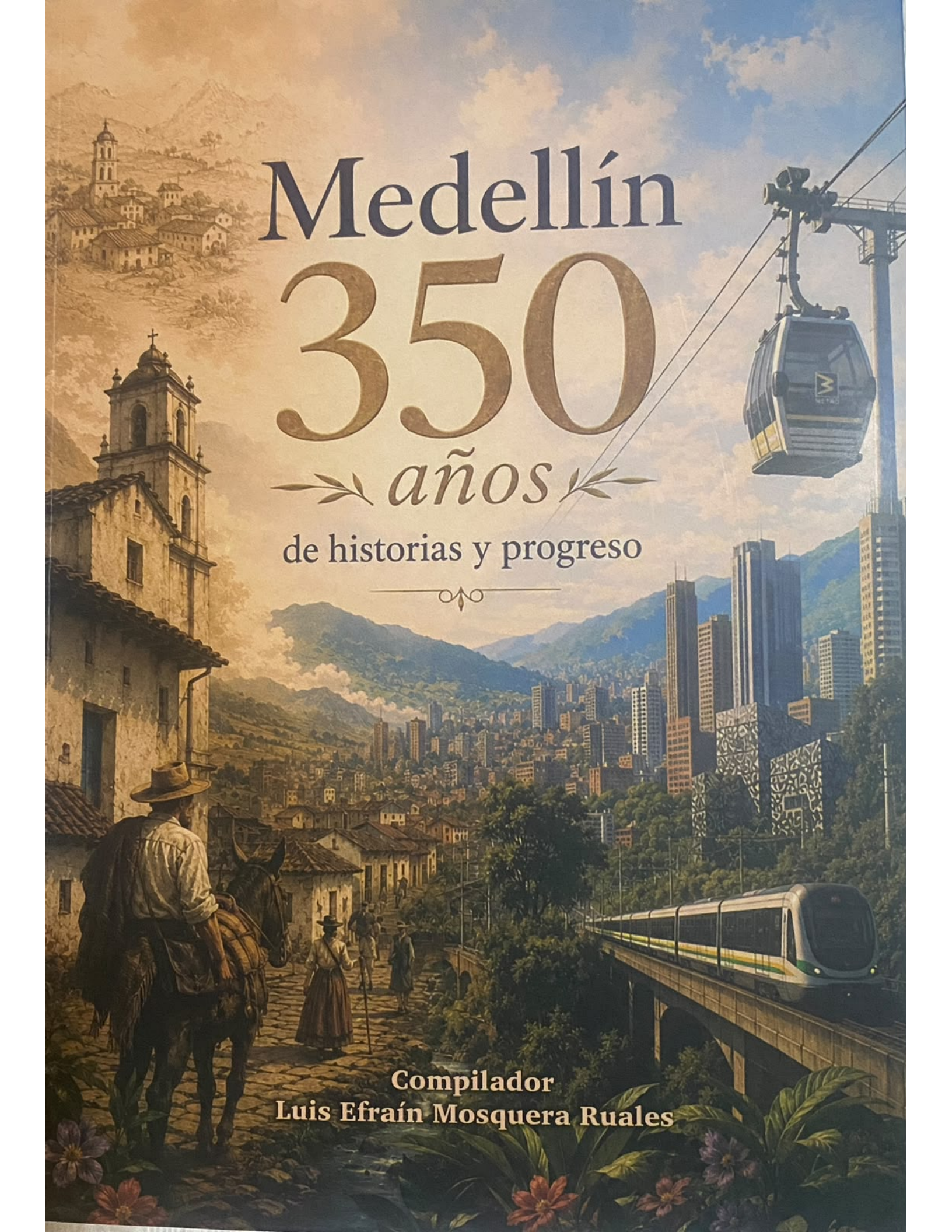




Medellín

350

años

de historias y progreso

Compilador
Luis Efraín Mosquera Ruales

Medellín 350 años de historias y progreso

Compilador:
Luis Efraín Mosquera Ruales

Es hora de disfrutar el momento,
Es hora de estar ahora y aquí...
Es hora de cantar, de bailar y de reír,
Con ASOPEN es el momento de vivir...



Medellín: 350 años de historias y progreso. Asociación de Pensionados ASOPEN Luis Efraín Mosquera Ruales, Editor y compilador Grupo de Investigación Historia de Medellín y su Área Metropolitana. Medellín 2026 212 páginas; Ilustraciones, carátulas y contra carátulas de obras históricas, 23 cm Incluye referencias bibliográficas ISBN: 978-958-53510-1-1 Medellín: 350 años de historias y progreso – Historia; 2 Historia de Medellín, Antioquia, Colombia. 1542-2025. Historia local y regional Agencia de catalogación: Biblioteca Departamental Carlos Castro Caicedo 38854	
Luis Efraín Mosquera Ruales Editor y compilador ASOPEN GRUPO DE INVESTIGACIÓN HISTORIA DE MEDELLÍN Y SU ÁREA METROPOLITANA Luis Efraín Mosquera Ruales Ricardo Zuluaga Gil José (Memo) Anjel Reinaldo Spitaletta Luis Fernando González Escobar Luis Alfredo Ramos Botero	Diseño: Juan Santamaría R. Ilustración Carátula: ChatGPT Esta publicación se realiza con fines académicos, culturales y educativos, no comerciales. El uso de imágenes cumple la normatividad vigente. Javier Arroyave: Corrector de estilo Con el apoyo académico del Grupo de Investigación de Historia de Medellín y su Área Metropolitana Impresión: Zuluaga Impresores S.A.S Medellín, 2026

Ninguna parte de esta compilación, incluyendo el diseño de la carátula y contra carátula puede ser almacenada, reproducida o transmitida por ningún medio, sea electrónico, químico, mecánico, óptico de grabación o de fotocopia, sin permiso del editor

CONTENIDO

Agradecimiento	
<i>José Alberto López Acevedo</i>	7
Prólogo	
<i>Luis Efraín Mosquera Ruales</i>	9
Medellín y su evolución a través de sus calles	
<i>Luis Efraín Mosquera Ruales</i>	13
Patrimonio arquitectónico de Medellín	
<i>Luis Fernando González Escobar</i>	45
Historia del tranvía de Medellín	
<i>Ricardo Zuluaga Gil</i>	85
Historia del Antioqueño que no conoce su historia	
<i>José Guillermo Anjel Rendón</i>	125
Medellín en los años cincuenta	
<i>Reinaldo Spitaletta</i>	143
Breve historia económica de medellín	
<i>Luis Alfredo Ramos Botero</i>	175
Los autores	205

AGRADECIMIENTO



El 16 de julio de 2026, es una fecha histórica, en la cual celebramos con orgullo, los 30 años de ASOPEN. Recordamos con gran cariño a los gestores: Edgar Llanos, Guillermo Chitiva, Hernán Romero, Igor Morales, Jairo Jiménez, Jesús María Jiménez, Ofelia Forero, Jorge Londoño, Oscar Trejos y Santiago Ramírez, que, en el año 1996, dieron vida a ASOPEN, para que fuera ese “**segundo hogar**”, en el cual los asociados pudieran continuar unidos, disfrutando la amistad y ayudándose mutuamente, en la nueva etapa de la vida como pensionados.

Juntos hemos visto crecer nuestra asociación con grandes hitos, que hoy nos enorgullecen y nos llenan de optimismo. Actualmente somos 378 asociados, agrupados en las sedes de Medellín, Bogotá y Manizales y focalizamos todos nuestros esfuerzos en cinco campos de acción: *Bienestar, Solidaridad, Gremial, Salud y Comunicaciones*. El masivo ingreso de asociados que hemos tenido en estos últimos años nos confirma que ASOPEN es una asociación pujante y dinámica, apetecida por las nuevas generaciones de pensionados.

No obstante, lo anterior y la madurez que hemos alcanzado en estos 30 años, queremos ver a ASOPEN, como una pequeña planta, como la que ilustramos en la contraportada de este libro, que estamos cultivando, para que siga desarrollando su raíz, tallo, ramas, hojas, flores y frutos. A todos los asociados los invitamos a seguir cuidando nuestra planta con mucho amor, para que podamos continuar brindando: Calidad de vida, apoyo solidario, información y soporte en gestiones gremiales y de salud para toda la familia ASOPEN.

Como parte de la celebración del 25 aniversario de ASOPEN, les compartimos el libro **“La constitución colombiana de 1821, Personajes y desiderátum”**. En esta ocasión con motivo del 30 aniversario, tenemos el agrado de entregarles el presente libro: **“Medellín 350 años de historias y progreso”** que compila las memorias del XII Ciclo de Historia realizado por ASOPEN en el año 2025.

Los ciclos de historia los iniciamos en el año 2012, bajo el liderazgo de nuestro asociado Luis Efraín Mosquera Rúales, Magíster en Historia y miembro de número de la academia antioqueña de historia, con el fin de compartir a los asociados, de forma sencilla y didáctica, el conocimiento adquirido por reconocidos historiadores de nuestro departamento, en diferentes investigaciones históricas relacionadas con la historia universal, latinoamericana y colombiana.

ASOPEN agradece muy especialmente a Luis Efraín Mosquera Rúales, compilador de este libro y a Luis Fernando González Escobar, José Guillermo Anjel Rendón, Reinaldo Spitaletta, Ricardo Zuluaga Gil y Luis Alfredo Ramos Botero, por sus amenas y documentadas conferencias y el excelente material escrito que nos suministraron, para la edición de este libro. Igualmente agradecemos a nuestro asociado Javier Arroyave Aguirre quien realizó la corrección de estilo y a Juan Santamaría diseñador del libro.

Esperamos que este regalo, con motivo de nuestro 30 aniversario, sea de su total agrado.

Un fraternal saludo, en ASOPEN lo mejor está por venir.

José Alberto López Acevedo
Presidente de ASOPEN

PRÓLOGO



El pasado dos de noviembre del año 2025, la ciudad de Medellín conmemoró los 350 de haber sido elevada a la categoría de Villa, gracias a la condición que le fue otorgada en 1675 por la monarca Mariana de Austria, en ese momento reina regente de España. La denominación de este poblado fue el de Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín.

Su nombre fue otorgado por don Miguel de Aguinaga y Mendigoitia, gracias a la solicitud de don Pedro Portocarrero y Luna, conde de Medellín, quien era en su momento presidente del Consejo de Indias, pues este deseaba que la nueva Villa, se denominara así en honor al poblado de donde era oriundo, Medellín de Extremadura.

Aguinaga había llegado a la pequeña población de Medellín el 12 de octubre de 1675 y se encontró con una comunicación de España, donde venía la Real Cédula, enviada por la corte y fechada el 22 de noviembre de 1674, donde se autorizaba la fundación de una villa.

De esta manera finalizaba una larga disputa por la fundación de una nueva ciudad, entre la ciudad de Antioquia y los vecinos del Valle de Aburrá, que se había iniciado hacia 1660, siendo gobernador de la provincia don Francisco de Montoya y Salazar,

Para celebrar esta efeméride, ASOPEN, realizó entre el 6 de junio y el 11 de julio de 2025, el XII Ciclo de Historia, evento

que se ofreció a sus asociados en el auditorio Manuel Uribe Ángel, ubicado en la sede de la Academia Antioqueña de Historia.

La organización de las conferencias estuvo a cargo del Grupo de Investigación Historia de Medellín y su Área Metropolitana, cuyos investigadores se encargaron de orientar a los expositores sobre los temas más relevantes sobre el aniversario de la Villa de Medellín.

Las conferencias fueron las siguientes:

- **Medellín y su evolución a través de sus calles**, a cargo del ingeniero y magister en historia Luis Efraín Mosquera Rúales, miembro numerario de la Academia Antioqueña de Historia e igualmente miembro de ASOPEN.
- **Patrimonio arquitectónico de Medellín**, a cargo del arquitecto y doctor en historia Luis Fernando González Escobar, docente de la Universidad Nacional sede Medellín
- **Historia del Antioqueño que no conoce su historia**, a cargo del comunicador y doctor en filosofía José Guillermo Anjel Rendón, docente de la Universidad Pontificia Bolivariana.
- **Medellín de los años 50**, a cargo del comunicador social Reinaldo Spitaletta, reconocido cronista de ciudad.
- **Historia del tranvía de Medellín**, a cargo del abogado y doctor en derecho Ricardo Zuluaga Gil, presidente de la Academia Antioqueña de Historia
- **La economía de Medellín en la historia**, a cargo del abogado Luis Alfredo Ramos Botero, exministro, exsenador, exgobernador, exalcalde de Medellín y miembro honorario de la Academia Antioqueña de Historia.

Estas disertaciones fueron acompañadas por un número importante de asociados de ASOPEN y de otras personas pertenecientes a diversas instituciones de Medellín y como puede observarse presentaron una oferta variopinta sobre la historia de la ciudad.

Por decisión de la Junta Directiva de ASOPEN, se publican en este libro, como celebración de los 30 años de la Asociación y como recuerdo de un momento especial para la ciudad de Medellín.

De esta manera se reconfirma lo indicado anteriormente, que esta ciudad con sus 350 años de existencia, están llenos de historia y de progreso y su límite es el infinito.

MEDELLÍN Y SU EVOLUCIÓN A TRAVÉS DE SUS CALLES

Por: Luis Efraín Mosquera Ruales
5 de junio de 2025

Realmente Medellín no tuvo una fundación como lo ordenaba la normatividad española de la época a los conquistadores cuando llegaron a este territorio en el siglo XVI.

Desde finales del siglo XV, la corona española con el reinado de Carlos I, había visibilizado un importante y acelerado proceso de fundaciones de lugares, villas y ciudades, en el Nuevo Mundo. Para regular de manera ordenada este proceso, definió una serie de normas que permitieran desarrollar este poblamiento, tal como lo manifiesta el historiador Manuel Lucena Giraldo, en su libro *“Las ciudades de la América Hispana”*.

Según lo indicado por este historiador, por esas épocas, para poder fundar una ciudad, los conquistadores españoles deberían atender algunos requisitos exigidos por la Corte, tales como: Tener una adecuada competencia dentro del manejo del Reino, Establecer objetivos precisos para dicha fundación, Definición muy clara del nuevo sitio, Proclamación de los futuros vecinos, Organizar el adecuado trazado del nuevo sitio, villa o población, Elaborar un Acta de Fundación, Realizar una Ceremonia de fundación y Organizar los potenciales Títulos honoríficos.

- *“...Para el caso de las Competencias, fundar una ciudad no estaba al alcance de cualquier español. Esa era una facultad que le correspondía solo al Capitán General o al Gobernador.*
- *En cuanto a los objetivos, desde el punto de vista de la Corona, toda la ciudad por fundar debía ser un puesto de avanzada militar que indicara posesión, un reducto de vecinos armados*

dispuestos a defender la población; y un centro de irradiación cultural y religiosa.

- *La definición del sitio o lugar, debía considerarse, que los lugares fueran cómodos, con buenas entradas y salidas que permitiera la comunicación; con pastos y tierras adyacentes aptas para sembrar, y especialmente que tuvieran abundancia de agua.*
- *Proclamación de Vecinos: Elemento fundamental eran los futuros vecinos. Para ello un pregón debía convocar a los soldados que desearan inscribirse como vecinos. Por lo menos, debía haber treinta vecinos para fundar una ciudad.*
- *Además de vecinos, los que vivían en una ciudad podrían ser:*
 - a) *Moradores (Que tenían casa de morada, más no indios encomenderos)*
 - b) *Estantes (Los que vivían en casa ajena)*
 - c) *Pasantes (Los forasteros viajeros)*
- *El trazado o el diseño en cuadrícula o en damero, (es decir un trazado en cuadros o rectángulos, como el juego de damas): Las nuevas ciudades construidas por los españoles tenían claros antecedentes medioevales, y esto era lo que debía prevalecer de acuerdo con las normas vigentes.*
El trazado de las plazas, calles y manzanas de las nuevas ciudades se hacía a cordel.
Cada manzana se dividía en cuatro solares, que se repartían entre los vecinos y las órdenes religiosas.
- *En el rectángulo principal se ubicaba la Plaza de Armas o Plaza Mayor, y alrededor se situaban los edificios principales: La catedral, la casa de gobierno, y el cabildo, (hoy los municipios)*
- *El acta de fundación era un documento en el que se anotaban todos los datos referentes a la fundación y el nombre de los vecinos fundadores. El capitán fundador, el sacerdote, y los testigos que asistían a la ceremonia firmaban el Acta. El documento se cerraba y se abría el primer libro del Cabildo.*
- *La ceremonia de fundación. Esta consistía en luego de redactar el Acta, asistir a una Misa Solemne y proceder a la nominación de la ciudad. Generalmente los españoles rebautizaron las ciudades con nombres de ciudades españolas, añadiéndoles*

el de un santo o santa a cuya advocación se ponía la ciudad. En algunos casos, se respetaron los nombres indígenas, como Bogotá Pasto, Tunja, Cuzco, Lima.

- Los títulos honoríficos. -Los Reyes solían otorgar a las ciudades títulos honoríficos, que se inscribían en el escudo de armas. Por ejemplo: “Muy noble”. “Leal Ciudad”, etc..¹

Es precisamente el historiador Demetrio Ramos, en su libro *“Historia de la colonización española en América”*, en donde señala al referirse a la forma de la administración de las tierras que, “... el Emperador Carlos I, estableció instrucciones concretas sobre las fundaciones urbanas en el Nuevo Mundo. Estas habrían de cuidar el emplazamiento general y particular, en una región y en una localización concreta de la misma, aconsejándose hacerlo en comarcas pobladas, sitios altos, fértiles y sanos, de fácil viabilidad...”²

INICIOS DEL POBLAMIENTO DEL VALLE DE ABURRÁ

De acuerdo con lo analizado por el historiador Hermes Tovar Pinzón en sus *“Relaciones y visitas a los Andes”*, “...cuando las huestes del mariscal Jorge Robledo llegaron al Valle del Aburrá, hacia el año 1541, comandadas por el capitán Jerónimo Luis Tejelo, estaban tras las huellas de un poblado que se denominaba “Murgia” o el pueblo de la sal, en lo que es actualmente la población de Heliconia, o antes Guaca, que eran las tierras de varias tribus indígenas, como los Titiribíes, Guacos y Arvíes...”³

El mencionado capitán Tejelo de acuerdo con las Crónicas del escribano del capitán Jorge Robledo, don Juan Bautista

1 Lucena Giraldo, Manuel. (2006), *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispánica*, Madrid, Marcial Pons.

2 Ramos Pérez, Demetrio (1947), *Historia de la colonización española en América*, Madrid, Pegaso. Págs 121-134

3 Tovar Pinzón, Hermes. “Relaciones y visitas de los Andes”. Colcultura. Instituto de Cultura Hispánica. 1993. Págs. 263-331 y 335-361

Sardella, llegó aproximadamente hacia el anochecer del 23 de agosto de 1541, con alrededor de una veintena de soldados de a pie y una docena de caballeros.

Ellos observaron desde este punto un hermoso valle y de acuerdo con las crónicas mencionadas, lo vieron bien poblado.

Lo que sí es muy claro, es que el proceso de ocupación del nuevo valle descubierto no fue tan fácil.

La cronología de la ocupación del Valle de Aburrá se desarrolló de la siguiente manera, de acuerdo con lo planteado por el historiador Víctor Álvarez: Fue solo hasta “...el 15 de enero de 1574, cuando, Garpar de Rodas, le solicitó al Cabildo de Antioquia, un terreno de cuatro leguas de tierra, con el objeto de fundar hatos y estancias en el Valle de Aburrá.

De esta manera solo hasta 1579, este conquistador español obtuvo una capitulación de la Corona española para la Gobernación, población y reedificación de las provincias de Antioquia, Ituango, Nive y Bredunco, regiones entre el río Cauca y el río Magdalena.

Luego en 1582, Rodrigo de Hidalgo indicó que tenía derecho a reclamar la posesión de algunas tierras de este hermoso valle, aunque algunos compañeros de la empresa militar de Rodas, como Antonio Machado y Pedro de Aldana, habían adquirido tierras aquí.

Con la muerte de Gaspar de Rodas en 1607 sus tierras y su hato ganadero pasaron a manos de sus hijos Alonso y Ana María.

Alonso en 1610 vendió parte de sus tierras a don Pedro Villareal y a don Hernando de Caicedo quienes destinaron estas tierras a la construcción de haciendas, estancias y dehesas.

Para 1615 con la presencia del visitador, don Francisco de Herrera y Campuzano se conformó el pueblo de resguardo de San Lorenzo

de Aburrá, en el sector de El Poblado para ubicar a los indígenas aburraes, peques, béjivos, noriscos, maníes y yamesies que aún quedaban, siendo el padre Javier Piedrahita quien estableció los límites de este resguardo, que iba desde la quebrada Aná al norte hasta lo que actualmente es Belén. La fecha de esa organización oficial, fue el 2 de marzo de 1616...”⁴

Revisando las *“Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales”*,⁵ escritas por fray Pedro Simón, el valle empezó de esta manera una fuerte expansión de hatos ganaderos y luego hacia 1630 con la fuerte crisis minera presentada, esta actividad se vio fortalecida, al diversificar las actividades.

Siguiendo este lento pero seguro proceso de ocupación del valle, hacia el año de 1649, según lo descrito por el señor José Antonio, “El Cojo” Benítez, en su célebre, *“Carnero de Medellín”*, en el sitio de Aná, el padre Juan Gómez de Ureña, quien era el Cura Beneficiario del pueblo de san Lorenzo de Aburrá, en su condición de cura párroco, construye la iglesia de La Candelaria y desde esa época se empezó a denominar este sitio como Nuestra Señora de la Candelaria de Aná.⁶

Según José Antonio Benítez, por expresa solicitud de los habitantes del Valle, el 17 de mayo de 1666, se expidió una Real Cédula, para autorizar la fundación de pueblos, pues tanto mestizos como mulatos que pasaban de mil personas vivían dispersos. De esta manera y posteriormente el 20 de marzo de 1671 siendo gobernador don Francisco de Montoya y Salazar, emite un decreto autorizando a su teniente Juan

4 Álvarez M, Víctor M. “Poblamiento y población en el Valle de Aburrá y Medellín. 1541-1951. En Historia de Medellín I, Suramericana de Seguros. Medellín. Págs. 57 y 58

5 Simón, Pedro Fray. “Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales”. Bogotá. Casa Editorial de Medardo Rivas, 1891

6 Benítez, José Antonio. “Carnero de Medellín”. Ediciones Autores Antioqueños. Instituto para el desarrollo de Antioquia, IDEA, Volumen 40, Medellín 1988. Pág. 70

Bueso de Valdés a fundar la Villa Nueva del Valle de Aburrá de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín.⁷

De acuerdo con el historiador Álvarez, en la formación de la Villa que se inició el 19 de octubre de 1675, el valle como se ha dicho tenía un poblamiento disperso, siendo los sitios que se empezaban a desarrollar: el pueblo de indios de San Lorenzo, y el sitio de libres de Aná, base para la organización de la futura ciudad. A ellos se les debe añadir los sitios de Hato viejo, Guayabal, La Culata (San Cristóbal) e Itagüí.⁸

De esta manera el auto de erección a Villa de este poblado, llega el 2 de noviembre de 1675 con la Real Cédula que trajo don Miguel de Aguinaga y Mendigoitia.

