



La transformación urbana de Medellín: el tranvía de Ayacucho

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR

FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR

*La ciudad se aleja de nosotros, deviene en otra
ciudad, otra cosa que una ciudad: aún busca-
mos su medida, y el saber que hace falta para
pasar por ella y alejarse con ella.*

Jean-Luc Nancy



La ciudad es dinámica por principio. Las transformaciones materiales y sociales son hechos inherentes a ella. Cualquier ciudad del mundo pasa por procesos decadentes o de esplendor; en unas, con ciclos cortos, y en otras, con procesos más largos. No hace muchos años, Nueva York colapsaba por su situación crítica en términos de criminalidad, problemas sociales, déficit económico y condiciones urbanísticas, por eso debió reinventarse desde la última década del siglo xx durante las administraciones de Rudolph Giuliani (1994-2001) y Michael Bloomberg (alcalde en ejercicio desde enero de 2002-2013), con una exitosa combinación de esfuerzos fiscales, crecimiento económico, reducción del crimen, mejor educación, nuevos espacios públicos, más áreas verdes y arborización, y mucha arquitectura de gran factura, que consolidaron a la capital del mundo en el siglo xx como en el siglo xix lo fuera París, aunque con grandes críticas en lo social.

Salvadas las distancias, respetando las diferencias demográficas, de escala, de capital económico y cultural, entre otros factores, otro tanto ocurría con Medellín. Por los mismos años en que Nueva York estaba en situación crítica, Medellín era globalizada literalmente a golpes del narcotráfico, alcanzando el clímax mundial por obra y gracia de narcos dementes y asesinos, con 381 homicidios por cada 100 mil habitantes en 1991. Esta ciudad, enclavada en un largo y estrecho vallecito altoandino, también tuvo que reinventarse profundamente para poder superar sus realidades y las estigmatizaciones, que fueron configurando un imaginario de horror.

Pero desde entonces se planteó el dilema entre transformar y mejorar la realidad de las condiciones de vida de la ciudad y sus habitantes, y crear una imagen poderosa que proyectara una nueva ciudad al mundo y superara la imagen atroz que se había formado justa o injustamente en el exterior; un tanto de lo primero ha sido posible y un mucho de lo segundo ha sido la apuesta por la cual se han orientado las administraciones, jugando al *marketing* urbano, o lo que llaman los especialistas el *citymarketing*.¹ Esa dualidad se entrecruza permanentemente en un juego perverso, donde a veces es difícil separar lo uno de lo otro; los mismos habitantes no saben a qué asisten o en qué participan: si en su propia destrucción para

mejorar la imagen de la ciudad o en la demolición de la ciudad para el aparente bienestar propio.

Nadie tiene dudas de que la ciudad se ha transformado, sentando sus bases en esa especie de pacto social que fue la formulación, en 1995, del Plan Estratégico de Medellín y el Área Metropolitana 2015, pero con más resonancia a partir de aquel famoso lema institucional “Del miedo a la esperanza” con que la administración de Sergio Fajardo (2004-2007) cobijó toda una serie de obras de gran impacto urbano y de gran efecto internacional, que implicó reconocimientos para la administración local —que hoy suma 28 galardones internacionales de diferente orden, como lo muestran los cuadros de los diplomas colgados en la galería del primer piso en la sede administrativa de La Alpujarra—, así como premios especializados para los arquitectos y urbanistas responsables del diseño de muchas de ellas, lo cual les ha permitido alcanzar el estrellato dentro del mundillo local e internacional, además de codearse con las grandes estrellas del *star system* y recibir aclamaciones cada vez con mayor entusiasmo.

Sí, es completamente cierto, la ciudad de Medellín también supo reinventarse. Tanto que compitió contra la misma Nueva York en el año 2012 por la ciudad más innovadora del mundo. Todavía más: le ganó a la capital del mundo y a Tel Aviv en ese rubro. Hoy ostenta con renovado orgullo mediático y popular el título de la “ciudad más innovadora del mundo”. Aunque no sé cuántos neoyorquinos o telavivenses votaron por su propia ciudad para tratar de ostentar el título y enorgullecerse como lo hicieron los medellinenses en particular y los paisas en general.

Las obras de infraestructura parecieran dar la razón; ahí está enclavada en las laderas de la zona nororiental de la ciudad la icónica, famosa, premiada y publicada Biblioteca España —dizque una de las “siete maravillas de Colombia”, según un canal de televisión internacional— o la puerta del inconcluso Parque Bicentenario, o las escaleras eléctricas y el viaducto de la Comuna 13, los paseos urbanos, los parques lineales, los parques biblioteca, los megacolegios, los jardines infantiles, los centros de desarrollo empresarial zonal (cedezos), las unidades de vida articulada (uvas)... ¿Quién puede dudar de todo eso?