Se le impuso el nombre de Medellín, recordando la ciudad de “Metellinum” o Medellín que se encuentra en Extremadura y se hace en honor de don Pedro de Portocarrero y Luna, conde de Medellín y comendador de Indias.

Con la erección de Medellín como Villa, se inicia entre 1675 y 1780 un intenso proceso de migración de nuevos pobladores, a tal punto que para 1675, el Valle de Aburrá contaba con alrededor de 30 hatos ganaderos que contaban con sus correspondientes rancherías, y varios agregados.

Según el censo realizado el 19 de octubre de 1675, de acuerdo con información del gobernador de la época, don Miguel de Aguinaga y Mendigoitia, podía haber unas 4000 almas, entre criollos y españoles, que fueron atraídos por la dinámica económica de este lugar.

7 Ibidem. “Carnero de Medellín”. Ediciones Autores Antioqueños. Instituto para el desarrollo de Antioquia, IDEA, Volumen 40, Medellín 1988. Pág. 19

8 Álvarez M, Víctor M. “Poblamiento y población en el Valle de Aburrá y Medellín. 1541-1951. En Historia de Medellín I, Suramericana de Seguros. Medellín. Pág. 61

De acuerdo con el presbítero e historiador Javier Piedrahita Echeverri, en *“Documentos y estudios para la historia de Medellín”*, con el censo de población realizado el 19 de octubre de 1675, se podían distinguir las siguientes zonas pobladas:

- En el sector de Valle abajo-arriba: Ancón, Tasajera y Fontidueño;
- En la Otra banda del río: Otra banda abajo-arriba y
- Hato viejo;
- El pueblo de San Lorenzo,
- El sitio de Aná,
- El sitio de Guayabal,
- El sitio de La Culata (San Cristóbal) y
- El sitio de Itagiúf.

Ya el Cabildo de 1676, determinó que la plaza se quedara como estaba, mientras que las calles debían ser rectificadas a cordel. Claro que antes en 1672 con la instalación del sitio de Aná, el cabildo propuso que los solares alrededor de la plaza principal se dieran en venta, aunque anteriormente se había hablado de darlos en merced.

La plaza que corresponde a lo que actualmente es el Parque de Berrío, el predio fue donado junto con el de la Iglesia de La Candelaria, terrenos que se ubican a una cuadra de la quebrada de Aná. Bajo esta base se conformaron 18 manzanas de un total de 64 que habían sido inicialmente proyectadas.⁹

PRINCIPALES CALLES DE MEDELLÍN

1. Como en esta presentación nos vamos a referir a las primeras calles de Medellín, vale anotar que la primera calle en términos históricos es la que en su momento se llamó *“Calle Real”* o también denominada como *“Calle del Rey”*.

⁹ Piedrahita Echeverri, Pbro. *“Documentos y estudios para la historia de Medellín”*, Medellín, Ed. Colina. 1984. Pág. 185

Por su espacio geográfico, esta calle se convertía en la vía de salida de Medellín hacia el occidente de la región y de esta manera se transformaba en un camino de herradura antes de cruzar el río Medellín, rumbo a la ciudad capital que en su momento era, Santa Fe de Antioquia

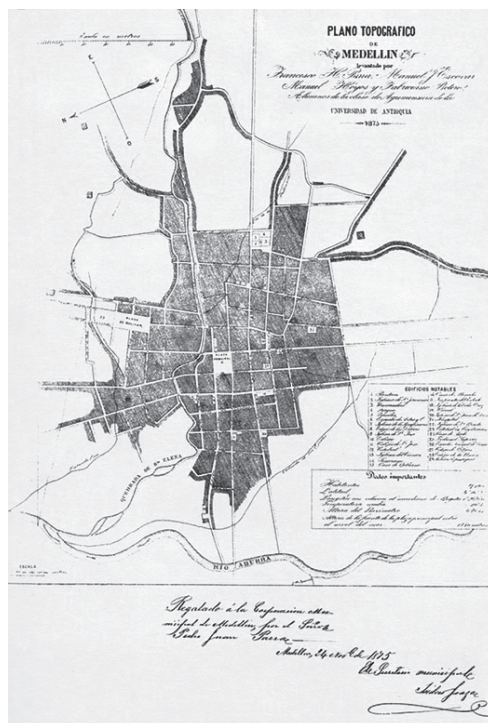


Figura 1. Plano topográfico Medellín. Universidad de Antioquia. 1875.
Tomado de “Un mapa de Medellín...” de Guillermo A Medina. Julio 4 de 2016

Las primeras casas que se encontraban en la denominada calle Real, eran de tipo español colonial, de acuerdo con las crónicas de ese periodo.

Fue la primera calle de la Villa de la Candelaria y la más importante en la época colonial pues era la vía que unía la pequeña Villa con un lado del río Medellín.

Actualmente se denomina como calle Boyacá, nombre que aparece de acuerdo con los planos existentes, alrededor de 1909 a 1910.

Su denominación como calle Real, es de 1791, cuando Medellín era una villa de tipo colonial, cuyos habitantes se encontraban alrededor del Parque de Berrío. A lo largo de su recorrido se encuentran tres importantes iglesias: La Candelaria, La Veracruz y San Benito, esta edificada hacia 1920.

La nomenclatura numérica actual de la calle que ahora conocemos como Boyacá es la 51 y en sus inicios fue la arteria principal de Medellín.

Fue la calle donde residieron las primeras y más distinguidas familias de la Villa, entre ellas, la casa de Francisco Antonio Zea y al lado de la iglesia de la Veracruz, nació el prócer Atanasio Girardot. También se menciona en los relatos que allí se encontraba la casa solariega de doña María Francisca Piedrahita Mariaca, madre de Sixta Tulia Pontón y Piedrahita quien fue esposa de Francisco de Paula Santander.

Si observamos con cuidado el plano de la Villa de 1791, la calle que hoy como se ha indicado la conocemos como la calle de Boyacá, era el único camino que los habitantes del marco de la villa tenían hacia la otra banda del río.

Esta histórica vía urbana, especialmente entre el trayecto que va desde el Parque de Berrío hasta el central barrio San Benito, donde se ubica la importante Plaza Minorista “*José María Villa*”, ha sido objeto de grandes cambios arquitectónicos y urbanos a lo largo de toda su historia.

Originalmente, durante el siglo XVIII, la calle mantuvo una tradicional arquitectura colonial con caserones de tapia encalada, pero poco a poco fue sumando elementos de tipo

modernista y de formas muy comedidas. Un ejemplo de ello es la fachada muy moderna de la casa del fotógrafo y empresario minero don Ricardo Wills Pontón en la esquina con la carrera Tenerife.

2. La siguiente calle a que nos referiremos es la que se denominó como la *“Calle de la Amargura”*. En la denominación actual la conocemos como la Calle Ayacucho y se extiende desde la carrera Carabobo o carrera 52, hasta el cruce con la carrera 45 llamada también como, carrera El Palo.

El nombre de Calle Ayacucho, se le dio luego de la Independencia de Colombia, en conmemoración de esa importante batalla, por la independencia del Perú. Actualmente la Calle Ayacucho tiene la nomenclatura como Calle 49.

La *“Calle de la Amargura”* era típica en las ciudades coloniales y Medellín no podía ser la excepción, siendo una ciudad tan ligada a los sentimientos religiosos.

Su denominación viene desde España, donde estaba relacionada con procesiones religiosas, los sitios donde llevaban los condenados a muerte hacia el famoso *“garrote vil”*, también asociada a temas culturales, lugares donde se celebraban, las ceremonias de Semana Santa católica y donde se hacían los recorridos funerarios.



Foto 1. Calle Boyacá entre Palacé y Junín, en 1922, fotografía tomada por Melitón Rodríguez. Biblioteca Público Piloto, Memoria Visual de Medellín

En Medellín su denominación estaba relacionada con una de las más importantes y de mayor longitud de la ciudad, pues va desde oriente a occidente, desde el sitio que se denominó como “La Puerta Inglesa” hasta las orillas del río Medellín.

Es una de las vías urbanas más antiguas de la ciudad, pues aparece en el periodo colonial. Se llamó en un principio con el nombre de “Calle de la Amargura”, pues por allí desfilaban los cortejos fúnebres hacia el cementerio de San Lorenzo. Estos cortejos partían por lo general de las iglesias de La Candelaria y San José, en su recorrido a dicho cementerio.



Foto 2: Calle Ayacucho, o Calle de la Amargura por el sector de Buenos Aires. 1922. Foto de M. Lalinde. Memoria Visual de Medellín

En esta calle como ustedes pueden observar, se encuentran el Palacio Nacional, el Paraninfo de la Universidad de Antioquia, y el antiguo y primer escenario cultural de Medellín como lo era el Teatro Coliseo Principal, construido en 1836 y que luego en 1917 fue remodelado con la ayuda de la Sociedad de Mejoras Públicas bajo la dirección de la firma de arquitectos Olarte Vélez, tomando desde ese momento el nombre de Teatro Bolívar.

Lamentablemente este teatro que era uno de los patrimonios arquitectónicos de la ciudad, se destruyó, por decisiones

muy controversiales, donde primaron intereses económicos sobre el patrimonio histórico, y de cambio en la organización urbanística de Medellín.

La calle Ayacucho es una calle con mucha historia y unida al transporte de Medellín; de su recorrido se encuentran las carreras que conducen por el sur hacia los barrios de El Salvador, Loreto y La Milagrosa, y por el norte hacia los barrios, La Toma, Loyola, Miraflores, Alejandro Echavarría, entre otros.

En los inicios de Medellín la salida hacia Rionegro no era por la calle de la Amargura, porque sus terrenos cruzaban terrenos particulares y sus dueños no permitían el paso. Ese recorrido se daba por caminos de servidumbre, bordeando las fincas que se ubicaban por este sector.



Foto 3: Calle Ayacucho, 1910, Foto tomada por Gonzalo Escovar

Los indígenas para ir hacia el sector del alto de Santa Elena debían pasar por esta vía, con su carga, abriéndose paso entre los abundantes y densos rastrojos y en tramos realmente difíciles de recorrer. El trayecto hacia el alto de Santa Elena, no era el más recto, sino el más fácil de todos, siguiendo el curso de la quebrada hasta el alto. Por la quebrada Santa Elena, se pudo trazar este paso, siguiendo a las bestias de carga.

Es de recordar que esta vía lo encontraron los españoles a su llegada al Valle, y ellos la fueron mejorando con su propio tránsito hacia el oriente, de hecho actualmente por el parque Arvi se puede hacer su recorrido.

3. Otra vía que vale mencionar es la denominada como “*Calle de los Indios*”, ahora llamada como Carrera Aguinaga, y que corresponde actualmente a la nomenclatura No 36.

Esta calle muy poco conocida actualmente, pero con mucha historia urbana, era la base principal de una antigua callecita que comunicaba la quebrada Santa Elena con una vía hacia el popular barrio de Buenos Aires.

La calle Aguinaga se encuentra en el pleno centro histórico de Medellín, un área que ha sido testigo de la evolución de la ciudad.

Su nombre se colocó de acuerdo con don Pedro Rodríguez Mira, en honor del ilustre Gobernador de la Provincia de Antioquia don Miguel de Aguinaga y Mendigoitia, quien fue el personaje a quien “...le correspondió el honor de promulgar la *Cédula Real expedida por doña Mariana de Austria, reina regente de España para la erección de la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria en Medellín el 2 de noviembre de 1675...*”.¹⁰

10 Rodríguez Mira, Pedro. “Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953

Esta carrera es relativamente muy corta en distancia y como indica don Pedro Rodríguez, llega hasta la calle Ayacucho, por los lados del templo de Nuestra Señora del Sagrado Corazón en el actual barrio de Buenos Aires.

4. La carrera llamada en sus inicios “*Palencia*” ahora *El Palo* o “*presbítero Gómez Ángel*”, va desde la calle Colombia hasta la calle Maturín y se organizó desde los tiempos de la Colonia.

La historia de la calle El Palo, también conocida como carrera 45 en Medellín, es rica en muchos interesantes significados.

Su nombre se le dio, luego de la Independencia en honor a un lugar del Cauca donde los patriotas dirigidos por el antioqueño Liborio Mejía pudieron controlar la invasión española que venía del sur del continente hacia el interior de Colombia, el 5 de julio de 1815. En esa batalla el héroe fue el coronel antioqueño. Liborio Mejía, comandante del batallón Antioquia.

Luego a principios del siglo XX, cambió su nombre por carrera Gómez Ángel, en honor al sacerdote que era el párroco de la iglesia de La Candelaria y rector de la Universidad de Antioquia, además de diputado de la Asamblea Departamental y senador de la República, pero las gentes hicieron caso omiso a esta nueva denominación y siguieron llamándola El Palo.

5. En la época colonial, a principios de conformarse la Villa de Medellín, encontramos una vía que fue en su momento llamada en su parte norte como: “*Camino del Monte*”, y hacia su sector central y hacia el sur la denominaban como “*Camino del Llano*”.



Foto 3: Foto Carrera El Palo, antes “Palencia”. Foto comparada de Melitón Rodríguez, en la intersección con la Av. La Playa. Memoria Visual de Medellín, Biblioteca Pública Piloto, Medellín.

Era la carrera que iba para el sitio recreacional denominado como El Llano en la época colonial, hacia lo que es actualmente el cementerio de San Pedro y su prolongación avanzó unas cuadras más. Ahora esta vía es conocida como la carrera *Bolívar*.

Esta importante carrera urbana se ha caracterizado por un constante e intenso movimiento de vehículos y de personas, no solo por la llegada al Cementerio de San Pedro, sino por ir hasta lo que se denominaba como el Bosque de la Independencia, que era el punto de recreo de los medellinenses.

La carrera Bolívar sirve de punto de comunicación con varios barrios residenciales y en su trayecto se encuentran importantes sitios como el Palacio de la Gobernación, en el cruce con Calibío; el museo Zea o actualmente Antioquia, el edificio del Colegio y Capilla de los Hermanos Cristianos, y en el centro en su costado oriental, grandes edificios del lado del parque de Berrío, como Coltabaco, la Universidad Remington y porque no recordar al famoso Hotel Nutibara.

Según la *“Reseña histórica y caracterización social de la carrera Bolívar”* elaborada por la Secretaría de Cultura Ciudadana de Medellín, esta carrera era la vía donde podíamos encontrar para nuestro disfrute social, una gran variedad de bares, cafés, teatros y las emisoras más importantes de la ciudad. Entre ellos, El Elvirote, El Ruso, El Dandy, El Galicia, El Patio del Tango y El Málaga, que aún es visitado por muchos clientes.¹¹

E igualmente de acuerdo con, investigación realizada por la Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia, en esta carrera, se encontraban teatros como: *“...La Gallera, El Granada, El Medellín y El Villanueva y, las emisoras R.C.N. donde funcionó la Voz de Medellín, la Radio Nutibara y Radio Cristal; también*

11 Alcaldía de Medellín, Secretaria de Cultura ciudadana. *“Reseña histórica y caracterización social de la carrera Bolívar”* Textos, Diego Velásquez. Archivo Histórico de Medellín. P 32.

se localizaron las emisoras la Voz de las Américas y la Voz de la Independencia...”.¹²

6. Ahora me referiré a la antigua y colonial Carrera *San Roque*, llamada así en esa época, y ahora denominada como carrera *Palacé*, esta carrera existe desde la fundación de la Villa.

Empezaba su recorrido por un punto de la quebrada Santa Elena y terminaba en el sitio “*Guanteros*” o actualmente la carrera Maturín. Su nombre dado en sus inicios, se deriva de que en este sector había una pequeña capilla destinada al culto de San Roque, por ello esa denominación desde el período colonial.

Actualmente tiene la denominación numérica 50. En esta carrera se encuentra la plazuela “Uribe Uribe”, sitio donde estaba la mencionada capilla de San Roque.

Según el académico don Pedro Rodríguez Mira, “...esta es una vía que es el eje horizontal de coordenadas en el sistema numérico de la actual nomenclatura; de esta manera las que quedan al occidente llevan número ascendente y en cambio, la numeración descende en las vías situadas al oriente...”.¹³

7. *Calle Alameda*: Ahora la conocemos como *Calle Colombia*. Se ubica en el centro de la ciudad y ella ha sido testigo de muchas actividades de tipo cultural, religioso, comercial y de movilidad.

Si recordamos lo indicado por el académico de número e

¹² Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. “Plan de recuperación e intervención casuística del centro de la ciudad de Medellín. Biblioteca de la Alcaldía de Medellín.

¹³ Rodríguez Mira, Pedro. “Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953

historiador, don Pedro Rodríguez Mira, quien igualmente era miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, en la nomenclatura de la ciudad, hay muchas calles y carreras que llevan el nombre de países, tal como Argentina, Bolivia, Ecuador, Perú o el nombre de ciudades como Caracas, Lima, Manizales o Cúcuta.

Fue una de las primeras en abrirse y si bien se llamaba inicialmente Alameda, ya en el siglo XVIII, tomó el nombre de Colombia.

Esta vía se extendía desde la carrera Cúcuta, hasta la carrera Junín y sirve de eje en el sistema de coordenadas adoptado por la ciudad para su actual nomenclatura numérica.

Su numeración actual es la Calle 50 y atraviesa el centro de Medellín en dirección oriente-occidente, conectando el Parque de Berrío con el barrio Calasanz. En la calle en lo que es su parte central, se encuentran edificios de importantes bancos y un movimiento comercial bastante intenso.

La calle ha sido uno de los puntos preferidos de encuentro por parte de estudiantes, transeúntes y residentes.



Foto 4: Call , Biblioteca Pública Piloto, Medellín

8. Calle Maturín. En el siglo XVIII, se conocía como la “Carrera” o “Guanteros” y recorría lugares habitados por clases marginadas de la ciudad.

Desde fundada la Villa, esta calle que actualmente tiene la numeración 46, recibió esos nombres por el tipo de trabajadores y talleres especialmente de artesanos que habitaban en su trayecto, rebuscando su sustento diario.

Ya en la época republicana, se cambia el nombre a Maturín, como homenaje al sitio donde en 1814, se presentaron combates por la independencia nacional.

Esta calle y su longitud se extienden desde las orillas del río Medellín, hasta el pie del cerro de El Salvador.

9. Carrera Junín: Su nombre inicial era *El Resbalón*.

Esta denominación tiene varias interpretaciones; por ejemplo, para el académico don Pedro Rodríguez Mira, este nombre se le dio por una danza popular del siglo XVIII en la época de la Colonia y posiblemente por ser una vía muy estrecha y no muy seca, que tenía muchos baches y charcos.¹⁴

¹⁴ Rodríguez Mira, Pedro. “Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953



Foto 5: Carrera Junín, Década de los años 30 del siglo XX. Álbum de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1935

Esta vía estaba abierta desde el edificio Coltejer por la avenida La Playa, hasta el barrio Guanteros o la calle Maturín como la denominamos actualmente, es decir por el parque de Bolívar.

Esta calle en sus inicios no era el paseo predilecto de los habitantes de la Villa, como si lo es actualmente, donde los nuevos habitantes buscan, “*juniniar*”, disfrutando de su amplia gama de servicios comerciales, buenos restaurantes y cafeterías como el Astor, áreas de diversión y una deliciosa caminata muy tranquila.

Indica don Pedro Rodríguez Mira, que en la época colonial si las personas pasaban en horas nocturnas, se encontraban con los guardianes que, a nombre del Rey, les conminaban a regresar pronto a sus residencias, a rezar el rosario y a pedir por la salud del Soberano español.

Su nomenclatura actual es la carrera 49. El actual pasaje Junín, fue la calle que construyó James Tyrrel Moore, para conectar la Villa antigua, desde la quebrada Santa Elena hasta el Parque de Bolívar, con los terrenos donde se construía su “*Villa Nueva*”.

Se puede decir que ninguna calle en Medellín es tan querida y buscada para encuentros y compras casuales como esta.

Ahora el llamado Pasaje Junín, se volvió una deliciosa vía peatonal desde el año 1987 y nos rememora épocas de teatro, tiendas de moda, encuentros en cafés para hablar y despotricar del mundo entero. Es un delicioso paseo urbano por el centro de la ciudad.

10. *Carrera Barrientos*: Esta vía tiene actualmente la numeración 31 y antes era llamada de manera muy curiosa como la Calle “*Revienta quijadas*”, ésta ahora se ubica en el histórico barrio de Buenos Aires.

De acuerdo con don Pedro Rodríguez Mira, su nombre se debe a uno de los ciudadanos que vivía en ese sector, pero haciendo un poco de historia sobre la denominación de esta particular vía, se tiene que indicar que muchos hombres que habitaban la Villa hacia el siglo XVIII, tenían este apellido, como es el caso del doctor Alejandro Barrientos, quien fue uno de los que aportó para la construcción del templo de Nuestra Señora de La Candelaria, que se ubica en el Parque de Berrío; e igual se encontraban varios capitanes y oficiales de compañías al servicio de su Majestad, tal como el teniente Felipe Barrientos y el sargento Enrique Barrientos.

Según don Orlando Ramírez Casas en su libro “*Buenos Aires, portón de Medellín*”, la calle “*Revienta Quijadas*”, se ubica en “...a la entrada a la finca de los Barrientos, en lo que hoy es Gerona...”¹⁵

15 Ramírez Casas, Orlando: “*Buenos Aires, portón de Medellín*” Editorial Silaba, Medellín, 2009. Pág. 293

Igualmente, entre los firmantes de la Constitución de Antioquia, estaba don Francisco Javier Barrientos, pero hay un personaje que probablemente fue el que inspiró esta denominación de esta vía y es don Alejandro Barrientos Fonnegra, quien a partir de 1875 estuvo en el Concejo de Medellín, siendo en algún momento el presidente de esta Corporación. Adicionalmente fue uno de los fundadores de la Academia Antioqueña de Historia con don Manuel Uribe Ángel, don Tulio Ospina y don José María Mesa Jaramillo.

Su denominación en la época colonial, como Calle Revienta Quijadas, era por su agreste condición, pues además de ser muy empinada, no permitía un caminar normal ni siquiera a las bestias de carga que iban hacia el oriente. *“...era empinada y resbalosa en los tiempos en que era pantanosa con una mezcla de barro, orines y cagajón de bestias. Le regaron cascajo para mejorarla, pero el primer aguacero lo arrastró hacia la quebrada Santa Elena y quedó igual...”*¹⁶

11. Calle Bomboná: Esta calle en la época colonial se conocía como “El Álamo”.

Su extensión era relativamente corta, pues no mide más de un kilómetro, siendo interrumpida en el sector entre las carreras Junín y Carabobo, en otras palabras, esta Calle empezaba en El Palo y llegaba hasta San Félix.

Actualmente corresponde a la nomenclatura urbana, Calle 47. Es una calle que ofrece una gran variedad de negocios comerciales y la presencia de casas muy antiguas, en donde se puede resaltar la presencia del Teatro Matacandelas.

También fue denominada en alguna de sus prolongaciones

16 Ramírez Casas, Orlando: *“Buenos Aires, portón de Medellín”* Editorial Silaba, Medellín, 2009. Pág. 296

como “Aranzazu” y se hizo en recuerdo de don Juan de Dios Aranzazu, un personaje antioqueño, nacido en el municipio de La Ceja, en el siglo XIX quien, en 1841, se encargó de la Presidencia de la República, por la separación temporal del titular el general Pedro Alcántara Herrán.



*Foto 6: Calle Bomboná a principios del siglo XX
Memoria Visual de Medellín. Archivo Vztaz*

Según don Orlando Ramírez Casas, a la calle Bomboná además de haber sido denominada como la Calle Álamo, en sus inicios fue llamado como El Zanjón o Timbío¹⁷ y de acuerdo al relato de don Carlos E. López Castro, en la revista “*Historias contadas*”, a principios del siglo XX, Bomboná era una calle empedrada, “...con aceras estrechas en ambas orillas. Sus viviendas, en su gran mayoría, alcanzaba los tres pisos (privilegio para esa época)

¹⁷ Ramírez Casas, Orlando: “*Buenos Aires, portón de Medellín*” Editorial Silaba, Medellín, 2009. Pág. 286

todas con puertas, ventanas, balcones y aleros en madera y techos de teja...”¹⁸

12. Carrera Carabobo: Antiguamente en la época colonial, la denominaban como Calle de “El Prado” y su trayecto iba desde lo que actualmente son las calles Colombia y Maturín, siendo una de las más largas de Medellín.

Posteriormente se le llamó como, Carrera Carabobo, siendo su nomenclatura, la carrera 52, y muy a principios del siglo XX, se le rebautizó como “Paseo Benjamín Herrera”, pero este nombre nunca fue aceptado por la comunidad y fue olvidado rápidamente, manteniéndose el inicial nombre de “Carabobo”.

Es una larga vía, que atraviesa la ciudad de sur a norte, desde el puente Guayaquil, hasta el barrio Moravia, y es una de las principales carreras muy frecuentadas en Medellín.



Foto 7: Carrera Carabobo, Tomada en 1915 por Gonzalo Escovar Gaviria. Propiedad de Biblioteca Pública Piloto

18 López Castro, Carlos E. “Revista Historias contadas”. Medellín, Febrero de 2015, Págs. 5 a 7

13. Carrera “Niquitao”. Antiguamente se le llamaba, *Calle San Francisco* y era realmente una muy corta vía de unas dos cuadras, entre lo que es actualmente Pichincha y Maturín.

Siguiendo la lectura de don Pedro Rodríguez Mira, esta carrera, se “...comunicaba con la Asomadera, por el camino a Envigado...”¹⁹, y de acuerdo al mismo historiador, se conocía como la “*Calle de las Perrunchas*” o mejor Perunchas, pero no por lo que significa realmente este nombre de manera coloquial en Colombia, al describir a una persona infiel o de mal proceder, o a un hombre o mujer muy libertino o libertina, sino porque en ese sitio habían muchos ventorrillos de comida típica antioqueña, especialmente en el sector de los Guanteros. La actual nomenclatura de esta carrera es la No 44.

Tras la independencia nacional, la Calle San Francisco tomó el nombre de Niquitao en honor a un sitio en Venezuela, donde el ejército libertador libró el 28 de junio de 1813, una de sus más cruentas batallas, por la gran cantidad de muertos.

14. Calle Pichincha. En la época colonial se llamaba como “*Calle del Sauce*” y corresponde actualmente a la nomenclatura No 48.

Según don Orlando Ramírez Casas, esta calle además de ser llamada antes la Calle del Sauce, debido a un árbol que se ubicaba en este lugar, también recibió los nombres de Martínez Pardo, entre los sitios La Francia y Botero Uribe y también recibe el nombre del El Chispero y de Nariño,²⁰

19 Rodríguez Mira, Pedro. “Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953. Pág.38

20 Ramírez Casas, Orlando: “Buenos Aires, portón de Medellín” Editorial Silaba, Medellín, 2009. Pág. 288

Esta vía tenía un recorrido entre Palacé y Niquitao o San Roque y San Francisco y desde el 22 de septiembre de 2009 entre las carreras 44 y 45, es peatonal, para el disfrute de los habitantes de Medellín y para su desarrollo económico y comercial.

Es una vía muy activa llena de vendedores ambulantes que ofrecen una gran cantidad de productos a lado y lado de sus orillas, de una gran algarabía y movimiento de personas, comerciantes y distribuidores.

Adicionalmente con la declaratoria de este sector de ser una zona ZUAP, o Zona urbana de aire protegido, se buscó por parte de la Alcaldía, disminuir las fuertes emisiones de aire contaminado y mejorar la calidad del aire de sus visitantes y especialmente de sus habitantes que antes tenían unas condiciones ambientales muy precarias por la alta afluencia de vehículos, que no solo emitían gases contaminantes, sino que era un foco intenso de ruido.

15. Calle San Félix: Actualmente corresponde a la nomenclatura No 46, y esta vía fue abierta desde la época de la organización como Villa de Medellín e inicialmente denominada como “La Palencia 2”

Esta pequeña vía prácticamente desapareció hacia 1973, cuando se inició la construcción de la llamada Avenida Oriental, que transformó urbanísticamente el centro de la ciudad de Medellín.

De acuerdo con el arquitecto Rafael Ortiz, citado por don Carlos E López Castro, la Calle San Félix, que como se ha dicho le corresponde el número 46 en su identificación urbana, inicialmente “... recibió el nombre de La Palencia 2, debido a la circunstancia de correr en cauce destapado por dicha calle entre Ayacucho y Bomboná la quebrada Palencia, uno de los riachuelos más temidos en los inviernos por las gentes de la población. La

calle El Palo, era la Palencia 1 y recibía por la misma causa, dicho nombre...”²¹

16. Carrera Tejelo: Esta carrera se ubica en la parte sur de la ciudad y antes tenía los nombres de La Alambra o Fernando Restrepo.

Esta carrera empieza en lo que es actualmente el Palacio Municipal entre Cundinamarca y Carabobo siguiendo al norte. Al llegar a Juanambú se amplía formando la plazoleta Tejelo.



*Foto 8: Calle Pichincha, años 20 del siglo XX. Tomada por Jorge Obando.
Memoria Visual de Medellín. Biblioteca Pública Piloto de Medellín.*

Su actual nomenclatura es la 52 A. Esta carrera también se le denominaba anteriormente como la Calle del Hueco y era muy estrecha, muy poco aseada, muy abandonada por los

²¹ Ortiz Rafael. “Cronicones e historias de Medellín Antiguo” Tomo II Págs., 75-76

servicios públicos y es vecina de la Carrera Carabobo, en donde el comercio es muy agitado.

Actualmente es un punto comercial de gran importancia municipal, regional, y nacional, famosa por las diferentes ventas que allí se encuentran.

17. Carrera Villa, también ha recibido el nombre de Mon y Velarde, en recuerdo al Oidor asturiano, don Juan Antonio Mon y Velarde Pardo y Cienfuegos, quien fue juez visitador de la provincia de Antioquia y Gobernador entre 1785 y 1788, y a quien se le calificó como el Regenerador de Antioquia.

La nomenclatura de esta carrera es actualmente la No 41, de acuerdo con don Pedro Rodríguez Mira, la denominación de Carrera Villa, se definió con el *“...propósito de recordar a alguno de estos varones, pero bien puede ser que el tributo haya querido rendirse a otro del citado apellido, como por ejemplo a don Vicente B. Villa, connotado ciudadano que, al decir de don Enrique Echavarría, contribuyó como el más al engrandecimiento y progreso de esta tierra...”*²²

22 Rodríguez Mira, Pedro. *“Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”*. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953. Pág. 54



*Foto 9: Calle San Félix. Tomada por Martin Horst. 1935-1936.
Memoria Visual de Medellín. Biblioteca Pública Piloto de Medellín.*

Por otra parte, con el Censo realizado por Mon y Velarde entre 1786 y 1787, Medellín para esa época contaba con 45 manzanas y cerca de 16.264 habitantes.²³

18. Carrera Recaredo de Villa, actualmente tiene la nomenclatura No 58 y se le han dado muchos nombres como Hidalgo, San Benito y Ayapel.

Para finalizar este corto recorrido vale recordar los nombres de algunas otras calles y carreras en Medellín, como:

²³ Archivo Histórico de Antioquia, Censos, Volumen 340, documento 6503, citado en Historia de Medellín, Volumen 1. Ed. Formas e Impresos Panamericana. Págs., 65 a 67

CALLES		CARRERAS	
Calle Aranzazu, o Bomboná	Calle 47	Carrera Artigas	Carrera 61
Calle Daniel Botero	Calle 73	Carrera Balboa	Carrera 50A
Calle Belalcázar	Calle 64	Carrera Berrío	Carrera 40
Calle Dimas Estrada		Carrera Botero Uribe	Carrera 33
Calle Enciso	Calle 58	Carrera Caldas	Carrera 46
Calle Gutiérrez Lara	Calle 71	Carrera Carúpano	Carrera 47
Calle Calibío	Calle 52	Carrera Facio Lince	Carrera 56
Calle Juanambú o Caracas	Calle 54	Carrera García Rovira	Carrera 38
Calle Luciano Restrepo	Calle 49	Carrera Giraldo	Carrera 39
Calle Maracaibo	Calle 53	La Carrera Girardot	Carrera 43
Calle Martí, Cuba O Restrepo Uribe	Calle 59	Carrera Maceo	Carrera 59
Calle Miranda	Calle 60	Carrera Mejía Peláez	Carrera 34
Calle Moore	Calle 61	Carrera Nariño	Carrera 37
Calle Padilla	Calle 45	Carrera Pedro Castro	Carrera 48
Calle Restrepo Isaza	Calle 72	Carrera Portocarrero	Carrera 36
Calle Jorge Robledo	Calle 65	Carrera Ribón	Carrera 36 A
Calle Vélez	Calle 58	La Carrera San Félix	Carrera 46
Calle Zea	Calle 56	Carrera Santander	Carrera 60
Calle Urabá	Calle 62	Carrera Sucre	Carrera 47
AVENIDAS			
Avenida De Greiff	Calle 53		
Avenida Echeverri	Calle 58		
Avenida Juan del Corral	Carrera 51 D		

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez M, Víctor M. *“Poblamiento y población en el Valle de Aburrá y Medellín. 1541-1951”*. En Historia de Medellín I, Suramericana de Seguros. Medellín.

Institución Universitaria Colegio Mayor de Antioquia. *“Plan de recuperación e intervención casuística del centro de la ciudad de Medellín”*. Biblioteca de la Alcaldía de Medellín.

Lucena Giraldo. Manuel. (2006), *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispana*, Madrid, Marcial Pons.

Ortiz Rafael. *“Cronicones e historias de Medellín Antiguo”* Tomo II

Piedrahita Echeverri, Pbro. *“Documentos y estudios para la historia de Medellín”*, Medellín, Ed. Colina. 1984.

Ramírez Casas, Orlando: *“Buenos Aires, portón de Medellín”* Editorial Silaba, Medellín, 2009

Ramos Pérez, Demetrio (1947), *“Historia de la colonización española en América”*, Madrid, Pegaso.

Rodríguez Mira, Pedro. *“Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín”*. Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia, Volumen XIX, Nos 175, 176, 177. Medellín. Junio de 1953

Simón, Pedro Fray. *“Noticias historiales de las conquistas de tierra firme en las Indias Occidentales”*. Bogotá. Casa Editorial de Medardo Rivas, 1891

Tovar Pinzón, Hermes. *“Relaciones y visitas de los Andes”*. Colcultura. Instituto de Cultura Hispánica. 1993.

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE MEDELLÍN

**Por: Luis Fernando González Escobar
4 de julio de 2025**

Para esta presentación preparé más que sobre el tema de patrimonio, una pequeña síntesis de la historia de la arquitectura de Medellín en sus 350 años de ese acto de ser erigida como Villa de la Candelaria de Nuestra Señora de Medellín en el año 1675.

Hay un tema que parece que es fundamental, que se debe aclarar desde el principio, porque cuando se habla de arquitectura, se habla normalmente de la forma arquitectónica externa y el edificio aislado del proceso urbano.

Cuando estuve preparando esta charla, en el título dice muy claramente: Medellín: ciudad y arquitectura. No se puede desligar lo uno de lo otro. Son procesos que se imbrican, que tienen una relación muy fuerte, los cuales no podrían irse cada uno por su lado, pese a que hay historia urbana e historia de la arquitectura. Trato de ligar, y diferencio diferentes momentos históricos urbanos y los correlaciono con momentos arquitectónicos y características de esa arquitectura. Pero además no se trata de una arquitectura de la forma, sino de las técnicas, de las materialidades, las condiciones específicas de los procesos constructivos, y no solo formales, estéticos.

La arquitectura y de acuerdo con la bella ilustración de Ricardo Rendón, quien la elaboró para celebrar la creación de la primera Sociedad de Arquitectura, en donde se presentó la colectivización de los arquitectos de Medellín. Se publicó en la revista de esa Sociedad de Arquitectos de Medellín, que fue una

de las pioneras de lo que después sería la Sociedad Colombiana de Arquitectos. Esta gráfica ilustra en ese momento, ese esfuerzo, entre lo constructivo y lo estético. Ustedes podrán ver a la izquierda de la figura, un elemento que están subiendo los obreros, que es un capitel de una columna neoclásica de orden jónico. En tal sentido la arquitectura como estética, como elemento histórico y como elemento constructivo, es muy importante. Hay que sumar todos esos elementos.



La otra ilustración, es un perfil urbano, lo que llamarían rimbombantemente los arquitectos y otros expertos, como el Skyline. Esto quiere decir el perfil urbano de Medellín. No hay que decir que es simplemente perfil, sino que es una acumulación de tiempos, de formas, que nos hablan de los diferentes procesos constructivos y arquitectónicos.



Hay un elemento que deseo presentar antes, pues es mi pelea contemporánea contra el ecosistema de los nuevos medios masivos o redes sociales de comunicación, tales como: Google, Facebook, Tik Tok, You Tube, Instagram, etc. El problema de los investigadores e historiadores de perder esa intermediación histórica, porque ya estamos en el medio del torbellino de la desintermediación histórica, la que se hace en redes sociales. Aquella supuesta horizontalización de la información que no necesariamente es del conocimiento.

Entonces esa pérdida de una intermediación rigurosa, desde la Academia, desde procesos de investigación serios, están conduciendo a que a través de “San Google”, Tik Tok, Facebook y todas las redes sociales, circule una gran cantidad de información que inicia con fake news, pero que allí está adicionalmente el que podríamos llamar el “fake history”, es decir la historia se ha convertido en algo muy “cool”, o muy “like” y lleno de anécdotas y falta de profundidad analítica. De esta manera encontramos unos grandes personajes que son muy buenos para comunicar, y cuyos productos están técnicamente muy bien hechos, pero su narrativa histórica es deplorable.

Estos personajes, ponen en segundo lugar la narrativa histórica o incluso, no importa decir una cosa con la otra, por más descabellado que sea, porque se supone que la historia es el pasado y cualquier cosa del pasado es válida. Así vamos en ese proceso de desintermediación, que está afectando ostensiblemente el uso de las reales fuentes.

Por ejemplo, hay dos páginas: Una en Teleantioquia, y otra en una página web, donde se muestra el que ellos llaman: “El rincón colonial de Antioquia”, que parece sacado de una película y en donde se indica que es uno de los destinos de turismo, más deseados en Colombia, y mencionan que el destino es el municipio de Jardín, que reiteran es un real “rincón colonial”.

Aparentemente no hay problema al mencionar que es un “rincón colonial”, pero como puede ser posible que se hable de colonial, en un pueblo fundado en la mitad del siglo XIX, exactamente el 23 de mayo de 1863.

¿Cómo puede haber arquitectura colonial en el siglo XIX y en Jardín, si solo hasta 1863 fue fundado este municipio? Eso es un absurdo, pero decirlo no importa, puesto que sus casas tienen balcones y cierto tipo de ventanas, pues es colonial.

5:42 AM

ESTILO DE VIDA

EN FOTOS | El rincón colonial de Antioquia que parece sacado de una película y es uno de los destinos más deseados del turismo en el Colombia

Por: Héctor Gaona Morales
2025-06-29T14:30:00.000Z

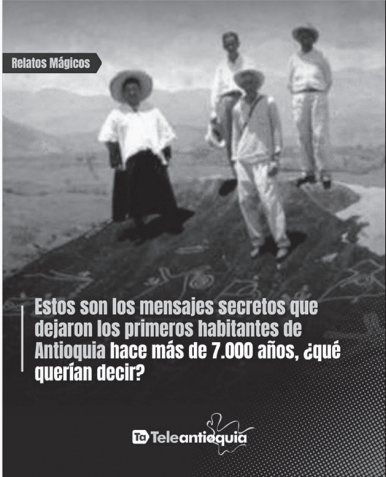
Síguenos en WhatsApp



Foto: Jardín Antioquia

Leer noticia completa

Relatos Mágicos



Estos son los mensajes secretos que dejaron los primeros habitantes de Antioquia hace más de 7.000 años, ¿qué querían decir?

Teleantioquia

Teleantioquia

Más de 600 grabados ancestrales podrían contener saberes transmitidos por los primeros pobladores de Antioquia. Conoce en el primer comentario qué podrían significar.

232

Más relevantes

Teleantioquia

<https://www.teleantioquia.co/...> - Estos son los mensajes...

TELEANTIOQUIA.CO

Estos son los mensajes...

Juan Pablo Díaz Ramírez

Es necesario que Teleantioquia mejore el impacto investigativo en temas de patrimonio, hace meses vienen sacando una especie de notas sobre patrimonio, memoria e historia de los pueblos y en cada una que he podido leer siempre he visto datos falsos, L. Ver más

Se seleccionó la opción "Más relevantes", por lo que es posible que algunos comentarios se hayan filtrado.

Comentar como Luis Fernando González...

Entonces, ese tipo de cosas nos ocurren todos los días. En las gráficas que anexo, se señala con un comentario que: “...estos son los mensajes secretos que dejaron los primeros habitantes de Antioquia, hace más de 7000 años...”. Eso es muy similar a lo que presenta la revista National Geographic, de alienígenas ancestrales, más o menos. Entonces todos son alienígenas, que nos han dejado mensajes secretos. En ese mismo texto hay un comentario del señor Juan Pablo Diez Ramírez, que es el director de la Corporación SIPAH, un grupo de investigación del sur del Valle de Aburrá, muy serio y riguroso, donde le hace una crítica a Teleantioquia, diciéndoles que muy bueno que hagan ustedes estos programas, pero asesórense bien. No estamos diciendo que no lo hagan. Háganlo de mejor manera con un apoyo, sin esa desintermediación que se está haciendo, porque en primer lugar colocan una foto que no tiene nada que ver con el SIPAH y realmente no es de esta entidad. En segundo lugar, indican que la foto en mención es del municipio de Támesis, cuando no es de ese lugar; y, en tercer lugar, quien les ha dicho que se puede datar un petroglifo como si fuera del año 7000 AC, pues es un imposible, técnico, y científico, datarlo de esa manera, pues no hay manera de hacerlo. Uno puede explicar en términos geológicos la roca, pero si es muy complicado y difícil la inscripción que tiene en el petroglifo.

Por lo anterior señalo y clamo por la divulgación con rigor, no porque queramos ser los dueños de la verdad absoluta, pero ante esa desintermediación que se está haciendo del conocimiento, estamos cayendo en lo que he denominado como el “fake history”, el volver el todo el pasado pasadol like, en el que el pasado realmente no importa, pues cualquier cosa se puede decir. Esto es lo que deseo explicar controvertir en esta charla desde el punto de vista urbano arquitectónico.

Deseo que analicemos tanto la historia urbana como la historia arquitectónica, que son conceptos paralelos y por ello les presento una serie de trabajos míos, , desde “Medellín

en sus orígenes, ensayos de historia urbana”; “El olvido que habitamos”; este es el último publicado y es un crítica a todo el problema de la historia urbana en la ciudad de Medellín, de su proceso y configuración urbana; igualmente otro libro sobre los artesanos, los maestros, los arquitectos y todo el conjunto de este tipo de labores, que definen la historia arquitectónica de la ciudad, incluso mucho antes que los arquitectos como profesión.



Los primeros arquitectos en la vida urbana de Medellín, se graduaron en la Universidad Pontificia Bolivariana, en la década de los años 40 del siglo XX, eso no quiere decir que no hubo arquitectura antes de los arquitectos, pero tampoco quiere decir que, si no había arquitectos académicos, no había buena arquitectura. Eso es una supuesta superioridad moral e intelectual que nos planteamos, los profesionales de las diferentes disciplinas de la universidad, e inferiorizamos unos procesos muy ricos anteriores que produjeron gran arquitectura. Por eso en este trabajo titulado: “Del alarife al arquitecto. El saber hacer y el pensar la arquitectura en Colombia. 1847-1936”, planteo una reflexión del ejercicio de

de un hecho técnico constructivo que siguió hasta el siglo XIX y aún hasta el siglo XX, en las marginalidades, en las periferias urbanas del Valle de Aburrá, pero que fue central en la villa colonial. Es decir, construir en vara parada como le dicen en la Costa Caribe, construir en bahareque y hacer estos techos de paja. Realmente este grabado es del Llano de Bolívar en Santafé de Antioquia. Todo el mundo hace la historia de la arquitectura en Antioquia, desde la plaza de arriba, la plaza del medio. Pero nadie pasa al otro lado, en El Llano, donde también hubo gente: negros, mestizos, mulatos esclavizados, población subalterna que no hizo la arquitectura de cantería o de ladrillo de lo que hoy consideramos el centro colonial, pero que hizo su propia arquitectura.

Esta misma arquitectura, fue la que tuvieron todas las ciudades del mundo novohispano. Nosotros decimos: Cartagena, piedra, cantería, murallas, pero los primeros años, casi 80 o 100 años, fueron arquitecturas vegetales, hasta que la orden de la Corona fue: deben y tienen que construir con materiales no perecederos, o si no, les quitamos a ustedes los derechos que les hemos adjudicado, puesto que tenemos que establecer y formalizar la ciudad. Esta fue la primera arquitectura de todas las ciudades que se constituyeron en lo que hoy es la República de Colombia, la Nueva Granada de ese momento, con estas características.

Claro, era una ciudad, que se hizo en su arquitectura, desde lo fundamental. Ojo, no estamos hablando de precariedad. No. Esa arquitectura no era precaria, era simple, elemental. Y retomaban lo más fácil: Una mano de obra indígena, que sabía hacer y continuaba su tradición constructiva. Pero comienzan a permear, algunas cositas mínimas, como era la aparición de la tapia. La tapia no era una técnica nuestra, sino una técnica traída, y ello implicaba un proceso complejo, pues había que tener un tapial y el sistema del armazón, para poder ir construyendo.

En un inicio urbano, era la rapidez de la ejecución, la ligereza de la construcción, porque, además, la gente no estaba interesada en permanecer allí. Si ustedes pueden ver un poco los inicios de esta villa, era simplísima, elementalísima a finales del siglo XVIII, con unas pocas calles: calle nueva, calle Real, calle del Paseo, calle de la Carrera, calle del Resbalón, esta última muchos le adjudican que es la actual calle Junín, pero que sería bueno aclararlo después. También estaban el camino del Monte, esta es la quebrada Santa Elena, otra calle era la Palencia, está en ese gráfico, el río Medellín y una simple estructura urbana muy elemental, pero cuya arquitectura correspondía a una elementalidad urbana, pero que correspondía a una elementalidad arquitectónica. Indudablemente, esta es una villa de tiempos lentos e imagínense ustedes unas vivencias cotidianas amodorradas, si se quieren ustedes imaginar, o demasiado simples en su mundo.