Faltaría más poner en cuestión todo lo materializado, no importa que una biblioteca se desmoroque por aquí, otras se desfonden por allá, algún colegio amenace peligro, las paredes y cielorrasos de otro se deterioren o se vuelvan añicos, en fin, son cosas de los materiales y los constructores, no de la arquitectura y los arquitectos, como muchos cínicamente argumentan. Además, a quién le importa que para construir una biblioteca se tuvieran que demoler algunas casas y desplazar sus habitantes, o que para construir un parque se demolicieran otras tantas viviendas, se pagaran a precios inferiores las propiedades, y sus habitantes tuvieran que salir de sus lugares tradicionales o que habían configurado con gran esfuerzo, pues al fin y al cabo son cosas del progreso y el futuro urbano, donde no cabe preguntar por lo que fue, lo que estaba allí, el inexorable pasado que debe ser sepultado.

Ahora, esa aplastante visión futurista, con todo su esplendor y parafernalia, se vuelca sobre la histórica calle Ayacucho. Las imágenes “renderizadas”, ese nuevo y siempre conveniente instrumento de representación y prefiguración, nos muestran la manera limpia, silenciosa y sostenible con que nos movilizaremos por una calle recuperada paisajísticamente para la ciudad. Las figuras simiescas que representan los habitantes-pasajeros se mueven ordenadamente por las asépticas estaciones, mientras los vehículos del tranvía van desde el centro de la ciudad —la estación San Antonio de la línea A del Metro de la ciudad— hasta las estaciones Miraflores y Oriental, donde los pasajeros se trasladan hacia los metrocables que los llevan a los barrios que cuelgan de las laderas del cerro Pan de Azúcar, ya por el Trece de Noviembre o ya por aquel famoso barrio de La Sierra.

Nadie dudaría de todas las bondades que muestran esas imágenes. Pero la realidad es sucia y dolorosa. Para hacer esas obras soñadas, imaginadas y representadas hay que intervenir, demoler, excavar, congestionar, contaminar y, en fin, cambiar el paisaje urbano, para crear esa otra ciudad deseada. ¿A qué costo? No hablo sólo de los valores económicos que ya están previstos y cubiertos por los empréstitos de algún gobierno extranjero y sus empresas interesadas, cuyos dineros salen pero retornarán convenientemente



multiplicados. Me pregunto por otras cosas más prosaicas en torno a la historia, la memoria o el paisaje urbano que, para la gran mayoría de los planificadores, urbanistas, arquitectos y constructores, son cosas menores, sin importancia o prescindibles.

El problema de la ciudad no es que se transforme sino cómo lo hace. Esa condición fundamental la cualifica o da al traste con ella. Pues a la tristeza y las implicaciones históricas de lo que desaparece se suma, muchas de las veces, la pobreza de lo nuevo que se construye. Una acción que siendo una vez podría pasar desapercibida pero repetida con constancia multiplica la desmemoria y la fealdad urbana.

Ayacucho, nombre con que se designó esta calle en el siglo XIX, como tantas otras de la villa decimonónica, en recuerdo de una de las batallas independentistas de las repúblicas bolivarianas, fue un eje fundamental debido a que su prolongación, más allá del antiguo convento de los franciscanos —hoy el Paraninfo de la Universidad de Antioquia—, determinó el crecimiento urbano hacia el oriente. En un principio fue una vía

de comunicación con los pueblos del altiplano —Rionegro, Marinilla y Guarne—, pero a medida que fue mejorada, ampliada y convertida en un carretero, se desarrollaron las primeras urbanizaciones de la ciudad desde finales del siglo XIX, incluyendo además villas, palacetes como el de Ricardo Botero —hoy parte de una clínica y con posibilidades de ser convertida en una torre médica—, casas tradicionales y una gran variedad de propuestas de arquitecturas residenciales. En su fachada urbana se sumaron a los edificios institucionales, como el mismo Paraninfo, la arquitectura religiosa de la iglesia del barrio Buenos Aires; y a las casas de un piso, de tapia y teja de barro, con espaciosos patios interiores, siguieron las arquitecturas de dos pisos con formas modernistas, historicistas o eclécticas construidas en las primeras décadas del siglo XX, con una suma de deliciosos y ricos detalles que iban desde el catálogo neoclásico hasta las apropiaciones y adaptaciones de elementos florales y faunísticos locales que aún hoy se observan en las desfiguradas fachadas o en algún muñón que ha sobrevivido a fatales remodelaciones o al vandalismo comercial que los encubre.