El segundo momento lo llamo también como ese de una Villa tranquila, en donde son los inicios del ladrillo y algo de cantería en la arquitectura religiosa. Para ello inicio este momento con Santafé de Antioquia, puesto que era la capital colonial. Medellín, la villa era secundaria, si bien era autónoma administrativamente, pero todavía dependía en algunos aspectos económicos, pero ella comienza un proceso de transición en este momento.



Es necesario precisar que el periodo colonial, es un periodo histórico que nominalmente va hasta 1810 y la transición entre 1810 y 1820. Lo que ocurre es que el periodo histórico colonial lo han convertido en estilo o estética colonial. Entonces todo lo que se construyó entre 1510 en Santa María La Antigua del Darién, hasta 1810, es estilo colonial y eso en mi concepto es un absurdo. Realmente no hay estilo colonial. El estilo colonial es meramente de decoradores, quienes le ponen una ventanita, un alero, un canecillo, un balcón, un balaustre y lo catalogan como estilo colonial. Recuerden que se construyó en términos vegetales. ¿Entonces, eso es un estilo colonial?, Hubo muchas estéticas y materialidades en el período histórico colonial. Hay un periodo histórico colonial con diferentes formas técnicas constructivas y estéticas con cambios muy fuertes que vamos a ver ahora en algunos elementos.

Por ejemplo, este momento es clave en la transformación. ¿Por qué puse a Santafé de Antioquia? Observen el plano de Santafé de Antioquia y vean que, en la plaza de arriba, donde hay un agua que se conduce y que todo el mundo añora y se derrite en nostalgia, pero les recuerdo los olores que esos caños presentaban en ese momento a ver qué tan bonito eran esas sensaciones ambientales. Por ello las primeras normas borbónicas, que son de la segunda mitad del siglo XVIII comienzan un proceso de transformación de los imaginarios, de las mentalidades, que van a implicar transformaciones urbanas y arquitectónicas. Puesto que había preocupaciones por la higiene.

Entonces, como hay un problema y es que no debía haber cerdos en el recinto urbano como se llamaba. El Centro Histórico que llamamos ahora, en ese entonces era el Recinto Urbano. Por ello había que sacar los chiqueros. Igualmente había que blanquear las fachadas, para evitar los animales. El jabelgar se llamaba en esa época el encalar, lo que implicaba una transformación material, producto del imaginario que se

planteó en ese momento, en pro de la higiene y de la salud.

Otro elemento era que había que introducir el agua al recinto urbano, entonces aparecen las pilas públicas en el recinto urbano. Había que solucionar el traslado del agua, desde la toma del agua, al recinto urbano, uno se lo imagina y se dice como muy fácil. Pero montar una tubería de arcilla era el asunto a resolver. La pregunta era: ¿Como lo vamos a hacer? Y como lo hicieron. Preguntaría a cualquiera, por favor léanse un artículo cualquiera en Medellín, donde nos expliquen cómo se construyó el primer acueducto de Medellín. No hay información sobre ello. Solo se indica que se construyó la primera pila pública en la Plaza Mayor. Ahí se habla de la Pila, pero no como se trasladó el agua, cuál el tipo de tubería, el diámetro, el sistema de empalmes, las pendientes, etc. De ello veremos un poco.

De donde surge esto. Pues los Borbones, plantean otra idea de Estado y entre algunas de sus ideas trataron de ordenar los principales recintos urbanos en Antioquia. Me refiero a Santafé de Antioquia, Medellín, más tardíamente Marinilla y Rionegro. De hecho, Rionegro solo se vuelve ciudad trasladando los títulos de Santiago de Arma a este poblado, por ello se llama Santiago de Arma de Rionegro. De esta manera, los Borbones, comienzan a formalizar la estructura urbana y dictan las primeras normas, que son las primeras ordenanzas de policía de Santafé de Antioquia y de la villa de Medellín. En esas ordenanzas está cómo mejorar las calles, las casas, cómo organizar el espacio urbano, como cualificarlo, y cómo construir los primeros edificios importantes y representativos.

¿Cuáles edificaciones? Pues el matadero público, ya que había que higienizar el manejo de las carnes y su distribución; así que se hace el primer matadero público de Medellín, cuya obra fue dirigida por don Antonio Monzón, un excepcional ingeniero, de los pocos que había en su momento. Este ingeniero también

construyó la Real Fábrica de Aguardiente de Medellín, porque también estos edificios estaban destinados a captar rentas urbanas para el Cabildo.

Los borbones a través de personajes como Francisco Silvestre y Mon y Velarde, son quienes se encargan de establecer las primeras ordenanzas de policía con las que cualifican el espacio urbano, pero, a la vez introducen la vacuna contra la viruela, la cual se estaba extendiendo por el mundo colonial. Un componente fundamental de las medidas borbónicas en lo urbano es el tema del agua y todo lo que ello implicaba.



En Medellín hay un elemento que es importantísimo. Lo que vemos nosotros como la Iglesia de la Candelaria, es una obra que se inicia con un borbón, nada menos que era don José Barón de Chávez, quien era el Gobernador y Capitán General de la provincia, en la mitad del siglo XVIII. Esta obra se termina a finales del siglo XIX, por eso esta iglesia no es de un solo autor como lo dicen los guías turísticos, refiriéndose al gobernador Barón de Chávez. Por ello uno se pregunta, ¿Cuáles fueron los maestros, cuáles fueron los alarifes que realizaron esta obra? Pues no aparecen. El maestro Holguín, donde está, el maestro Gómez. ¿Todos aquellos alarifes de la época dónde están?

Porque hay un tema que es muy importante, producto de las reformas borbónicas y era la organización de los gremios. Estos fueron la manera en que comenzaron a cualificar y a controlar todas las actividades. Desde las orfebrerías, talabarterías, sastrerías. En ese sentido, todos debían tener un fiador, para montar tienda, sino que tenían que cumplir, pues si no cumplían, les cobraban la fianza. Eso se hizo con la organización de los gremios a través de las reformas borbónicas y entre ellos el gremio de los maestros de obra. Este gremio tenía un alarife mayor y les hacían un examen anual. Terminado el año, le hacían el examen y luego de ello podrían definir, cosas como: ese maestro solo sirve para cargar piedra, ese no sirve para construir. Este otro puede construir casas bajitas, este otro puede construir casas de dos plantas con escalera. Entonces les daban un ordenamiento y una jerarquía, más la fianza y así se organizaban los gremios. ¿Ustedes creen que eso se organizaba, para hacer cualquier bobada? Pues se transforma, y se cualifica la arquitectura y comienza a desarrollarse, ese cambio que va a ser fundamental. ¿Qué es lo interesante? Pues que al final del siglo XVIII, el mayor número de asociados a los gremios de maestros, canteros y demás, estaban en Santafé de Antioquia y a principios del siglo XIX, ya estaban en Medellín. Ello producto de la decadencia económica de Santafé de Antioquia y ante ello, pues nos vamos para Medellín, que es donde están construyendo a principios del siglo XIX.

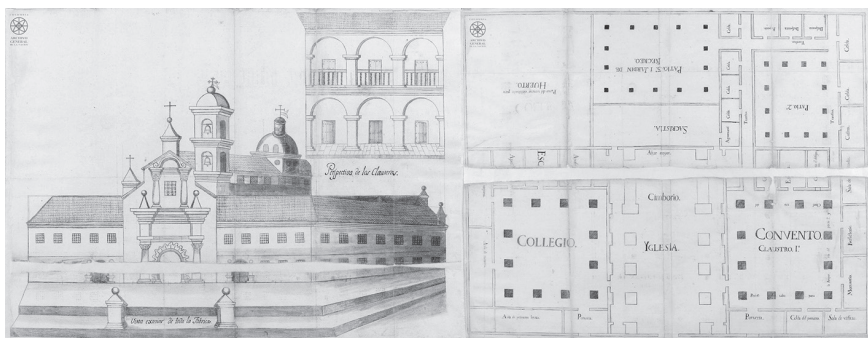
Pero en el siglo XVIII, solo era en Santafé de Antioquia. Y de esta manera se inicia algo que va a ser clave y que juega un papel fundamental, también, la congregación jesuita. Los jesuitas cuando construyen en Antioquia, ellos mismos montan su ladrillera, en su finca en el Tonusco y allí producían tanto la teja como el ladrillo, para las obras de lo que hoy es Santa Bárbara y otros lugares. Eso es la transformación técnica y material de la provincia. Ustedes han visto esas historias de arquitectura que no nos dicen con qué lo hacían. Aparece como si hicieran casas o edificios en el aire. No. El ladrillo comienza

a competirle al bahareque y a la tapia. Aclaro, no en todos los edificios. En los principales como, los conventos, las iglesias, las casas más importantes. Incluso cuando expulsan a los jesuitas, hacen un listado, la corona los expulsa y entonces dicen. Se entregan las cuentas y en ellas aparecen datos como este: “... Los ladrillos que se le entrega a tal señor para que construir su casa...”. Así unas pocas casas, comenzaron a construirse en ladrillo.

Pero no me detengo en este tema, puesto que sería muy largo el enunciarlo. Lo que quiero señalar, es como hay una imbricación, una relación fundamental en los cambios políticos, económicos y sociales, que se expresan en la materialidad y en la arquitectura. Aquí aparece en este exvoto, que es nada menos, que un cuadro que manda a hacer alguien, para pedir, suplicar e interceder en vida y en la muerte ante la Virgen, por su alma. Por ello manda hacer un cuadro y se hace pintar dentro de ese cuadro, rogándole a la Virgen. Lo interesante allí, es que la primera representación pictórica de la iglesia de La Candelaria en el siglo XIX, cuando ya va avanzando su proceso constructivo. Pero aclaro no es en el proceso constructivo, sino en el proyecto inicial. Fuente que encontramos allí.

Y es esta Villa, muy pobre, más crecida, pues ya puede verse en el plano, que ya está la quebrada Santa Elena, se ve la calle Barbacoas, el camino de Guarne, se muestra el barrio Chumbimbo, que yo rescato, puesto que normalmente se dice al otro lado de la quebrada Santa Elena no existe nada y que Medellín, creció entre la quebrada Santa Elena con Villanueva. Lo cual es falso. Ya existía el barrio El Chumbimbo, que es un barrio del siglo XVIII. Pero: ¿Quiénes habitan allí? Pues no eran los blancos del centro, sino negros, mestizos, mulatos y grupos subalternos, que estaban al otro lado. Estos habitantes no contaban en la historia. Entonces todo ese proceso, nos permite considerar, que de allí provenía toda la mano de obra, para proveer el recurso humano para la arquitectura y la construcción.

Es en estos años que se plantea y se construye el proyecto del claustro franciscano. Les he incluido unos ejemplos muy específicos, para mostrar que cambios son importantes en ese instante del siglo XVIII. Uno importante es este claustro. Ahora van a reinaugurar y van a abrir el segundo patio del claustro de Comfama, que era la antigua fábrica franciscana, que se construyó entre 1803 y 1809 aproximadamente y en la foto pueden ver la perspectiva inicial, de cómo se iba a construir, tanto la iglesia como el colegio y el claustro que es el convento al lado derecho, donde actualmente está Comfama.



Este segundo patio se descubrió y allí podemos encontrar, tanto las técnicas como materiales que dieron lugar al propio acueducto de Medellín. Por primera vez me pude dar cuenta, como se llamaba la técnica de empalme de los atanores. Este es un nombre andaluz en la época hispano musulmana, pero no es la misma forma como lo hacían en el andalusí. Hay una forma más recta acá, y un acople más sencillo. ¿Pero cómo se pegaba hembra con macho? Saben que una parte donde termina y donde entra, hembra y macho, pero ¿cómo se pegaba si no había cal ni cemento? Y encontré en unos registros, que utilizaban un producto que lo llamaban, zulaque, un elemento de origen andalusí, que era una fibra con grasa de cerdo, que era lo que permitía empalmar, para evitar que se fugara el agua. En el trabajo investigativo que hice pude descubrir

algunos elementos, y encontré algunos bellísimos nombres de origen, como el caso de la “escudilla”, que estaba al frente de la casa de un doctor de apellido Franco. Este elemento distribuía el agua de un lugar que iba hacia la fábrica de aguardiente y a otra que iba hacia la plaza mayor.

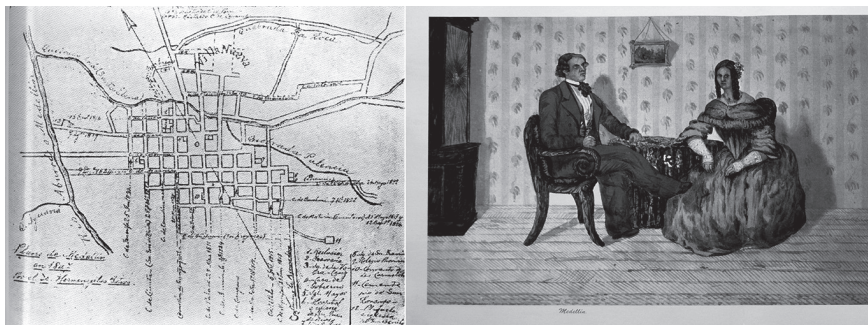
Ahí descubrí también algo muy importante, y era como se inicia por primera vez el cobro público del agua con el fin de generar rentas para el cabildo y pagar la construcción de la conducción del agua.

Aquí empieza a construirse, inicialmente con cantería el recinto, que es la parte inferior que intermediaba entre la tierra, para evitar que la humedad subiera a la tapia, que como sabemos, se introdujo en el momento anterior y aparece el recinto de cantería que era de piedra volcánica. Pero también, la portada se hace en piedra que era una serpentinita, piedra de color verde que necesitaban los canteros. Pero para cubrir el acueducto necesitaban piedra del río. Entonces aparece tanto la especialización de extractores de piedra, como extractores de piedra de canteras, de una que quedaba en el cerro El Volador y otra que quedaba en el Bermejil, por donde Julio Mayo, por el sector de Aranjuez y otra que quedaba en Hato Viejo, trayendo la piedra para esas obras.

Entonces iniciamos la construcción de la ciudad. Como se ha indicado, en un primer momento con bahareque, luego empieza a aparecer tanto el ladrillo como la piedra y la cantería, y esto se introduce por la fábrica del convento, que es un campo de experimentación técnica que transforma la forma de construir en Medellín, y que muestra la madurez de los gremios en este proceso constructivo.

El tercer momento: De la Villa a la ciudad. Hasta ese momento, Medellín era Villa y pasa a ser ciudad, luego de 1896 y entonces

comienzan a construirse las grandes casonas urbanas y algunas casas de campo.



En la acuarela elaborada por Henry Price de la Comisión Corográfica dirigida por Agustín Codazzi en 1852, nos habla como una excepción, no de la generalidad de las formas de vida, pues había mucha pobreza en ese momento. En esa acuarela podemos ver una casa de 1852, con pisos de tablones, paredes de tapia con papel de colgadura, y allí se empiezan a observar algunos pequeños cambios estéticos. Igualmente se ve el uso de la madera, que implica una labor de ebanistería, no de carpintería, pues esta labor ya existe, y de esta manera podemos observar el refinamiento técnico de la ebanistería que comienza a incorporar unos elementos técnicos que no existían.

Lo que quiero señalar es que, si bien el cambio arquitectónico no es mucho en términos estéticos, el cambio si es grande, puesto que nos conlleva a pensar que aparece una mano de obra calificada, que son los ebanistas, quienes introducen conceptos estéticos nuevos y comienzan a experimentarse las primeras formas neoclásicas, e historicistas en esa época. Por ejemplo, al hablar de esto, antes les mostré un capitel jónico, ahora estamos hablando de un roleo, de un sillón de estilo, y todo el mobiliario. Todo esto nos está hablando de la incorporación de unas nuevas ideas estéticas en una Medellín, que empieza a transformarse.

Como pueden ver ustedes, ya el recinto inicial se ha ampliado hacia el oriente y observen en el plano adjunto, la ubicación de la Calle de la Amargura, que luego se le dará el nombre de Ayacucho hasta la quebrada La Palencia, en donde luego se hará un desarrollo posterior hacia Buenos Aires. Así, en el plano se puede observar el crecimiento de Villanueva, el cual no se hizo sobre la nada, sino expulsando a los habitantes del barrio El Chumbimbo, quienes pasaron olvidados en la historia. De esta manera aparece este ordenamiento como el de Villanueva y se transforma entre Barbacoas y el camino a Guarne y aparece lo que hoy es la Plaza Rojas Pinilla, y el crecimiento donde estuvo el antiguo cementerio.

Aparece un nuevo desarrollo que supera la tapia, pero no la reemplazaba del todo. Hay que explicar tal como se dijo anteriormente que, tanto Santafé de Antioquia, Rionegro y Medellín, entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, se disputaron la preeminencia política, que definirá también la preeminencia económica. Entonces se traslada en 1826, la capital para Medellín y comienza esta ciudad a volverse el punto focal de Antioquia. Ahora nosotros pensamos que la centralidad de Medellín, es una centralidad geométrica y realmente eso no es cierto.

Esa es una centralidad construida a partir de la convergencia de los caminos. La clase dirigente, se comienza a pelear entre Rionegro y Medellín, sobre quien tenía la ruta más cercana al río Magdalena y para ir fundamentalmente a los mercados de Kingston en Jamaica y traer las mercaderías que llegaban desde Inglaterra. De esta manera Rionegro construye un camino que lo lleva más rápidamente al mercado o al puerto. Y de esta manera el flete que se pagaba de Rionegro a Medellín, lo tenía que pagar el comerciante de Medellín y la mercadería salía más cara, quedando como beneficiario el comerciante de Rionegro. Si el camino iba por Medellín y llegaba primero, el flete más costoso lo pagaba el de Rionegro puesto que había

que trasladarlo allá en ese momento. Así las cosas, Medellín gana esa disputa a medida que va abriendo el camino hacia Barbosa por el norte para bajar al Magdalena hacia lo que antecedió a Puerto Berrío en la construcción del ferrocarril.

Recuerden que Puerto Berrío antes se llamaba Remolino Grande. Antes los puertos eran Cancán o Puerto Nare. Esa lucha de convergencia de caminos la ganó Medellín, sepultando a Santafé de Antioquia y manteniendo estático a Rionegro. De esta forma emerge la economía en Medellín, convirtiéndose en el motor político y económico de Antioquia. Pero hay otro factor, que será fundamental y lo dice Luis Javier Villegas, algo que a veces no se considera importante, y es que Medellín comienza a centralizar la educación. Al hacer esta centralización, los padres quieren mandar a sus hijos a estudiar a Medellín, ya sea al colegio del Estado, o a todas esas institucionalidades que no están en los otros municipios.

Y así empiezan a llegar de los pueblos, los jóvenes más inteligentes de otras regiones antioqueñas, que llegan a Medellín. Esa convergencia educativa convierte a Medellín en otro epicentro. Igualmente se traslada a Medellín la capital religiosa. En un tiempo tuvieron que partirlo. Una diócesis en Santafé de Antioquia y otra en Medellín, pero la centralidad llegó a Medellín. Entonces la centralización política, económica, funcional, educativa y religiosa determinan el crecimiento de Medellín. Ya en 1851, Medellín es la séptima ciudad en población en Colombia, pero en 1870 es la segunda del país.

¿Qué está ocurriendo? Pues su crecimiento demográfico y económico, y eso se refleja en esa materialidad, en ese crecimiento urbano y que surjan nuevos procesos que son muy interesantes. En un plano ustedes pueden ver la Quebrada Santa Elena y ya aparecen la Avenida Derecha y la Avenida Izquierda, que ahora son la Avenida La Playa por ambos lados y apenas se estaba configurando.



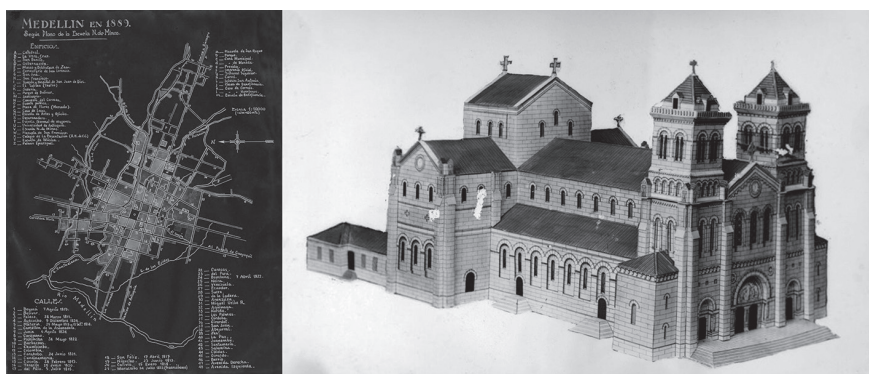
Observen en la gráfica que hay todavía una casa en paja y bahareque, hay tapias y aquí comienza la zona de Junín y de los Jaramillo, donde Gabriel Echeverri Escobar comienza a construir el primer malecón a orillas de la quebrada Santa Elena, para ir configurando lo que hemos denominado como las Villas burguesas, los palacetes, de lo que hoy solo nos queda sino la Casa Barrientos.

El grabado que se presenta, es el inicio de esta ampliación y de ir construyendo los malecones a orillas de la quebrada Santa Elena. ¿Qué está surgiendo? Pues una nueva arquitectura burguesa. Y cuando hablo de burguesía, no lo tomen como un castrochavismo, o como un marxismo absurdo. Estoy hablando de ese grupo liberal de comerciantes, que habían acumulado capital y comienzan a introducir nuevos elementos a partir de 1852.

Para 1860 ya están estructurados los muros a lado y lado de la quebrada Santa Elena y ya para ese momento, las Villas y Palacetes están iniciando su proceso constructivo. De hecho, la casa que llamamos Barrientos, no fue esta familia la que la construyó, sino que hubo una familia que previamente la construyó hacia 1870, inicialmente en tapia u luego comienzan

a magnificarlas, a darles el sentido burgués y estético que se describe en 1890.

Son estas, casas que se suben por grandes escalinatas en medio de jardines y de puentes, rodeadas de flores y se entra a un espacio de una gran sala. Se sube por una escalera de madera, donde esas descripciones ya nos hablan de esa evolución arquitectónica burguesa e historicista que hay.



El cuarto momento corresponde a su transición urbana. Ya es la segunda ciudad más importante de Colombia, ya hay actividad pre fabril, y que es actividad pre fabril: La gente normalmente comenta que Medellín se convirtió en ciudad industrial. Por ello me pregunto: ¿Y lo de antes que era? Era labor de artesanos. Una actividad artesanal, donde se producían cosas. Vayan a El Jordán y está el mural de Carta Verde, de Cervecería Tamayo. Esa no era una producción industrial, era una producción artesanal. Había máquinas y se producía manualmente. Entonces ese proceso ya viene desde 1880, desde 1890. Las primeras fábricas comienzan a implementarse entre 1905 y 1910 y ahí comienza la actividad industrial, antes no.

Entonces aquí viene algo que llama la atención. Y por ello pregunto, que se roba la mirada de todo el mundo en Medellín por esos años, pues la Catedral. ¿Y quién se roba la mirada de todos ellos?, pues su arquitecto francés Charles Carré, quien realmente se llamaba Louis Charles Carré. Él no se llamaba Emile, ese era el nombre de su padre. Por otro lado, Carré si estudió en la Escuela de Bellas Artes de París, era de un pueblo de la Normandía, llamado Honfleur en 1863. En París trabaja como constructor. Igualmente trabajo en la construcción de puentes y calzadas en Francia y por ello tenía una formación muy práctica. Eso hace que la catedral de Medellín, tenga esos elementos rigurosos que el aprendió en Francia.

Cuando se habla de la intermediación histórica y del conocimiento, hay que ir construyendo un acumulador fuerte y riguroso. Por ejemplo: Cuando comencé a investigar sobre Carré, me pregunté. ¿Por qué no hay una sola foto de Carré? Y es que no hay ni una foto de Carré. Cuando empiezo a investigar, con una historiadora amiga mía que se fue a estudiar, que fue alumna mía y le dirigí su tesis cuando se fue a París, le pedí el favor de que ayudara a investigar sobre Carré y aclarar su mito. Lo que pasa es que no puedo hacerles un “spoiler”, y decirles lo que hay allá, pero les aseguro que se sorprenderán que hay detrás de Carré. Lo que quiero señalar aquí, dejándoles esa expectativa, es cómo hay un proceso constructivo muy importante que Carré hace, cuando llega hacia 1889 y 1895. Pero no aquello que se ha supuesto o transmitido de que Carré inventó el ladrillo. Carré lo que hizo fue utilizar lo que mejor se sabía hacer.

Ya les había indicado a ustedes, cuando se comienza a introducir el ladrillo en Medellín. Y en el siglo XIX, les hable de los gremios y por ello en este siglo es el gran desarrollo de la ingeniería y de la arquitectura del ladrillo. Antes de construir la Catedral, ya se construían los puentes en arcos y bóvedas, como el de Guayaquil en la década de 1870, la cobertura de la quebrada

La Palencia, es decir un gran laboratorio de aprendizaje y enseñanza fue la construcción de los puentes del Carretero Norte, es decir de Medellín a Barbosa, se construyeron puentes abovedados, que la mano de obra que había estudiado en la Escuela de Artes y Oficios desarrolló y trabajó.

Entonces, cuando le dicen a Carré, diseñe una catedral en ladrillo, pero no la vaya a hacer en cantería, que de eso no sabemos aquí, pero de ladrillo si sabemos mucho. Entonces lo que hace Carré, y de manera afortunada, es impulsar el elemento estético y algunos otros elementos constructivos que se desarrollan con el obraje, y con él, el desarrollo material de la Catedral. Y eso tiene un efecto, en el entorno urbano de esa ciudad que ya crece, y se expande, que se complejiza aún más. Obsérvese en el plano, el crecimiento hacia el oriente, hacia Niquitao, hacia la Asomadera, hacia San Benito, hacia el otro lado de la quebrada Santa Elena, ya no solo por Villanueva, sino por el sector debajo de la Carrera Bolívar que demuestra que la ciudad está creciendo.

Y ese trabajo en ladrillo, que a mí me fascina mucho, puesto que normalmente se habla del arquitecto, pero no hablamos del maestro de obra que tuvo a cargo la mayor parte de la obra.

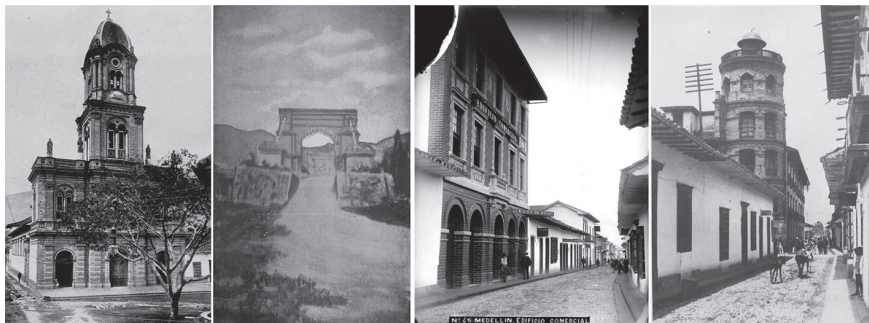


A propósito, Carré llegó a Medellín soltero y se fue casado. Lo que quiero señalar sobre Carré, es que este arquitecto, introduce

varios cambios. Por ejemplo, el edificio Vásquez, el edificio Carré, pero no solo fue eso. Quiero mostrar en la foto anterior, algo sobre los maestros artesanos, como por ejemplo el maestro Morales, por ello les comento que realicé una semblanza de un señor que trabajó entre 1870 y 1932 siendo aparejador. Llegó a Medellín joven y terminó anciano poniendo aparejos en la construcción de la Catedral. El maestro Morales está en una revista en una sala de la Biblioteca Piloto, con el texto que le hago como homenaje, con la foto que rescaté de él. Pero que quiero señalar también. Veán ustedes en la foto anterior, la arquitectura que vimos ahora en el momento anterior. Cambia de altura, de escala, de proporción, y aparece por primera vez de tres pisos.

¿Que se llama esto? Una lucarna. Miren el ritmo de diseño de esa construcción que de alguna manera se repite, pero en otro orden historicista. Entonces empieza a introducirse una arquitectura supremamente novedosa y en ladrillo. En la foto de la derecha, en el marco del nuevo parque, aparece el edificio Lalinde, construido en 1895. Lo que pasa es que mucha de la historia de Medellín, no se cuenta, porque ya la tumbaron hace mucho tiempo. Entonces mucha gente no la conoció. Por ejemplo, la casa de Pastor Restrepo que está en el parque de Bolívar que aún sobrevive tiene lucarnas que son esos elementos de remate de origen francés, sobre una especie de mansarda como techo, para que entre luz y entre de manera desproporcionada y da ventilación. Este elemento fue un artilugio utilizado mucho en la arquitectura a finales del siglo XIX.

La casa de Pastor Restrepo, que es anterior a la de la foto, es de 1870, es historicista y es en bahareque y madera. La casa de la foto es en madera, entrepisos en madera y remates muy interesantes y que fue demolida en la década del 70, para construir el Banco Popular. Allí también tumbaron otro edificio que era del Banco Popular también y se diseñó en 1912.



Refiriéndome al aglutinante que se utilizaba para el ladrillo es la cal, por ello vale precisar lo siguiente: ¿existía por secula seculorum, el cemento? No. La introducción del cemento fue muy lenta, mientras tanto se trabajaba con cal, generalmente traída desde Santa Bárbara y por ello había minas dispuestas en Antioquia.

Hay un libro muy bello de Horacio Marino Rodríguez, cuando daba sus clases de construcción en la Escuela de Minas, y se llama, “El manual del constructor”, en donde hace un inventario de todas las materialidades que había en Antioquia y que servían al proyecto. Allí señala donde son las minas y de donde se traía para utilizarla como aglutinante, pues había cal, tanto para enjabelgar las paredes como para utilizarla como aglutinante. Lo que llaman cal apagada que servía a ese proyecto. En ese momento se está introduciendo el cemento, pero el primer cemento que entra, pero es bueno aclarar: Una cosa es el cemento Portland, y otra cosa es el cemento romano, pues este que se introduce, es para ornamentación. El primer cemento que se introduce, es para ornamentar, para decorar, puesto que ese cemento se fraguaba muy rápidamente, entonces ornaba, hacía la decoración que la ponían sobre el pañete, sobre la tapia etc., y de esa manera ornamentaban historicistamente. Pero el cemento llega después y comienza a ser utilizado por elementos prefabricados que está ocurriendo a finales del siglo XIX.

La nueva Catedral empezó a construirse en 1890 y termina en 1932, es decir 42 años de construcción. En cuanto a la Catedral de Antioquia, esta fue la primera catedral que se hace, antes del traslado de la capital religiosa a Medellín. Esa catedral que fue diseñada por fray Domingo de Petrés, el arquitecto español, pero residenciado en Bogotá que mandó a uno de sus alumnos, Josep Ortiz, padre, comienza a construir la catedral, y es su hijo que viene y construye la Iglesia de la Veracruz. La Catedral en Medellín era La Candelaria inicialmente y cuando se construye esta, se traslada a Villanueva.

Solo para señalar. Esta es la ciudad del ladrillo. Un cronista que vino a Medellín a finales del siglo XIX, escribió en el periódico El Ferrocarril de Cali, que Medellín es la ciudad del ladrillo rojo. Le impresionó como era el paisaje, el color y su textura.

¿Cuál es el elemento que hoy sigue determinando a Medellín y cuando se mira el paisaje? La gramática urbana de esta ciudad es el ladrillo. Ese color naranja, cuando el sol pega en el amanecer o en el atardecer significa mucho. Y es este el momento en que se desarrolla.

Cómo señalé, esta es una acuarela muy desconocida de Ricardo Rendón, que muestra el puente de San Juan diseñado por Antonio J. Duque. Normalmente despreciamos los puentes como algo de ingeniería y no se le reconoce su arquitectura. Ustedes ven aquí su arquitectura, con un arco apuntado y elementos estilísticos como los que ustedes ven en Santafé de Antioquia y en su puente sobre el río Cauca, construido por José María Villa, se ve la arquitectura que tiene el ladrillo, que es esa experimentación no solo técnica, sino estética de estos elementos: Los contrafuertes, los pontones, etc.

Lo anterior se refleja en la arquitectura de ladrillo. Por ejemplo, en la iglesia de la foto, la parte de atrás es de tapia y el frente producto de la monumentalidad que hace la nueva catedral en

construcción, entonces las otras iglesias se preocupan y dicen los párrocos: “...nos quedamos de muy baja escala, vamos a monumentalizar nuestras iglesias...”, por ello le quitaban la tapa, el frente, quitaban las espadañas que eran de origen colonial y construían las torres. Antes las iglesias no eran de torres, sino de espadañas, que era una pared y ahora aparecen las torres. Para hacer estas torres, pues se hace un cuerpo mucho más macizo, y comienzan estos diferentes cuerpos, hasta terminar en cúpula. Eso fue un fenómeno no solo de Medellín, sino de toda Antioquia. Por ejemplo, si usted va a Caramanta, le dicen “...la iglesia de Caramanta es construida por Agustín Goovaerts...”, pues no, lo que hizo este arquitecto fue monumentalizarla, le quitó la tapa y le puso el frente. Lo mismo ocurre con la iglesia de San José. Y si ustedes van a la iglesia de Hatoviejo, en Bello, ocurre lo mismo. Esa iglesia era realmente una capillita con una espadaña, que fue monumentalizada. Todo lo anterior fue un proceso que ocurrió a finales de 1918.

Sobre los primeros edificios comerciales, por ejemplo, en la foto se muestra el edificio comercia de Villa Hermanos, con arcos de medio punto. Ustedes pueden observar una portada adelantada, que indica la preeminencia del sitio y las características que todavía siguen teniendo alero y no frontón, pero es indudablemente una transformación.

En medio de tapia, aparece el ladrillo como un elemento determinante de la construcción, y uno de los primeros edificios de altura de Medellín, que casi no se le considera, y le llamaban la Torre de Pilatos, que es el Palacio de Justicia, fue construida por el ingeniero Luis Gregorio Jonhson, quien a pesar de su apellido, pues su padre era inglés, pero él era antioqueño, fue igualmente quien diseño el Manicomio y hace también la torre Telegráfica, para la recepción del telégrafo, que se construye en 1888 y transforma la arquitectura en la ciudad. Tenía cinco pisos y el corredor.

Cuando estaban construyendo el edificio del Palacio Nacional, rogaron y rogaron, pues el arquitecto De la Cruz, paisa, pero residenciado en Bogotá, pedían que no lo tumbaran, que el nuevo edificio lo hicieran alrededor y lo dejaran como si fuera la Torre de Pizza. Ustedes se imaginan, ahora que hay tanto turista visitando la ciudad, ¿cómo les hubiera dado plata a los dueños?, pero no tuvieron proyección. Se rogó porque no lo tumbaran, pero llegaron los años 30 y lo derribaron, puesto que ya estorbaba para el progreso de la ciudad. Ese edificio fue el primero de cinco pisos y se está hablando de 1888 a 1890.

El quinto momento que está relacionado con el inicio de la industria en Medellín.

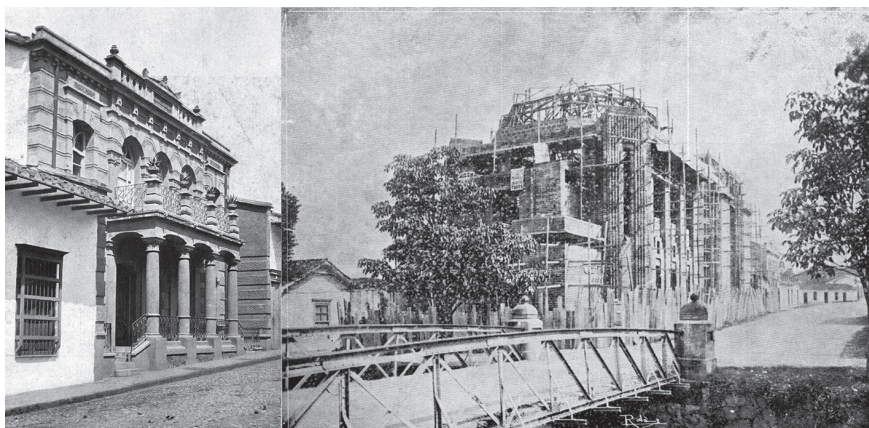


Sobre la tapia, vale hacer una precisión, nosotros hablamos de España de una forma muy genérica y la historia española a veces por prejuicio, desconoce el periodo andalusí o andaluz, por el producto que la conquista de América con Isabel la Católica, era parte de la reconquista del territorio andaluz y ello invisibiliza todo ese proceso. Como lo había indicado antes, por ejemplo, el atanor es un término andalusí, del mundo hispano musulmán, donde convergieron técnicas romanas con técnicas

árabes y del norte de África. A veces las técnicas romanas no llegaban directamente de la antigua Roma a Hispania, sino que daban una vuelta por lo que hoy es Argelia y así llegaban al Andalusí. Puesto que todo proceso no es lo que se llama la teoría difusionista, es decir un origen y un destino.

Ocurre que, entre el punto de origen y el destino, puede presentarse una transformación y apropiación. Por eso nosotros hablamos con muchos términos de origen árabe, por ejemplo, desde el zaguán, que es un elemento espacial de origen árabe que nos llega por ese mundo andalusí, hasta la almohada, que es ese elemento que utilizamos para dormir y pasando por el alarife, que es el antecedente de los maestros constructores, todos ellos términos que nos llegaron de España, pero son de origen árabe. Igualmente les hablé de las alcudillas.

Pero ya hablando de la industrialización, me refiero al término *modern style*, que se lo dio Benjamín Tejada Córdoba y ello me lleva a hablar de la casa de don Ricardo Llano en la calle Bolivia, una casa de tipo *modern style*.



Como puede verse es una casa de tapia con frontón, terraza, y un eclecticismo arquitectónico. Esta casa pertenece al período

1905-1929, que es en parte el Palacio de Bellas Artes, diseñado por Nel Rodríguez, y que pertenece al modernismo vienés, con diseño de Horacio Marino, padre de Nel Rodríguez, quien diseño también el Palacio de Bellas Artes.

A propósito, este año celebramos los 100 años de la exposición de Artes decorativas de París, que es el inicio del Art Deco y por ello ese modernismo lo aprendió allá.



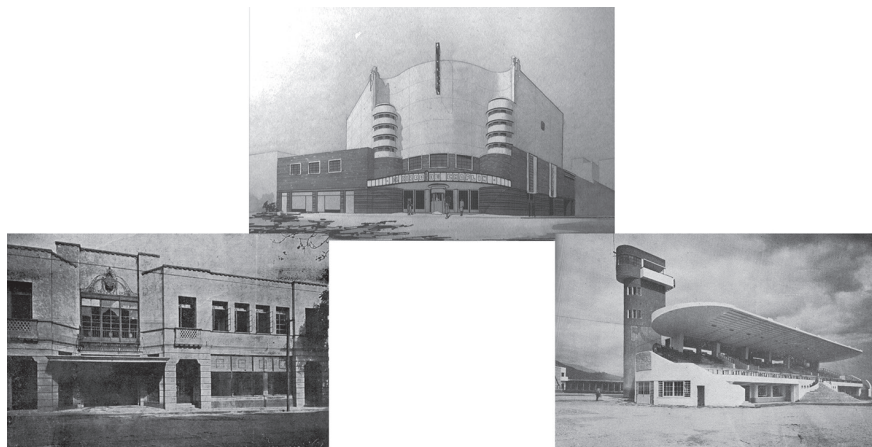
En la foto se puede ver el Banco Hincapié, por la calle Boyacá, y aquí se ve la fachada del Renacimiento francés y otro edificio con el Art Nouveau, de edificio Gonzalo Mejía, que es el Hotel Europa y el teatro Junín, para hablarles de esas estéticas diferentes del llamado Modern Style.

El sexto momento se corresponde con la expansión urbana y el crecimiento en altura, pluralidad de formas y lenguajes, con el edificio Henry, el primer edificio en altura con ascensor y ya los entresijos no como el del edificio Olano, que eran con pisos en madera, ahora son entresijos en concreto, que no entra el cemento, entra el concreto armado, que es diferente.



El cemento ya había entrado hace 30 años, o más, pero aquí el concreto armado comienza a funcionar. Y esto se puede observar en la foto del edificio Henry, que tomaron como ejemplo los edificios de la ciudad de Chicago en la USA, y fueron diseñados por Guillermo Herrera Carrizosa, bello ejemplo de arquitectura, que afortunadamente no ha sido demolido. Presento igualmente la foto del edificio La Naviera con la metáfora del barco, tomado del expresionismo alemán. Edificios que están por Boyacá con Bolívar.

Surgen las nuevas tipologías arquitectónicas, y por primera vez aparece el cinematógrafo, que le decimos teatro, pero hay una diferencia: El teatro Junín, es una combinación de proyección de cine en un teatro, que es diferente al Cinema cuyo ejemplo es el teatro Granada que fue el primer edificio hecho para solo proyección cinematográfica y que quedaba por Bolívar. Después se hizo un segundo, que fue el teatro Granada que también fue demolido. Por ejemplo, el Hipódromo San Fernando, realmente bellísimo construido con torreón y el voladizo que era una estructura en cantiléver, que es un alarde técnico constructivo de mediados del siglo XX. Se muestra en la foto el diseño para Cine Colombia, que al fin no se hizo, pero lo presento para mostrar esos expresionismos arquitectónicos.



Miren ahora la placita de Flores construida por Frederic Blodek, que nos habla de este otro tipo de arquitectura proveniente de Viena y que se introdujo en nuestro entorno y en la siguiente foto van apareciendo edificios como el de Camacol y los edificios de altura, el edificio de la Colombiana de Tabacos, que actualmente es la Universidad Remington, que nos hablan del crecimiento en altura y los cambios en las estéticas arquitectónicas.

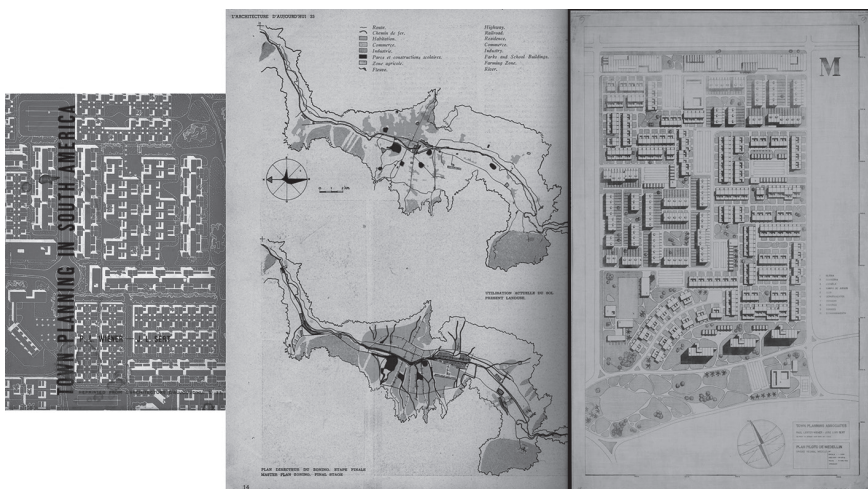


En otra foto ustedes pueden observar un edificio que se volvió un hotel Boutique, que era la casa de don Gabriel Ángel en Prado, que es un elemento neocolonial, y los primeros edificios

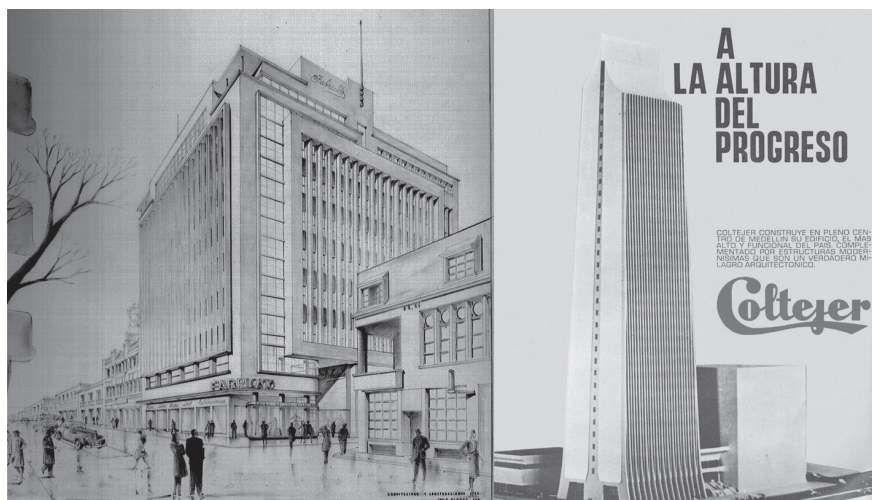
de renta de apartamentos, que es un trabajo de tesis de grado del primer estudiante de arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, que nos habla de las casa de la Cooperativa de Vivienda que va a dar origen a lo que hoy llamamos el barrio Laureles, que no se llamaba en un principio así, pero que ya estamos hablando de otro tipo de arquitectura, para la arquitectura doméstica.



El séptimo momento, es lo que he llamado “Entre el tugurio y el rascacielos”, que se refiere al estilo internacional, que es lo más simplón, el plan piloto de Winner, que nos hablaba de las unidades residenciales muy poco realizado y que nos pone ante estos grandes contrastes.