Pero toda esa anónima y probable riqueza arquitectónica, no incluida en los inventarios formales de los bienes culturales, no resistió al asedio especulador urbanístico derivado del proyecto del tranvía. Si bien su inauguración se proyecta para principios del 2015, las expectativas derivadas de su ejecución ya despertaron el apetito voraz de especuladores inmobiliarios, constructores y todos aquellos que han hecho de la ciudad una mercancía en su propio beneficio, de tal manera que en los dos últimos años casas y casonas fueron demolidas para dar paso a los ya arquetípicos edificios de apartamentos: torres de veinte o más pisos, de formas repetitivas, monótonas y poco creativas, abundantes en grises o con algún epidérmico maquillaje, con lo que se encubren corredores interiores desapacibles y apartamentos mínimos, cicateros en espacios. Arquitectura de la mínima inversión y la máxima ganancia privada, que no cualifica la ciudad, sino que la aprovecha y le multiplica los problemas.

Si las autoridades no hacen el más mínimo esfuerzo por recuperar las plusvalías derivadas de las inversiones públicas —millonarias ganancias

entregadas sin esfuerzo a los privados—, menos probable es que se preocupen por un patrimonio que no es monumental sino contextual, en lo que tendrán la conveniente disculpa de que, como no es parte de los inventarios, no podrá protegerse.

Ahora bien, la acción de tumbar casas, por más valiosas que sean, se extenderá a las calles aledañas. El bonito y límpido paisaje urbano de las presentaciones audiovisuales en 3D no incluye, por supuesto, a las calles contiguas de Bomboná y Colombia, a donde se trasladará el tráfico automotor que ya no circulará por la calle Ayacucho. Esto no solo implica que las calles tranquilas, con poco ruido y más baja contaminación, ahora deberán soportar las emisiones de gases, los frenazos y pitidos, sino que además los propietarios estarán sometidos a la presión de la especulación inmobiliaria que ya ronda por allí. Casas valiosas, de gran factura arquitectónica y con valor histórico, desconocidas en la ciudad y aun para la misma historia urbana, ya están sentenciadas. Otro paisaje condenado indefectiblemente a su desaparición.

Con ellas serán cercenadas o demolidas otras casas todavía más anónimas que quizá no tienen cualidades estéticas excepcionales pero sí forman parte de esa arquitectura elemental, sin pretensiones, plena de riqueza en los detalles de carpintería en puertas, ventanas, columnas y techos, generosas en sus espacios, en los largos corredores que unen esos espacios, en donde la luz reverbera y se tamiza en baldosas de colores, patios refrescantes y jardines interiores, como la casa de don Luis Horacio Agudelo, habitada por él hace treinta años, pero con cerca de cien años de construida. Espacios de domesticidad, de vida silenciosa y perezosa, donde don Luis Horacio vive el final de sus días en medio de sus recuerdos personales y cuadros queridos, pinturas originales de Jorge Cárdenas y Gustavo Ramírez; una pinacoteca personal hecha de la amistad con los artistas en tanto fue su marquetero, de ahí que en el solar de la casa todavía preserve el taller de carpintería, con sus equipos, herramientas y olores, no simplemente como recuerdo sino como posibilidad de uso por él o sus hijos. Es esa historia personal y esa vida cotidiana amenazada las que los planificadores no ven, no presienten y no se imaginan cuando trazan sus rectas vías o cuando calculan



Para hacer esas obras soñadas, imaginadas y representadas hay que intervenir, demoler, excavar, congestionar, contaminar y, en fin, cambiar el paisaje urbano, para crear esa otra ciudad deseada.

la movilidad urbana. Cuando cercenen la fachada para ampliar la sección vial de la calle, en el escenario menos malo, o cuando la demuelan, lo más factible, el olvido del progreso se apoderará del que un día fuera el mundo cotidiano de don Luis Horacio. La ciudad estará feliz, ensimismada en su vértigo de progreso, con la convicción de que ha mejorado a pesar de que ha destruido el microcosmos de sus habitantes; ¿y quién o cómo reconstruirá ese acumulado de días y de espacios de cotidiana-

nidad en un apartamento impersonal, frío, minúsculo en el que como compensación tal vez se trasladará a don Luis Horacio? Se celebrará el cambio de su paisaje urbano y se sepultarán los encantos del hábitat de muchos habitantes, que deberán reconstruir sus vidas y rumiar recuerdos en otros entornos menos placenteros, pero ¿a quién le importará?