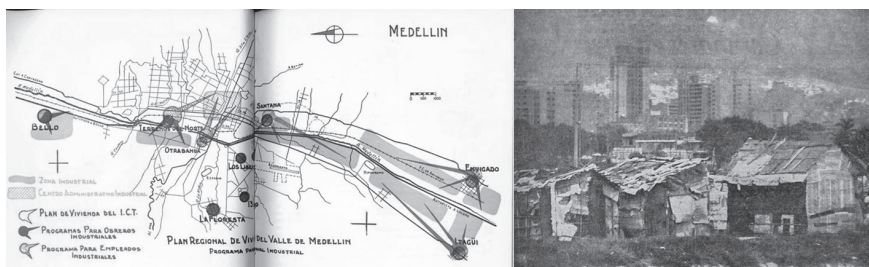


La lucha entre Fabricato y Coltejer, que termina ganando Coltejer, pero que este edificio de Frederick Blodek, frente a este complejo, desarrollado por un concurso internacional entre 1970 y 1972, hay una serie de edificaciones valiosas, como el Club de Profesionales, con hermosa arquitectura, también deformada y vuelto un pastiche, porque existe el edificio, pero desfigurado completamente y que es Comfenalco en el momento, ubicado en La Playa.



Otros edificios de este momento, son El Nuevo Mundo, ahí falta el edificio Vicente Uribe Rendón, que aún no lo habían construido. Pueden ver el de la Cámara de Comercio y el de Gualanday.

Ese es el contraste entre esa ciudad en altura con el tugurio que se observa y los programas de vivienda en todo el Valle de Aburrá que como los coloco en el plano entre Envigado, Itagüí y Bello, se desarrollan a partir del Instituto de Crédito Territorial.



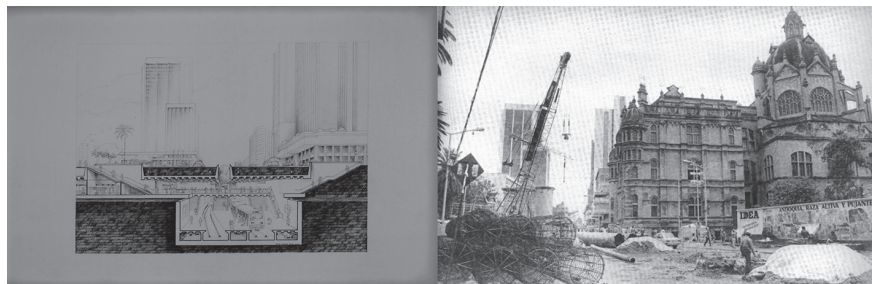
Se inicia la construcción de un Centro Comercial, y se desarrolla lo que se ha denominado como el Medellín Futuro, con el Centro Administrativo de La Alpujarra. No tengo una foto de las antiguas espectaculares, sino cómo la prensa registraba ese Medellín futuro de la Alpujarra y las nuevas tipologías.



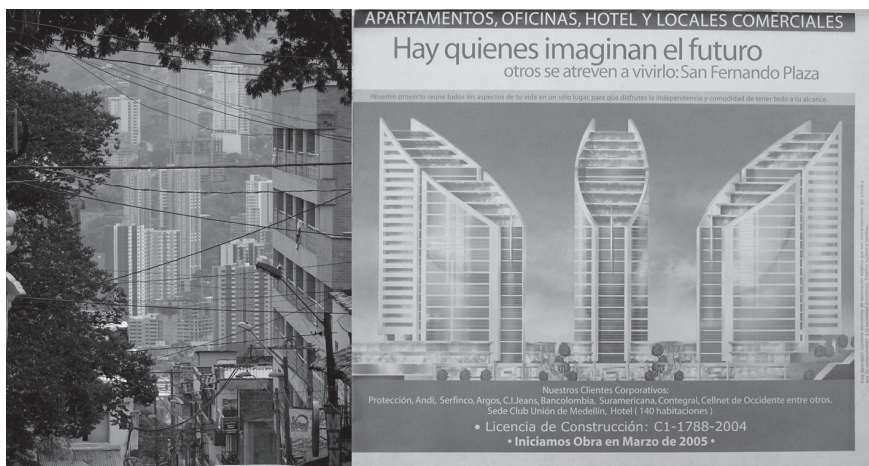
Ya no son los cementerios sino estos Campos de Paz con el diseño de Laureano Forero que todavía está allí cambiando el tipo de arquitectura.



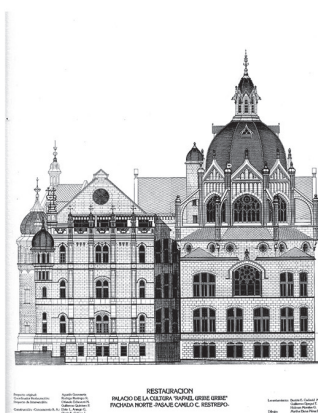
El octavo y último momento. Es este el de la ciudad del Metro, con el urbanismo social y la globalización, donde encontramos los sueños y las realidades. Por un lado, los sueños de un Metro subterráneo, y las realidades de la destrucción del paisaje.



Hay que hablar de ese contraste de esa ciudad moderna, de esa ciudad global, que se trepa en las laderas y nos vende estas promesas, como el caso de San Fernando Plaza, dentro de la misma manera, como hemos preguntado, qué economía había en ese momento, economía que hace inserción a la globalización que nos lleva a estas lógicas.



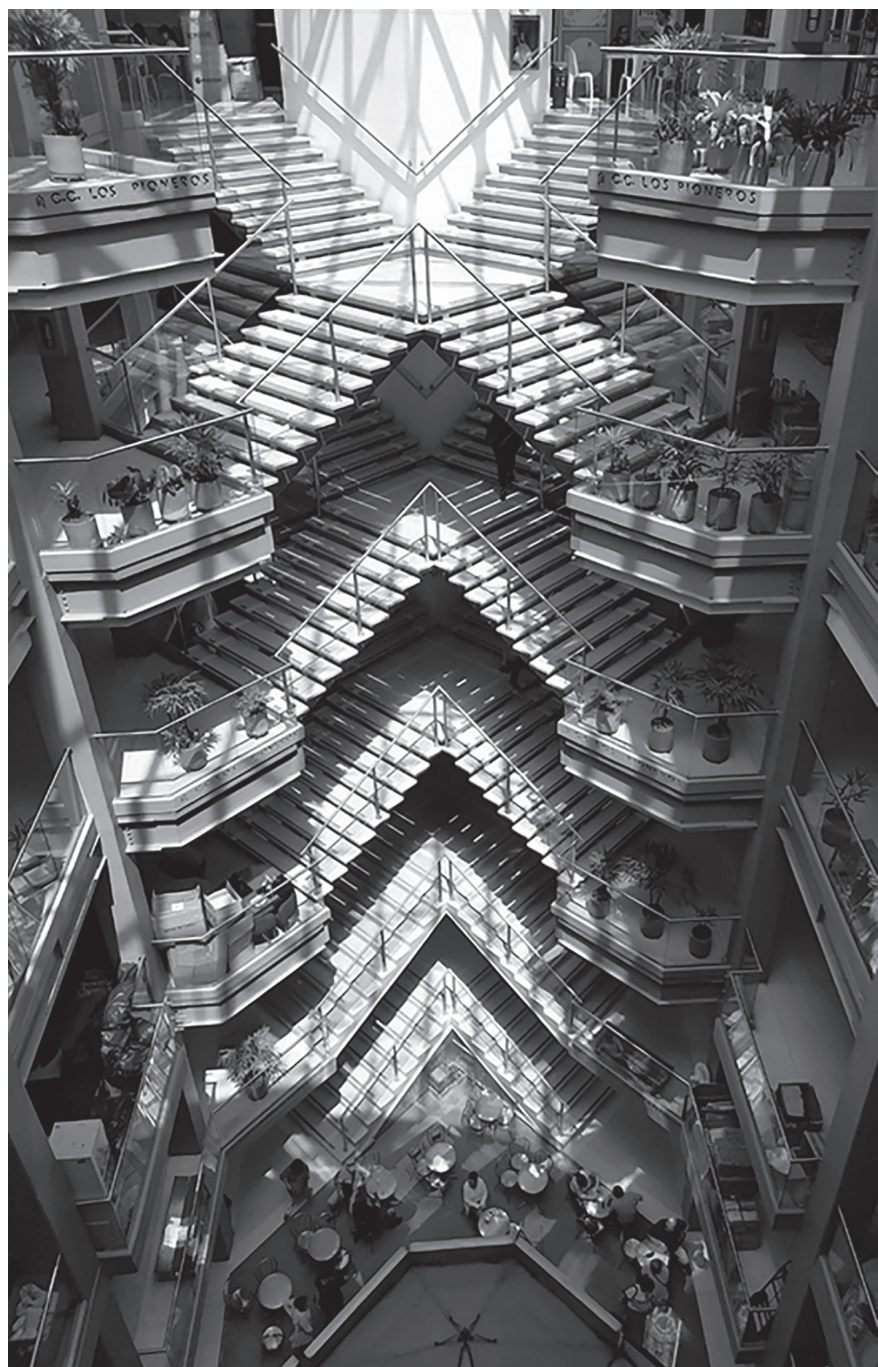
Y frente a ese proceso global económico y la desmemoria, aparecen los pocos intentos de memoria, como el Claustro de San Ignacio, el Ferrocarril de Antioquia, el Palacio del Gobierno Departamental, que se originan en el mismo momento. Mas o menos entre 1988 y 1990. Y es precisamente en 1990, cuando aparece un grupo que dice: “...Pare. Al menos dejemos estas memorias a través de estas intervenciones...” (Nueva Foto)



Ahora son los reciclajes, en medio de esta desmesura, que es como una cereza en el postre inmobiliario, como el caso del Museo de Arte Moderno, que es tal vez el único elemento que nos recuerda la arquitectura industrial de Medellín. No existe otro ejemplo de arquitectura industrial en Medellín, en donde aparece la buena arquitectura, que se inserta en el paisaje como es el caso de la Biblioteca Belén, para no mostrar la Biblioteca de Salmona en Moravia y el Parque Explora, que jala la construcción y es un buen ejemplo de arquitectura.

Este periodo es el de las grandes rentas urbanas, en el que, como se aprecia en la foto siguiente, domina el negocio inmobiliario, pero que pareciera ya ni siquiera fuera necesario construir y ya es suficiente solo la especulación con el suelo urbano.

Mientras avanza la especulación rentista sobre las periferias urbanas, al interior de la ciudad la arquitectura comercial predomina, en la que el ejemplo paradigmático es el denominado sector de El Hueco, cuyo desarrollo y consolidación es parte del proceso de globalización de Medellín. es la construcción que nos globaliza. Finalizo indicando que nuestra inserción global, se la debemos en buena parte a este sector, primero por el proceso del contrabando y con este la legalización de activos. Allí no solo se hace una operación inmobiliaria, sino comercial, que nos inserta en esa dinámica global desde finales del siglo XX. Esta arquitectura de la globalización, tiene una gran expresión en este patio interior. Por ejemplo, usted entra por Amador y sale por la estación de San Antonio, recorriendo el tiempo de los primeros locales, de la década de los años 20 y 30 del siglo XX, en el antiguo Guayaquil y sale expulsado por El Hueco.



HISTORIA DEL TRANVÍA DE MEDELLÍN

Por: Ricardo Zuluaga Gil
13 de junio de 2025

Como dice el título de la charla, esta es la historia del Tranvía en Medellín, y cuando uno habla de tranvía inmediatamente piensa en el tranvía de Ayacucho, del que seguramente muchos hemos sido usuarios.

Pero resulta que eso no tendría mucho sentido, pues es una cuestión de actualidad.

Realmente la historia del tranvía de Medellín es mucho más rica y mucho más antigua, remontándose a ya casi 150 años. De eso justamente trataré en esta charla.

Una primera precisión, repito, es que en el contexto en que estoy seguramente no sea la más significativa, pero para un público más amplio y menos avezado en estos temas, si puede ser interesante. Decir que un tranvía es un medio de transporte masivo que hace parte o se integra dentro de los llamados sistemas de transporte ferroviario.

En ello la etimología es muy importante, a veces uno aprende a comprender ¿qué es ferroviario o ferrovía? Este es un tranvía que hace parte de aquellos sistemas de transporte masivo que se desplazan o utilizan caminos de hierro.

Y en ese orden de ideas, tenemos cuatro tipos o modalidades de transportes sobre rieles en el mundo. Los tranvías, que es el más antiguo; los metros, los trenes y los monorrieles.

De estos en Colombia, hemos tenido y concretamente en Antioquia, hasta ahora tres, de ellos descartando el monorriel,

que en Colombia nunca ha habido. Próximamente Bogotá también tendrá los tres y podrá decir que tendrá los tres como en el caso de Antioquia.

Aunque pensando en este momento, no sabría decir, si ese famoso funicular que hay en Bogotá, no sabría si aplique como monorriel.

Hay dos tipos de metros en el mundo, los subterráneos, un ejemplo muy especial de estos es el Metro de Moscú, en Rusia, y el de París, Francia, otro tipo de metro, es el elevado, como el caso del metro de Sao Paulo en el Brasil.

Insisto, nada de lo anterior es irrelevante, ustedes conocen los profundos debates que se han presentado en Colombia, especialmente en Bogotá y Medellín, por el tipo de metro elevado, que se escogió. Ustedes pueden analizar en este momento las consecuencias de dicha decisión, que está a la vista, por la profunda degradación y pauperización, que el Metro de Medellín, le significó a ciertos sectores de la ciudad.



Metro de Paris



Metro de Moscú



Metro de Sao Paulo

Es una especie de herida urbana. Permítanme un paréntesis, Medellín ha sufrido dos heridas muy graves en su historia, que han sido nefastas para la configuración de su casco histórico.

Primero el diseño y construcción de la Avenita Oriental, y excúsenme la expresión tan burda, pues parece un machetazo en medio del centro de la ciudad, que separó completamente dos sectores históricos, aislándolo, caso similar ocurrió en Bogotá con la Avenida Caracas, a Cali con la Avenida Quinta, las cuales son grandes avenidas que pasan destruyendo el centro histórico y lo desarticulan por completo.

Todos estos barrios del oriente de Medellín, como Sucre, Boston, Buenos Aires, quedaron desarticulados del centro de la ciudad, porque una vía de esta naturaleza no permite en tránsito peatonal con la misma facilidad.

Ese es el caso del Metro de Medellín, que evidentemente, sigue siendo objeto de un profundo debate y de hecho hay gente que todavía propone incluso enterrarlo por su paso por el centro de la ciudad.

Algo similar ocurre en Bogotá con el intenso debate que el señor presidente de la República ha generado en torno al tipo de metro que ellos decidieron tener. Estos son puntos de carácter explicativo que vale considerar.

En foto anexa, tenemos los trenes mostrados desde locomotoras muy antiguas, correspondientes al primer tercio del siglo XIX, a los trenes de alta velocidad. Este es un prototipo que está presentando China, y que es lo más avanzado en el diseño de trenes en el mundo.

Hay modelos de trenes, que ya están circulando alrededor de los 400 kilómetros por hora, y se han convertido en una alternativa importantísima para el transporte en el mundo.

Por último, tenemos monorrieles que son de dos tipos, un modelo de ellos se encuentra en la ciudad de Miami, que va sobre superficie y otro que es muy singular y uno se pregunta si es capaz de subirse a ellos que va suspendido.

Pero esta charla, es sobre los tranvías y específicamente de los tranvías de la ciudad de Medellín.

Creo que es muy novedoso para el común de las gentes que, en Medellín, hemos tenido cuatro diferentes tranvías.

Es necesario recordar que cuando uno piensa en el tranvía de Medellín, lo primero que viene a la mente, es el hermoso tranvía verde de Ayacucho muy moderno y la verdad, es que la historia del tranvía en Medellín, tiene casi 150 años y ha tenido cuatro momentos diferentes.

Inicialmente tuvimos un tranvía de sangre, llamado así, o tranvía de mulas a fines del siglo XIX, tuvimos un tranvía eléctrico, también el tranvía de oriente, que comunicaba a Medellín con el Oriente antioqueño, por ello lo coloco en este listado, que tiene una historia simpática, muy parecida a la del Metro de Medellín, y por último el nuevo tranvía.

Entonces, la historia del tranvía de Medellín, pasa necesariamente por cuatro momentos distintos y por cuatro tranvías diferentes.

En primer lugar, analizaremos el tranvía de mulas o tranvía de sangre. Los antecedentes de este tranvía, tal como lo había indicado antes, que el tranvía es un método de transporte terrestre público, en lo que concierne a la ciudad de Medellín, esto es muy interesante, y así como en muchas otras ciudades, no sé si cuando ustedes eran pequeños, recuerdan que, uno de los elementos turísticos que había en el país, eran las llamadas Victorias de Palmira, hace unos años los padres de decían a

uno, que lo que había que conocer en Palmira, eran las famosas Victorias. Creo que ese modelo de transporte está prohibido, en Cartagena hasta hace poco las hubo.

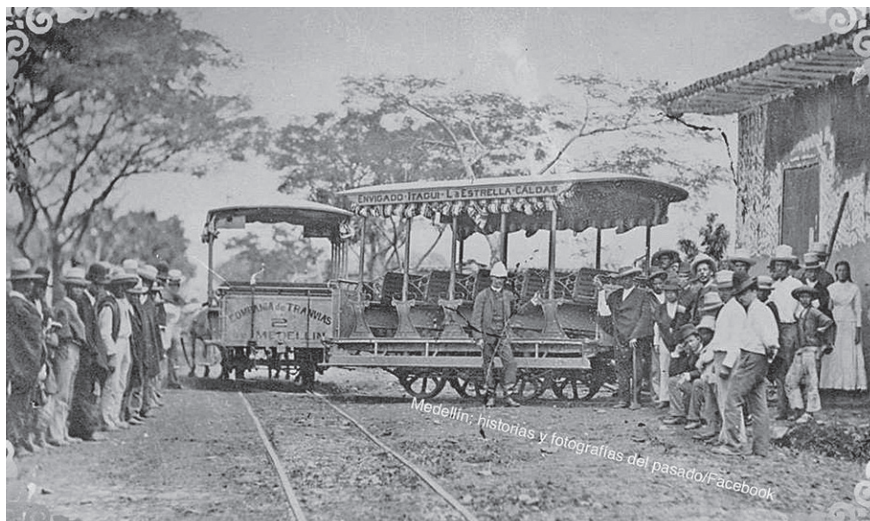


Foto tomada de <https://www.eafit.edu.do/.../Páginas/medellín-en-rieles.aspx> Medellín viejito

Eran carruajes a caballo, fueron lo propio para el transporte público. Era lo particular y público, aunque había algunos ricos, que tenían su propia carroza. La tenían en su casa, como tener un garaje hoy en día. Lo que ocurre es que además de tener el garaje para la carroza, debían tener el potrero para la bestia o las bestias.

Pero había también algunas carrozas, que prestaban servicio público y transportaban a las personas por toda la ciudad. Eso se extendió en Medellín y llegó hasta el siglo XX.

Les digo, a mi me tocó verlas en Palmira, y hasta hace poco con carácter turístico, pero estas derivaron en un uso turístico. Cuando en Cartagena no había el actual turismo, era para que la gente se transportara.

No sé si las de Palmira subsistan todavía. Hasta hace unos pocos años, sé que había unas tres o cuatro Victorias en esa ciudad, que circulaban como una especie de memoria histórica de dicha ciudad.

Eso es importante conocer, pues la primera forma de transporte público terrestre fueron las llamadas Victorias, o carruajes tirados por caballos.

Y luego vamos a tener con carácter empresarial, porque lo anterior era casi individual, de una persona que tenía su coche y en algunos casos esos carruajes les prestaban servicio a los vecinos.

En 1885, nace la primera empresa de transporte público en la ciudad de Medellín, y va a ser específicamente un tranvía de sangre, o un tranvía jalonado por equinos, concretamente se preferían las mulas por ser más fuertes que el caballo.

Aquí estamos presentando un ejemplo, de la primera ciudad en el mundo que tuvo ese servicio, que fue New York. Esta ciudad puso en operación el primer tranvía de mulas en el año de 1832 y sorpréndase, ese servicio se extendió hasta 1917. Casi 100 años operó un tranvía de mulas en esta ciudad.

Aquí en Medellín, hay que entender un contexto político muy interesante, pues quien es protagonista y es una persona muy cercana a mis afectos, y casi a mi propia familia, es un paisano de mi pueblo, San Vicente Ferrer, quien celebró el contrato que fue el general Juan Clímaco Arbeláez Gómez, hermano de monseñor Vicente Arbeláez Gómez, quienes me conocen, saben que he sido un estudioso muy juicioso de la vida de este personaje y que es prácticamente el único personaje notable de mi pueblo, además no lo querían definir que era nacido en San Vicente Ferrer, lo querían rapar para otra localidad, y a mí me tocó demostrar que él era de ese municipio del oriente

antioqueño y de esa manera indicar que había al menos un sanvicentino ilustre, además de mí.

Monseñor Vicente, era en su momento un eclesiástico proveniente de una familia campesina, de una vereda de San Vicente Ferrer que, actualmente no pertenece a ese municipio sino a El Peñol, para acabar de ajustar.

Era como les indiqué proveniente de una familia campesina, pero monseñor Arbeláez, era un personaje muy notable, estudió para sacerdote, se educó y llegó a ser arzobispo de Bogotá que, para esa época, era la figura eclesiástica más importante del país. No había sino un arzobispo en Colombia y estaba en Bogotá.

No había en ese momento, Primado. Hoy no existe el título de Primado que tiene el Cardenal.

En esa época, no existía el título de Primado, existía el de Metropolitano. Así las cosas, la figura eclesiástica de Colombia, era la del Metropolitano.

Y esta figura lo fue durante 16 años, en un contexto de un país, que, era monolíticamente católico.

Los presidentes duraban dos años. En ese período con la Constitución de 1863, se establecía que los presidentes duraban solo dos años.

Monseñor Arbeláez, se fue para Bogotá y como Primado, duró 16 años, imagínense ustedes el poder que un hombre podría llegar a tener. Y como su familia estaba alrededor suyo, fue adquiriendo una gran importancia.

Un sobrino nieto de monseñor Arbeláez, hoy precisamente 13 de junio, hace 72 años, llamado Roberto Urdaneta Arbeláez, lo

sacaron del poder en calidad de designado en la presidencia de la República, como dato curioso.

Recuerden que hace 72 años, Colombia tuvo tres presidentes, Por la mañana Roberto Urdaneta Arbeláez, que era el designado o encargado, al medio día Laureano Gómez, que reasumió el poder, y por la tarde Gustavo Rojas Pinilla que le dio un golpe de estado a Laureano Gómez.

El hermano de monseñor Arbeláez, el general Juan Clímaco, que era su hermano menor, siendo monseñor el hermano mayor, y era el consentido de él, fue adquiriendo prestancia social al amparo de su hermano mayor. Era como un buen hombre de la época, era un “*polímata*”.

Era un general de esos poetas, escritores, comediantes, abogado, hacía de todo, tenía amplios y grandes conocimientos y además era empresario. Esos hombres de esa época hacían de todo. Fue muy amigo de Gregorio Gutiérrez González, pero para lo que nos interesa sobre el tema que nos ocupa, el general Juan Clímaco, fue quien firmó el contrato, entre él como persona natural y el Estado Soberano de Antioquia.

No fue con la República de Colombia, ni con el municipio de Medellín, fue con el Estado Soberano de Antioquia.

Pero ¿Qué era eso del Estado Soberano de Antioquia? Eso es importante explicarlo. Recuerden que Colombia en el siglo XIX tuvo un aspecto muy convulso en su historia. Que su territorio tuvo en ciertos momentos un manejo con carácter federal, y ese tema atravesó toda la historia del siglo XIX colombiano, desde 1810 hasta 1890, incluso hasta principios del siglo XX.