La gran paradoja es que con las obras del nuevo tranvía se demuele la ciudad del siglo xx y se redescubren algunos vestigios de la ciudad de fines del siglo xix. En una esquina —calle Ayacucho con Villa—, debajo de dos casas derruidas para darle espacio a la plaza de una de las estaciones, se encontraron por accidente unas evidencias de obras construidas en ladrillo. Silenciosos, los contratistas de la demolición apresuraban el trabajo para vender todo el material que



ya tenían negociado, como puertas, ventanas, escaleras, tejas, ladrillos, etc., que luego serán utilizados en casas nuevas con cierto aire antiguo. El soplo de un vecino acucioso a unos estudiantes de arquitectura en trabajo académico despertó los rumores de lo que se escondía debajo de las casas, en una especie de sótanos. La prensa y los medios multiplicaron los rumores, desbordando la imaginación de lectores, escuchas y televidentes sobre aquella probable ciudad subterránea, al punto que muchos de ellos corrieron en las noches en busca de las guacas y los tesoros que supuestamente se enterraron allí.

Algún ingeniero español, contratista de las obras del tranvía, frente a las denuncias de los que pedían investigar y preservar los vestigios, solo supo balbucear de manera tonta, en un renovado eurocentrismo, que eso no valía la pena pues no eran ruinas antiguas y que, en la misma España, donde sí había antigüedades, ni se les prestaba atención cuando de obras de infraestructura se trataba. Semejante estupidez, como si nuestras ciudades no fueran jóvenes o como si el valor patrimonial de ellas se midiera solo por la antigüedad.

Lo cierto es que, obligados los responsables del proyecto del tranvía a valorar esas evidencias

y a hacer un seguimiento con un trabajo de arqueología urbana e investigación histórica, se pudo comprobar que se trataba del “desarenador” del acueducto sur, mandado a construir por el municipio en 1896, mediante un contrato con el ingeniero y arquitecto Antonio J. Duque. Era redescubrir la manera como la ciudad de fin del siglo XIX se proveía de agua, la distribuía y la trataba, en ese denodado esfuerzo por mejorar sus condiciones higiénicas y de salud, algo que había comenzado desde finales del siglo XVIII con la instalación de la primera pila de agua en la plaza mayor. El “desarenador” era un hito en el proceso de higienización urbana, que mostraba que las prácticas alrededor del agua ya eran importantes para esta época, con sistemas para su manejo y tratamiento algunas décadas antes de la construcción del acueducto central y los procedimientos de potabilización. De esas huellas surgen memorias fundamentales para la historia urbana y para la arquitectura, en la medida en que los materiales y las técnicas constructivas aplicadas en la obra eran similares a las desarrolladas para las principales obras de arquitectura religiosa, civil, comercial y residencial a finales del siglo XIX. Ante la evidencia y el valor de lo hallado, se



replanteó el proyecto de diseño de la plaza de la estación que ahora involucrará los vestigios, con lo cual este espacio público tendrá un plus adicional y sin duda se convertirá en un referente.

Se conservará algo singular pero el resto del paisaje urbano a lo largo del corredor del tranvía cambiará dramáticamente. De esta manera se cumple uno de los designios fundamentales en el desarrollo urbano de Medellín: conservar algo puntual mientras el conjunto desaparece. Con una obra excepcional que se conserva se expían las culpas por lo demolido. Obviamente servirá para el *marketing* urbano, y la ciudad incluirá un nuevo referente en el mapa de la industria cultural y enriquecerá su oferta para el turista. Tal vez la plaza como espacio público servirá de lugar de encuentro a los grupos de estudiantes de las instituciones educativas aledañas, a las nuevas tribus urbanas o a algunos residentes de las nuevas edificaciones que se aventuren por el lugar y superen el síndrome de seguridad de sus torres grises. Obviamente, pensarán muchos, no podemos detenernos en cosas románticas cuando la ciudad suma una nueva y gran pieza en su permanente renovación y reinvención, en la que no cabe la historia y la memoria sino en porciones dosificadas.

Muy probablemente el municipio se ganará algún premio para engrosar la galería de grandes reconocimientos internacionales por la movilidad, el paisajismo, la innovación o cualquier otra cosa, pero, ¿esto podrá compensar lo perdido y no valorado? No habrá forma de comprobarlo, todo estará sepultado y desmemoriado, como se hizo con el antiguo tranvía que corría precisamente por donde hoy va el nuevo. Igualmente, don Luis Horacio, con su casa, sus espacios y sus cuadros, serán polvo del tiempo. Entonces diremos con Borges: “La ciudad que vemos ya no existe”. **U**

Luis Fernando González Escobar (Colombia)

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

Nota:

¹Nueva York y Medellín comparten la crítica al modelo de ciudad en donde la premisa “desarrollo urbanístico igual a progreso económico” ha dominado para beneficio de promotores inmobiliarios y rentistas del suelo urbano, en detrimento de una sociedad que no supera su inequidad. Se considera que en Nueva York vive el mayor número de millonarios del mundo pero con un 20% de la población bajo la línea de pobreza. Medellín, según el último informe de ONU-Hábitat para América Latina, es la ciudad con mayor desigualdad e inequidad del país, debido al acaparamiento de la riqueza por algunos sectores de la elite.