Había una tensión fuerte entre las regiones y la capital, con una explicación histórica. La corona española había tenido una forma de administración sumamente autónoma.

En sus provincias, como se llamaba la distribución territorial en su época, presentaba las provincias de Antioquia, Cartagena, Cauca, etc. etc., eran provincias con un elevado nivel de autonomía.

Al llegar la independencia, muchas de ellas quisieron mantener no solo su autonomía, sino que quisieron ser independientes y eso atravesó todo el siglo XIX, y se resolvió con varias guerras civiles muy dolorosas, y finalmente triunfó el centralismo que es lo que hoy tenemos.

En esa época, acaban de ganar una guerra, los centralistas, que permitió la destrucción de la Constitución de 1863, y uno de los que participó en esa guerra, fue el general Juan Clímaco Arbeláez, a nombre del partido conservador.

Al ganar, se tomaron el Estado Soberano de Antioquia. Un samario llamado José María Campo Serrano, asumió la presidencia del Estado Soberano de Antioquia, y como Juan Clímaco era su amigo, le dio el contrato.

Durante 40 años fue el contrato de concesión para que explotara el tranvía de sangre en Medellín.

El contrato se firmó en 1885, pero sus operaciones comerciales empezaron en 1887. Unos autores dicen que, en enero, otros dicen que en octubre.

Se llevaron dos años en llevar a cabo las obras necesarias, pues había que establecer todo el sistema de rieles, pues era de esta manera para que pudiera funcionar, e importar los coches que los traerían desde Nueva York.

Pero rápidamente, dos años después que el general Juan Clímaco, celebra el contrato, lo cedió a una empresa llamada

La Colombiana, que era de un ciudadano belga que vivía en Medellín llamado: Charles Patín.

Uno de los autores sospecha señalando, “...pero es que el general Juan Clímaco, hace poemas, se iba a la guerra, se carteaba con literatos, ese señor de empresas no sabía nada y menos de transporte férreo...”, este autor sostiene que lo que hizo el general Juan Clímaco, fue hacer una especie de testaferrato, para que el belga pudiera acceder a ese contrato. Esa es una supuesta interesante hipótesis.

De todas maneras, el señor belga empezó a operar el tranvía de mulas de Medellín que, en una primera instancia, tuvo una primera línea, primera y única línea, de dos millas, de manera operativa de tendido férreo, tal como establecía el contrato.

Este tranvía entonces, tenía 3.3 kilómetros e iba desde la actual iglesia de la Veracruz, hasta El Edén. El Edén, es posiblemente un nombre que a ustedes no le dice nada, pero que en la Medellín de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, fue un sitio importantísimo.

Ese sitio, era una casona, donde había un centro como de recreación, en las afueras de la ciudad de ese momento, y concretamente donde actualmente es el Jardín Botánico.

En ese punto había unos baños públicos, y allí acostumbraba ir la aristocracia medellinense a tomar baños, pues había baños públicos y a celebrar encuentros fraternos y amigables. Era un sitio muy importante de Medellín: El Edén.

Posteriormente, se intentó instalar una segunda línea, que partiría igualmente desde la Veracruz, subiendo por la calle Boyacá, hasta el parque de Berrío, doblando por Ayacucho subía hasta Buenos Aires.

Esa línea funcionó por muy poco tiempo, porque realmente, este tranvía tuvo una vida efímera, pues considerando que la concesión era por cuarenta años, no alcanzó a durar ni siquiera diez años.

¿Qué inversiones se hicieron? Pues básicamente instalaron unas estaciones muy sencillas, básicamente eran los coches, las mulas, el tendido férreo, y un potrero grande para poder tener las mulas que se llamaba, “El llano de Muñoz”, que era donde actualmente está el hospital San Vicente de Paul.

Todas las tardes llevaban allí las mulas, para que descansaran, a que se repusieran, para que al otro día volvieran al trabajo, aunque no sé cuánto les daban para el recambio, podían dejarlas descansando un día o posiblemente al siguiente día las ponían a trabajar.

Las mulas en principio y no sé por qué razón, las trajeron de Bogotá. Estas mulas vinieron desde la Sabana de Bogotá, pues eran mulas de mayor prestigio, mulas más fuertes, sin embargo, no se aclimataron y por ello tuvieron que cambiarlas por mulas antioqueñas.

Lo cierto es que el tranvía atravesó múltiples problemas, múltiples inconvenientes, lo que llevó a que su vida fuera muy efímera. Duró escasamente 10 años, a partir en medio de grandes pleitos, porque el municipio tuvo que demandar el incumplimiento del contrato, para recuperar el derecho al tranvía, y eso dará lugar a una segunda parte de esta historia.

De esta manera el tranvía fue liquidado y de él no quedó memoria.

En la foto que anexo, es una de las pocas que se conocen de este medio de transporte, que era el tranvía de sangre de Medellín, y lo interesante que era.



Medellín: Historias y fotografías del pasado. Facebook

Había un tranvía que tenía dos carros y que requería mulas muy potentes con un número indeterminado de personas, que iban entre 10 a 15, por cada carro. En la foto pueden observar el tranvía de mulas de la ciudad de Nueva York, a modo de ilustración.

En la foto también pueden observar el otro tranvía que existió en Colombia, en la ciudad de Barranquilla, y este modo de transporte tiene una particularidad, fue construido por Francisco Javier Cisneros, el mismo ingeniero que construyó el Ferrocarril de Antioquia.

El desarrolló varios proyectos aquí en Colombia. Debo recordar que, en el auditorio de la Academia Antioqueña de Historia, estuvo hace unos 3 años, un académico muy importante llamado don José Alvear Sanín, y él es un experto en la historia del transporte en Colombia.

Si alguno de ustedes está interesado en estos temas, además de ser don Alvear un excelente escritor, escribe muy bien. Para el Ministerio del Transporte, publicó una historia de transporte en Colombia de alrededor de 800 páginas, y el libro está disponible en la página web sin problemas.

Como les decía don José es un investigador muy serio, y para un público menos avezado en estos temas, ese libro puede ser muy interesante.

A mí me sorprendió mucho y por eso es importante participar en este tipo de conferencias. Como les decía, ustedes ven en Medellín en la plaza de Cisneros, una estatua en bronce de este personaje y observen que Medellín no le tiene estatua a Girardot, ni a José Manuel Restrepo, ni a José Félix de Restrepo, todos estos antioqueños importantísimos que ayudaron a fundar esta República, incluso con el costo de su propia vida. Y le tenemos una estatua en bronce, sobre un pedestal de mármol, al señor Francisco Javier Cisneros.

Y decía don José Alvear Sanín, en este mismo estrado, que Francisco Javier Cisneros, había sido un grandísimo estafador, que había estafado a media sociedad antioqueña, y que realmente lo que hizo fue hacer solo los trazados, recoger un montón de dinero, invertir en otras empresas que casi todas quebraron, y finalmente irse para Nueva York y desentenderse de todos estos problemas.

Esto lo comentó con pruebas, con documentos en la mano y demuestra como don Francisco, fue realmente un estafador. Por eso es interesante la historia, estar revisándola y estar repensándola.

Finalmente, la lánguida historia del tranvía de sangre en Medellín, tuvo dos problemas específicos adicionales. En primer lugar, generaban peligro para la comunidad, porque las mulas se iban por las aceras y como Medellín tenía unas calles muy estrechas y, en segundo lugar, el excremento de las mulas empezó a conformar un problema de salud pública.

Pero también viene otro fenómeno, uno que más presionó para que se acabara el tranvía de mulas de Medellín, fue el hombre

más rico de la ciudad, don Carlos Coriolano Amador, y dueño de las minas del Zancudo, que había importado el primer carro que hubo en Colombia.

El primer carro que se conoció en el país, circuló por las calles de Medellín. El avizó las potencialidades de la gasolina y del transporte mecánico y presionó a las autoridades, para que prohibieran el tranvía de mulas como en efecto ocurrió, y se inició tal como les indiqué un largo proceso judicial, mediante el cual el municipio recuperó el derecho al tranvía, pues lo había concedido por cuarenta años.

Viene entonces, una segunda etapa, que es muy bonita, muy romántica, y creo que algunos de los asistentes, puedan tener un remoto recuerdo de este modelo de transporte. Y era el tranvía eléctrico de Medellín, que funcionó entre 1919 y 1951. ¿En qué contexto tenemos que entender ese tranvía eléctrico? Hay un momento histórico, pero antes debo hacer un paréntesis. Entre este año 2025 y el próximo año 2026, Medellín tendrá dos efemérides muy importantes y creo que estos momentos históricos, son los que justifican, estos seminarios, esta serie de charlas.

Y es que estamos cumpliendo los 350 años de haber sido elevada Medellín a la categoría de Villa, no de su fundación, pues ya existía el Poblado hacía unos 30 o 40 años antes, pero ese Poblado se había consolidado y entonces el Rey de España le dio el título de Villa en 1675. De eso es de lo que se hablará y celebrará en este año, del título de Villa.

El año entrante en el mes de abril, vamos a celebrar los 200 años de la capitalidad de Medellín, porque en esa época, la capital de la Provincia de Antioquia, no era Medellín, la capital era la ciudad de Santafé de Antioquia.

Cuando se crea la República, sus autoridades a través del general Santander y por medio de una Ley en el Congreso, trasladan la capital para Medellín.

Pero voy a hablar en este momento, de la última década del siglo XIX, y de las dos primeras del siglo XX, que son las que, a mi modo de ver, fueron las que permitieron la transición de este pequeño poblado a una ciudad y todo lo que ello significa.

¿Qué me permite afirmar lo anterior? Observen todas las instituciones que nacen en la Medellín de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

- La Sociedad de San Vicente de Paul en 1885.
- Academia de Medicina en 1887
- Sociedad de Mejoras Pública en 1889
- La diócesis de Medellín se eleva a la categoría de arquidiócesis. A partir de ese momento ya hay varios obispos en Colombia, pues tanto Cartagena, Popayán y Medellín, fueron elevados al mismo tiempo al título de Arquidiócesis. Entonces como Bogotá era tan importante, el papa León XIII, le dio al arzobispo de Bogotá el título de Primado de Colombia, que quiere decir, el primero entre sus iguales. Como había más arzobispos, Bogotá no se podía quedar de tener sólo arzobispo.
- La Academia Antioqueña de Historia en 1903
- La Cámara de Comercio de Medellín en 1904
- Nace todo el tejido industrial de la ciudad: Coltejer, Fabricato, todo ese tejido que apalancó el desarrollo y permitió que este pueblo colonial, se convirtiera en la ciudad que hoy es.
- El Hospital San Vicente de Paul en 1914

Con todo ello se convirtió Medellín en una gran ciudad. Y rápidamente llegó el avión y como consecuencia de esos procesos de transformación, que conllevaría a una investigación muy interesante, la Sociedad de Mejoras Públicas, creó una revista, y le dio el título de “Progreso”, que creo que todavía circula y es el órgano de difusión de dicha Sociedad y esta revista se propone: desarrollar la estética urbana, la higiene social y cultura cívica.



Foto tomada de: https://x.com/colombia_hist/status/1092949746640023554

Es decir, estamos empeñados en construir una ciudad. Son los elementos propios de una ciudad. Y en ese contexto es más que bienvenido un Tranvía, el tranvía eléctrico.

Observen la foto que les presento, es llena de romanticismo, me imagino cómo nos gozaríamos ese Medellín de los años 20 del siglo XX. Y quiero presentarles otra reflexión. Antioquia y Medellín es una ciudad, una sociedad, una región, que ha depredado mucho su patrimonio histórico.

Ustedes ven que uno viaja por Boyacá y se extasía de sus pueblitos. Igual ocurre con Santander, donde uno es fascinado con sus pueblitos, al igual que muchos de Cundinamarca y uno va a los pueblos de Antioquia y lo que ve son talleres de motos, buñuelerías, ventas de contrabando y un montón de edificaciones contrahechas de cualquier manera. Es la realidad de nuestros pueblos y eso lo considero yo, como hijo del famoso emprendimiento antioqueño.

Donde un boyacense mira la casa antigua de sus tatarabuelos, un antioqueño ve tres buñuelerías, dicho a modo de chiste, por eso Medellín no tiene patrimonio histórico. Y Medellín es una ciudad medianamente antigua, casi tiene 400 años, casi como lo es Popayán, o más cercanamente como Santafé de Antioquia.

Pero la diferencia, es que hay una relación muy interesante y es entre pobreza y patrimonio histórico. Todos los cascos urbanos que ustedes visiten que están bien conservados, es porque fueron ciudades que se empobrecieron.

Santafé de Antioquia, porque se conservó, Porque no era capital y se volvió un pueblito olvidado, que no iba a vivir nadie.

Este parque de Berrío, lo hemos tumbado en solo el siglo XX, tres veces. Por ejemplo, los edificios que estaban en el año 1920 se tumbaron casi nuevecitos, uno fue construido por Gutiérrez.

A comienzos del siglo XX, habían muchas casas coloniales y aún tenemos las fotos, casas preciosas con unos hermosos balcones. Para los años 20 del siglo XX, había una serie de edificios republicanos afrancesados preciosos, y para los años 70, había arquitectura funcional allí, estaban los Flamingos, etc.

Tres veces hemos tumbado nuestro parque central, ¿Qué ciudad se da el lujo de tumbar su parque principal, tres veces?, Pues es una ciudad que está muy enriquecida, pues para tumbar hay

que tener dinero, para edificar, pues hay que tener mucho más. Medellín se enriqueció mucho en el siglo XX, y por eso nosotros destruimos todo nuestro patrimonio histórico.

En la foto que ustedes ven, se ve la iglesia de La Candelaria, un único edificio que es el de la esquina, que aún está en pie, y hay una gran coincidencia, está el tranvía eléctrico de Medellín, y se pueden ver algunas Victorias que prestaban servicio de transporte en Medellín.

Es una maravilla y significativa foto para observar la transición de la historia del transporte en la ciudad. En otra foto que anexo, se ven igualmente tanto la Victoria como el tranvía eléctrico.

Una primera reflexión sobre el tranvía eléctrico, la idea estaba, desde comienzos del siglo XX, y especialmente, la Sociedad de Mejoras Públicas, empezó a insistir que la ciudad tuviera este tipo de servicio de transporte, pues la ciudad iba creciendo.

Habían nacido varias empresas fabriles, que demandaban mano de obra, mano de obra que llegó de los municipios. Y eso está muy bien. Por toda esta zona de Buenos Aires, Boston y Sucre, todos estos barrios fueron poblados por gente del oriente antioqueño, que venían desde Santa Elena y se instalaban por esta zona.

La gente del occidente antioqueño venía por Robledo y se instalaba en ese sector. No es una categoría absoluta, pero era una tendencia establecida. De esta manera los habitantes de pueblos que venían a Medellín se ubicaban de esta manera.

Ellos venían no solo buscando educación, sino sobre todo aprovechando las nuevas fuentes de trabajo, tanto para hombres como para mujeres, porque esa fue otra característica

del desarrollo industrial de Medellín, que por primera vez se le dio la oportunidad a la mujer de vincularse al mundo laboral.

En los pueblos, la mujer estaba sujeta al hogar, en cambio en las ciudades podía acceder al mundo laboral. Entonces esa población creciente, donde aparecían nuevos barrios como el caso de Campo Valdés, demandaba un sistema de transporte eficiente.

La Sociedad de Mejoras Públicas, estaba insistiendo en un tranvía para Medellín, pero había un problema, recuerden que el tranvía de sangre o de mulas había estado en concesión por cuarenta años, entonces el Municipio lo primero que tuvo que hacer, es esperar a que terminara el engorroso proceso judicial, que le permitió concluir ese contrato con la empresa “La Colombiana”, contrato inicialmente firmado con el general Juan Clímaco Arbeláez, pero que el cedió, y una vez se declaró la legalidad de la terminación de ese contrato, el municipio recuperó el derecho de tener un sistema propio de tranvía.

Y se inician, ya con carácter público, ya no concesionado, por parte del Municipio de Medellín, que lo gestionó directamente a través de lo que fue, un antecedente de lo que hoy son las Empresas Públicas, que fueron las Empresas Municipales de Medellín.

Se crearon entonces las Empresas Municipales de Medellín, uno de cuyos servicios era el tranvía eléctrico.

El tranvía, curiosamente lo diseñó un ingeniero que nunca había estado en la ciudad, nunca vino, pero había tenido alumnos entre ellos el célebre ingeniero Alejandro López.

Este alumno del ingeniero, seguramente con las indicaciones empezó a elaborar su diseño.

Hay un plano muy famoso que hace unos años, un ingeniero de Medellín había levantado sobre la ciudad, que seguramente, le sirvió para diseñar el trazado del tranvía eléctrico.

El tranvía se constituyó en agosto de 1919, pero simbólicamente, empezó a funcionar, el 12 de octubre de 1921, con la primera línea, que partía del Parque de Berrío, que se constituyó, como el epicentro, de nodo, algo similar a lo que ocurre con la actual estación de San Antonio del Metro.

El tranvía, así las cosas, salía del Parque de Berrío hasta la América.

El 12 de octubre coincide con una fiesta que actualmente está muy venida a menos, por lo menos cuando era pequeño, recuerdo que me tocó la fiesta de la raza, la fiesta del 12 de octubre era una celebración importantísima. Hoy en día se tiende hasta de eliminarla, o la denominan, como Encuentro de dos mundos.

Hace unos años, estábamos en el apogeo de la hispanofilia, del amor por lo español, por ello muy significativamente el tranvía de Medellín se pone en funcionamiento en esa fecha.

Sobra decir que se puso en funcionamiento previo un Te Deum por parte del señor arzobispo de la Catedral Metropolitana, monseñor Manuel José Caicedo Martínez, Medellín siempre ha sido muy religiosa, por eso ese día no podía ser lo menos de expresar su sentimiento de esta manera.

Este tranvía se expandió bastante y en este orden: La primera línea iba a la América, que era en esa época una especie de corregimiento, y a propósito, estoy en la tarea de recuperar un archivo fotográfico fabuloso de la ciudad de Medellín, propiedad de un aviador que se llamaba el capitán Carlos Amórtegui, que era de Cundinamarca, pero vivió mucho tiempo en Medellín.

Compró en los Estados Unidos, unas cámaras muy especializadas y bien sea con fines comerciales, porque se las encargaban, o por puro placer, empezó a tomar fotos de la ciudad.

Tiene un archivo de 50.000 negativos, sólo de fotografía aérea. Ver el trazado de la ciudad en el año 50, ver por ejemplo el añorado y siempre deseado Teatro Junín, desde el aire, ver el hipódromo de San Fernando, una foto de la inauguración del estadio Atanasio Girardot. Realmente tiene unas aerofotografías, realmente fantásticas, tiene unas fotos de la América, que era un pueblecito hermoso. Estaba completamente desconectado de la ciudad, tal como Belén y El Poblado, que eran como una especie de corregimientos habitados, con su parroquia, su iglesia y todo lo necesario.

Estas unidades, hacían parte jurídica de la ciudad de Medellín, pero socialmente eran otros mundos, eran pueblos prácticamente aparte.

Entonces, algo muy significativo de este tranvía, era que su primera línea hubiese ido hasta La América.

La segunda línea, fue hasta el Bosque de la Independencia, que es el mismo replicando el del tranvía de mulas, es decir hacia lo que es actualmente el Jardín Botánico, donde antes había el famoso centro de recreación, El Edén.

Construyeron una tercera línea al barrio Buenos Aires, una cuarta línea Sucre, otra a Manrique, una adicional a Robledo y luego una que llegó primero al Poblado y esto es muy interesante, pues después de grandes dificultades llegó hasta Envigado.

Y porqué después de grandes dificultades, porque esto era un proyecto de las Empresas Municipales de Medellín, entonces tenían que hacer algunos convenios, y que el municipio de

Envigado diera permiso y que accediera a que el tranvía de Medellín, llegara a ese municipio, lo que efectivamente ocurrió.

También hubo una línea a Belén y por último al barrio El Salvador. Todo ello fue un tejido muy interesante, un tejido de ciudad, porque si lo pensamos el actual Metro solo tiene dos líneas, y podríamos ampliar si consideramos el Metro bus y los Metro Cables, pero analicen todas las líneas que llegó a tener el tranvía eléctrico de la ciudad.

Y todas estas líneas, como se los indiqué, todas pasaban por el parque de Berrío, con un tiquete que costaba cinco centavos, y con el mismo tiquete usted podía trasbordar. O sea que usted podría ir desde Envigado por solo cinco centavos, llegar al Parque de Berrío y con ese mismo tiquete ir hacia el Barrio Buenos Aires.

Este tranvía, llegó a movilizar hasta 20.000 pasajeros por día, un número elevado para una ciudad que solo tenía 150.000 habitantes, lo cual es muy notable. Y llegó a dar utilidades muy importantes. Fue una empresa muy exitosa en lo económico, pero también fue una empresa de relativa corta duración.

En esta presentación, les comparto un registro visual amplio del tranvía, pues para las personas nostálgicas como yo, podrán degustar porque esa Medellín es fascinante.

Como yo soy de pueblo, Medellín siempre me ha parecido grande, pero esa ciudad de los años 30 a 40, me parece que era una ciudad preciosa. Pero coincide que tenemos estupendos registros gráficos de Medellín, ¿Y por qué? Porque se da un fenómeno muy significativo en esta ciudad y es la llegada de un abanico de unos fotógrafos extraordinarios, como Francisco Mejía, Jorge Obando, Melitón Rodríguez, y sus sucesores.

Entonces, creo que pocas ciudades en Colombia como Medellín, tiene el privilegio de tener también registrada su historia urbana del siglo XX, gracias a esta cantidad de personajes.

Y eso hoy en día ustedes saben y si no se los comparto, que tenemos el Archivo de Memoria visual más grande de América Latina, en la Biblioteca Pública Piloto, más de dos millones de negativos, existen allí, pues el municipio ha venido comprando a todos estos fotógrafos y parte de lo que les presento, hace parte de esa memoria visual.

En esta foto tenemos tres cosas distintas: La estupenda estación del Ferrocarril, se ve la línea del tranvía al Barrio El Salvador, que era una línea de interconexión, la hicieron con el propósito de comunicar este sector con la estación Cisneros, e igualmente se ven los coches tirados por caballos, que ya no eran para pasajeros sino para carga y que los vimos hasta hace unos diez años, hasta que una Ley de la República los prohibió. A estos los vimos caminar en Medellín, hasta hace poco tiempo.



*Fotos Antiguas de Medellín de Luis Arturo Acevedo
Acevedo. Grupo de Memoria Visual de Medellín*

En esta segunda foto que me gusta mucho, al fondo se puede ver la Iglesia de La Candelaria, se ve el tendido eléctrico del tranvía e igualmente el tendido férreo.



Vale anotar que algunas pendientes en Medellín, llevó a la quiebra a otro proyecto de este sistema.

Un ejemplo de ciudades con tranvía famoso, con fuertes pendientes, es San Francisco en los Estados Unidos.

En una nueva foto quiero mostrarles a ustedes, la publicidad que le hacen al tranvía.



Incluso había una famosa revista y eso me impresionó poderosamente, que se llamaba “Letras y encajes”, muy femenina, pero que tuvo un impacto en la ciudad muy significativo y en algún número de esa revista, sacaron una especie de protocolo de vestimenta, para subir y viajar en el tranvía.

En otra foto se puede ver la Medellín, con el llamado Tranvía Municipal de Medellín, y al frente se puede observar la ruta hacia donde va. Allí pueden mirar al típico habitante de Medellín de mediados del siglo XX, la elegancia de la gente, todo el mundo iba de corbata y sombrero. Ahí se pueden observar las edificaciones que eran típicamente de arquitectura republicana.



En una nueva foto, ustedes pueden observar, que el tranvía tenía diferentes modelos de vehículos, pues iban evolucionando con el tiempo, iban importando de los Estados Unidos de América, pues aquí no se producían. En esta foto que les presento, me llama la atención en una ruta que venía del barrio El Salvador, porque nada es nuevo bajo el sol.

En esta foto, vemos un carro completamente diferente a los otros, y observen la manera como la gente hacía fila, y la elegancia de la gente. Una ciudad con cierto nivel de civilidad de la que hacemos gala todavía. En la foto se permite conocer la arquitectura bella de la ciudad, de la que ya no queda rastro alguno. Un ejemplo lo tenemos alrededor del Parque del Periodista, en una esquina, había una casa de tipo art deco, muy hermosa que, hacia un perfecto juego con el entorno, a un señor que debe no tener idea del entorno, le dieron licencia de construcción y colocó algo muy feo de puro vidrio, generando un daño urbanístico a la ciudad, y es donde uno se pregunta: ¿Aquí no hay quien controle ese tipo de construcciones?



¿Qué pasó con el tranvía eléctrico? ¿Por qué se acabó el tranvía eléctrico en Medellín? Hay ciudades donde ha permanecido históricamente. Una de las razones, es la estrechez de las calles de la ciudad. En Medellín, vemos avenidas amplias, la Avenida Orienta, la calle Colombia, la carrera Bolívar, por ejemplo, pero estas son avenidas que la mayoría se hicieron después de los años 50.

Si ustedes observan el trazado original de la ciudad, observarán que eran callecitas ínfimas, que parte de lo que vive Medellín,

de sus dificultades, está asociado a la planificación tan pobre o poco previsoras o porque no se podía ver sobre las vías que tendríamos. Entonces realmente no era fácil, mantener un sistema de tranvía, en una ciudad con un sistema de calles, tan reducido y tan precario como el de Medellín.

En segundo lugar, hacia los años 40, la ciudad sufrió una explosión demográfica enorme, asociada a la migración. Ya venía esto desde comienzos del siglo XX, como se los indiqué, a causa de la industrialización de la ciudad.

Pero hacia los años 40, eso está muy estudiado, hay una explosión urbana y nacen barrios importantísimos, nacen un montón de barrios por la periferia y el municipio de Bello se crece exponencialmente, porque llega muchísima mano de obra desde los pueblos, a vincularse a las grandes empresas fabriles de la ciudad.

El sistema ya no fue capaz de absorber, la demanda de transporte público.

Y, en tercer lugar, en 1940, el Concejo de Medellín, expidió un acuerdo, mediante el cual, creó la Empresa Municipal de Buses. O sea, le pusieron una competencia paralela. Por un lado, tenían el tranvía municipal, y esta nueva empresa de buses.

Ciertamente no existían las condiciones y observen en la foto anexa, pueden observar los primeros buses de Medellín.

De esta manera, el tranvía solo funcionó hasta el año 1951, cuando no solo desapareció, sino que se liquidó definitivamente.

Algunos de los vehículos o carros que prestaban servicio aquí, los enviaron a Pereira, o los vendieron allí, donde prestaron servicio por unos años más, en un tranvía que tuvo también esa ciudad.



Pero entonces, desapareció completamente el tranvía de la ciudad de Medellín.

Ahora les voy a hablar, de un capítulo muy interesante. Hay un tranvía muy importante, del que conocemos muy poco realmente, y sobre ello hay un libro de una historiadora de la Universidad de Antioquia, con el cual se ganó el premio Idea, tal vez el primer trabajo serio que se ha hecho sobre el tranvía de oriente.

Para uno entender el tranvía de oriente, hay que pensar en una figura que seguramente hemos olvidado todos. Este caballero, quien era el político antioqueño, más importante de la primera mitad del siglo XX y que tuvo proyección nacional, don Román Gómez Gómez, conservador a ultranza de Marinilla.

Román Gómez Gómez, fue un gamonal político, muy hábil, que gamonalió a Antioquia, como le dio la gana, durante 40 años. Fue cinco veces presidente del Congreso Nacional.

Su base electoral estaba en el Oriente antioqueño, con base en su pueblo natal Marinilla y a los alrededores de este municipio.

En un libro que publiqué sobre mi familia, menciono a don Ramón Gómez, porque mi familia era política, mi abuelo y sus hermanos lo eran, menos mi padre, quien detestaba la política y todos ellos eran romanistas.

Ellos defendían lo que dijera Román Gómez y lo replicaban en el pueblo y le ponían votos y los replicaban por todos los pueblos del oriente antioqueño.

A Román Gómez, se le ocurrió en los años 20, que una manera para promover el desarrollo de los pueblos del Oriente antioqueño que era su base electoral, y sobre todo, y esta era una idea interesante, permitir que a Medellín llegaran los productos agrícolas que se producían en el oriente, que es una región agrícola tan significativa y lo sigue siendo. Construir un tranvía.

La idea era muy buena, pero, además don Román era muy ingenioso, y sobre eso no hay nada bajo el sol. Hoy hay una Ley de la República, que le ordena a la Nación, invertir el 70% y la localidad que va a hacer una obra, el 30%.

Pues esta idea, la planteó en su momento don Ramón Gómez. No me cabe la duda, que esa Ley que tiene unos 25 a 30 años fue copiada de una Ley que promovió Gómez en 1923, que era la Ley 63, que obligaba al Gobierno Nacional, junto con los departamentales a sufragar el 70% de todo proyecto férreo que adelantara un municipio.

Entonces, con el peso político que Ramón Gómez, tenía en el Congreso Nacional, logró que la Nación participara en este proyecto férreo.

Esto fue en el Gobierno del General Ospina. Y por ello yo intuyo y coloco esto en contexto, pues el general Pedro Nel Ospina Vásquez, era un personaje muy singular, muy vinculado a la

Academia Antioqueña de Historia, a través de su hermano don Tulio Ospina, que no solo fue de los fundadores de la Academia, sino también su Presidente a principios del siglo XX, pero refiriéndome al general Pedro Nel Ospina, tiene un aspecto muy singular, que no se si ustedes conocen, el nació en el Palacio Nacional, cuando su padre era presidente de la República, don Mariano Ospina Rodríguez.

Recuerden que ha habido tres Ospinas presidentes, don Mariano Ospina Rodríguez, Pedro Nel Ospina Vásquez su hijo, y su nieto, don Mariano Ospina Pérez.

Entonces, siendo don Mariano Ospina Rodríguez, presidente de la República entre 1857 y 1861, nació su hijo Pedro Nel el 18 de septiembre de 1858, siendo este presidente, entre 1922 y 1926, en el Palacio de San Carlos.

Pero es a Pedro Nel Ospina, a quien le toca en suerte recibir hacia 1922, la indemnización que Estados Unidos le pagó a Colombia por el Canal de Panamá, y por ello el general Ospina Vásquez, pudo, aunque algunos dicen que no fue muy pulcro con estos recursos, pero yo no lo puedo afirmar, pues no he investigado esta acción, hacer algunas obras de infraestructura.

El dejó una parte de esta indemnización a su sucesor, el general Abadía Méndez que este si la despilfarró por completo.

Estos recursos fueron mejor invertidos por el general Pedro Nel Ospina Vásquez. Yo intuyo que parte de esos recursos por la indemnización del Canal de Panamá, terminaron financiando entre otros muchos proyectos, el tranvía de Oriente.

¿Por qué traigo yo a este tranvía como de Medellín, si este era el de Oriente? Pues porque este tranvía nacía en Medellín. Era un tranvía que estaba al servicio de Medellín, y el tranvía tenía su estación central en el barrio Manrique. Seguía por lo que era

el barrio La Sierra, no por la actual carretera Medellín-Bogotá, sino por mucho más arriba a caer al municipio de Guarne y a Rionegro, municipios que eran los socios principales de este proyecto.

Pero el propósito era llegar a Guarne, San Vicente Ferrer, El Santuario, La Ceja, Cocorná, San Carlos, El Peñol, Granada, El Carmen de Viboral.

Era un proyecto, pero no solo eso, pensaban extenderlo con dos ramales adicionales al río Magdalena por dos vías distintas. Una sería por Alejandría, Santo Domingo, hasta Puerto Berrío.

Y el ramal que llegaría desde La Ceja a Sonsón, y desde aquí bajarlo hasta Palanquero.

Como proyecto de desarrollo, era extraordinario que se estaba anticipando 50 años a la carretera Medellín-Bogotá.

En efecto se constituyó la empresa, Tranvía de Oriente, y los trabajos empezaron en 1923, llegó a Guarne en 1926 y a Marinilla en 1928. Esta llegada tenía mucho sentido, pues era la tierra de don Ramón Gómez. Llegó a su propio pueblo, como el quería.

Y esto simbólicamente tendría su impacto, que luego explicaré. Al llegar el Tranvía a Marinilla, hubo carnavales, incluso les dieron mejor almuerzo a los presos del pueblo, por la emoción que generó el haber llegado este sistema de transporte a Marinilla.

El impacto simbólico fue el siguiente: Rionegro y Marinilla y esto es muy interesante, estas dos localidades son coloniales y muy antiguas que han mantenido una rivalidad histórica absurda, fenómeno que se replica mucho en Colombia. Ejemplos de ello son Mompox y Cartagena, Buga y Tuluá, Socorro y San Gil, hay

un montón de ciudades que están muy cerca la una de la otra, muy antiguas, que mantienen una rivalidad histórica, para ver quien es la más importante.

Y esto es tan cierto, y por ello la historia es muy importante, porque la historia siempre es en presente. Antier la Registraduría Nacional del Estado Civil, emitió una Resolución, mediante la cual convoca a las elecciones para constituir el Área Metropolitana del Oriente antioqueño y el pueblo que no quiso participar fue Marinilla.

Y lo hizo, porque el Área debe tener un municipio capital, un municipio base central y este será Rionegro, Marinilla indica que no entraré en esa sociedad.

Analicen este fenómeno, que viene desde la época de la Colonia, cuando el manejo regional era por cantones, unas veces estaba de acuerdo con quien gobernaba y se distribuían entre Marinilla y Rionegro como una especie de ping pong.

Pues esta rivalidad, fue fatal para el proyecto del tranvía de oriente. Si bien tuvo el tranvía muchas dificultades, que las vamos a explicar, una de orden técnico, pues la pendiente de la vía era excesiva, tanto que definitivamente no se pudo pensar en un tranvía eléctrico.

Si bien era un tranvía por rieles, pero era un tranvía a gasolina, para poder superar la pendiente.

En segundo lugar, Rionegro muerto de los celos, porque el tranvía había llegado primero a Marinilla, tomaron una decisión que fue catastrófica, abrieron la carretera por Santa Elena y esto le significó al tranvía de Oriente, la muerte, puesto que era mucho más eficiente la vía por Santa Elena.

Este era proyecto muy ineficiente, pues la velocidad era

sorprendentemente de 16 kilómetros por hora, casi era más rápido ir caminando. Y en caballo con seguridad se iría más rápido.

Quiero presentarles, algunas fotos de la calidad del servicio de transporte que se ofrecía allí.

Lo que hicieron fue adaptar carros a gasolina, que uno no sabe si es una chapuza o creatividad paisa. Observen en la foto, esa horrible adaptación de carros con rodillos, pero era un carro a gasolina.



Tranvía de Oriente, Medellín - Colombia

Fue un ajuste colombiano, pero que hacía muy inconveniente, muy poco técnico y muy lento, y muy precario el transporte. Aún algunos carros estaban descubiertos.

Para poder hacer el quite a la pendiente la vía tenía que ser muy sinuosa.

Debo anotar que de este tranvía no queda absolutamente nada, porque levantaron parte de la vía para la vía Medellín-Bogotá. Hasta hace unos años por un sitio cercano al túnel, había un olvidado trazado con carrilera que fue lo único que quedó de ese tranvía.

Había una estación que le servía a San Vicente de Ferrer, que era la estación Garrido, donde la gente se bajaba y continuaba a caballo. Pasaba por Guarne, luego la estación Garrido, la estación Belén que le prestaba servicio a Rionegro y luego llegaba hasta Marinilla.

Pero los numerosos ramales que se proyectaban que irían hasta el Magdalena Medio y al suroriente de Antioquia, nunca se construyeron.

El proyecto tuvo una vida efímera y finalmente solo se tendieron 50 kilómetros, que eran los que iban hasta Marinilla y como les comenté lo que se utilizaron, fueron vehículos a gasolina, tipo Ford, GMG, o Edwards, estos son marcas que ya no existen. No era en estricto sentido un tranvía en la real expresión de la palabra.

También tuvo un problema muy grave, y esto don José Alvear lo denuncia en un libro, y en un artículo que publicó en la Revista de la Academia, que igualmente fue objeto de un violento debate político y que hay que analizarlo en su debido contexto.

Hay que decir que don Román Gómez, era muy manzanillo y luego de 44 años de continuo gobierno del partido conservador, entre 1886 y 1930, gana el partido liberal, este político no tuvo el mayor empacho de gobernar con el partido liberal.

Esas prácticas tampoco solo son de ahora, es que los Benedetti, no son de hoy. Esa gente ha existido toda la vida.

Entonces don Román Gómez, se alió con Olaya Herrera, y le puso toda su fuerza política al servicio del gobierno liberal. Era una cosa inaudita, pues él había sido un digno representante del partido conservador.

Pues esta adhesión, le puso entrar en furia a otro líder del partido conservador muy famoso, llamado Laureano Gómez, quien en ese momento era embajador en Alemania.

Pues renunció a la embajada en Alemania, se vino a Colombia, tomó su curul en el Congreso de la República, y le empezó a hacer enormes debates a don Ramón Gómez. Sobre todo, a denunciar públicamente, los supuestos actos de corrupción en que había incurrido este político antioqueño, con la construcción de este tranvía de Oriente.

¿Por qué lo menciono? Porque insisto, vean ustedes como se va tejiendo la historia. Recuerden ustedes que aún no hemos enumerado los profundos escándalos de corrupción presentados con la construcción del Metro de Medellín, donde se han denunciado unos gigantescos desfalcos, pues el Tranvía de Oriente, fue producto de lo mismo.

Y según don Jose Alvear Sanín, muchos de los cuantiosísimos recursos que generó la Nación, se perdieron y nunca fueron invertidos.

El tranvía tuvo una consecuencia más interesante, la empresa que lo estaba construyendo, era norteamericana, que había hecho el tendido férreo y que había adaptado esos espantosos carromatos, pero había hecho una importante inversión, y a la empresa no le estaban pagando oportunamente.

Por ello la empresa terminó embargando a todos los municipios que hacía parte de este proyecto. El presupuesto de todos estos municipios, los embargó durante varios años. Eso llevó a dichos

municipios a una situación fiscal gravísima, y finalmente llevó a la caída política de don Ramón Gómez, y a lo que se llegó en una Asamblea extraordinaria, incluso por la misma gente del Marinilla, que ya estaba harta del romanismo, y es un momento muy importante de la historia política local, y del romanismo.

Así las cosas, convocan a esa asamblea extraordinaria, donde deciden liquidar el tranvía de Oriente.

Lo liquidan definitivamente, y los remanentes tenían algunos activos importantes, como el caso de las estaciones, la carrilera, y algunos talleres. Esas importantes acciones, las vendieron, liquidaron la sociedad del tranvía y repartieron los remanentes, entre los municipios socios de dicho proyecto.

El mayor accionista de este proyecto era el municipio de Medellín, valga la pena mencionarlo, por ello es pertinente hablar de este tranvía incluyendo a Medellín, puesto que el mayor accionista de este tranvía era el municipio de Medellín.

Como les he dicho, el tranvía desapareció, y hoy no queda ni rastro de este proyecto.

Y finalmente hay un mini tranvía olvidado que, si bien no funcionó en Medellín, quise mencionarlo, porque perteneció al Área Metropolitana y además tiene una historia muy simpática.

Resulta que aprovechando la mencionada Ley 66 de 1923, los habitantes del municipio de Girardota, se empeñaron en tener un pequeño tranvía, que fuera desde su casco urbano, hasta la estación del tren, eso era en una longitud de casi 2 kilómetros, exactamente 1.800 metros. Y lo hicieron y duró poco tiempo y a la fecha, tampoco queda recuerdo de eso. Además, fueron beneficiarios de esta Ley que ordenaba como lo hemos dicho, asumir el 70% del valor del proyecto.

Es muy interesante que analicemos, cómo nosotros somos de proyectos tan débiles y por ello desaparecen con el tiempo.

Confiemos que con el Metro y ahora con el nuevo Tranvía, hayamos cambiado de actitud. Pero aquí tenemos la crónica de varios fracasos, sobre todo en el caso del tranvía eléctrico de Medellín y el del tranvía de Oriente, son fracasos muy lamentables para las finanzas de la ciudad y para la sociedad.

Ahora si para cerrar, les hablaré del cuarto tranvía, el de Ayacucho. Tranvía que nace en la ciudad de Medellín, que es una obra que ustedes saben está completamente apalancado por la empresa del Metro de Medellín, y que se inserta en esa apuesta de ese tipo de transporte multimodal de la ciudad.

Es como una apuesta por modernizar definitivamente el sistema de transporte público masivo.

El contrato del tranvía se firmó el año 2011 con la empresa Lord Industries France, para construir una línea entre la estación San Antonio y el oriente de la ciudad, por el sector de Miraflores.

Este dato es importante, porque en razón a la pendiente, este tranvía en estricto sentido, no lo es. Pues va movido en parte por ruedas neumáticas. Y si bien va por un eje central que es férreo, pero es un tranvía muy especial, y fue la única manera de poder garantizar, que pudiera superar la pendiente que se presentan en ciertas partes de Ayacucho.



Va sostenido por neumáticos de goma, pero guiado por un riel central.

La construcción de este nuevo tranvía comenzó en el año de 2012 y en el 2014, llegó el primero de los vehículos desde Francia y su primera prueba de funcionamiento, se llevó a cabo el 13 de junio de 2015 y comenzó a operar en marzo del 2016. Es decir que ya cumplirá 10 años de operación este tranvía de Ayacucho.

Actualmente tiene 4.3 kilómetros de longitud, tiene tres estaciones a saber. San Antonio, junto al Metro de Medellín, la estación San José, y la de Miraflores, pero adicionalmente tiene otras seis paradas, y como les dije antes, es un sistema férreo que se integra con ese modelo multimodal, que incluso incluye al mismo Metro, al Metro Plus, a los Metro Cables y al sistema de buses y busetas alimentadores del Metro.

Ahora tendrá un nuevo desarrollo con el tranvía de la 80, que va a circular desde la Aguacatala, hasta la estación Caribe. Ya el actual alcalde de Medellín, Federico Gutiérrez, habló de una tercera vía, desde la Aguacatala, hasta el barrio el Salvador,

siguiendo hasta el norte de la ciudad. No sé hasta donde sea tan factible esta idea de proyecto.

Entonces, eso es más o menos y a vuelo de pájaro una visión muy panorámica de lo que ha sido la historia de los tranvías de Medellín.

Digamos que a la cuarta si fue la vencida, pues tuvimos la historia de tres tranvías fallidos, que no funcionaron o de vidas muy efímeras.

Y ustedes como ingenieros, deben conocer muy bien, cuando uno compara los costos de asumir o encarar un proyecto de esta naturaleza, frente a la vida útil de los mismos, pues el resultado ha sido lamentable.

Un tranvía a mulas, con unos coches traídos de los Estados Unidos, que duró tan solo 10 maños; un tranvía eléctrico en el que se importaron múltiples coches, que duró escasos 30 años, y un tranvía de Oriente que tan solo funcionó 12 años, con una gigantesca inversión, pues la sola apertura de la vía, demandaba e implicaba, unas sumas y un esfuerzo humano gigantesco.

Confiemos que este cuarto ensayo, que es el actual tranvía que circula por Ayacucho y de que nos sentimos felices los actuales usuarios, sea la vencida y que sea una historia más contante del tranvía de Medellín.

HISTORIA DEL ANTIOQUEÑO QUE NO CONOCE SU HISTORIA

Por José Guillermo Anjel
20 de junio de 2025

Esta conferencia es una reflexión que nos hacemos frecuentemente, sobre cómo hemos vivido en Medellín sin saber quiénes somos, donde estamos, sin conocer la geografía que nos rodea. Quien por ejemplo ha estudiado en el colegio o en la universidad “*Historia de Medellín*”. La respuesta a esta pregunta es: No.

Eso quiere decir que Medellín es como un fantasma, al igual ocurre con la Historia de Antioquia. Esa historia que nos presentan solo es para hacer estatuas. Pero debemos reflexionar, sobre lo que pasó por estas tierras.

Llegamos al punto de creer que hay un modelo de antioqueño. Pero Antioquia es un universo de personas distintas. No es lo mismo una persona que vive en el nordeste, que son mineros, que les gusta la suerte, que viven en tierras calientes, que un señor que vive en el oriente, que vive en tierras frías, legumbrero, que es ultracatólico, negociante, o uno del suroeste o un ganadero de Puerto Berrío a la orilla del río Magdalena.

Ahí en donde se inicia el problema. Donde nosotros hacemos un solo antioqueño en Medellín, pero que muchos no tienen nada que ver el uno con el otro. Recuerda que hace unos años, el Concejo de Medellín, sacó un libro muy interesante, sobre cómo se poblaban los barrios de Medellín, de donde venían los pobladores de esta ciudad.

Por ejemplo, todos los barrios del oriente de Medellín, son de Rionegro, Sonsón, mientras que los del sur son de la Pintada, del suroeste, pues llegaban de allí y ahí estaba su gente.

Por ello el título de esta conferencia, *“La historia del antioqueño sin historia”*, nace de la pregunta: *¿Por qué Colombia es un país tan polarizado?*, porque su gente no tiene historia. Estamos dando como causa de las cosas, lo que solo es un efecto de causas anteriores.

La historia sirve para muchas cosas y dentro de esas cosas es para saber que se ha hecho antes, que ha sucedido antes para analizar lo que nos está pasando ahora.

Eso es lo primero que hace un historiador. Busquemos la causa, algo similar a lo que trabaja un médico. El médico observa una enfermedad, pero sabe que ella es el efecto, y por ello hay que buscar cual es la causa que la genera.

Por eso en el caso de los antioqueños y su historia, hay que mirar tres grandes sectores. En primer lugar, comprender que es Antioquia. Porque Antioquia no es Urabá. Este nuevo territorio es una consecuencia de la última fase de la colonización antioqueña a partir de 1960, donde llegan colonizadores con jeeps, y lo que era territorio de ingleses y alemanes, queda en manos de antioqueños.

Los alemanes allí tenían sembrados de plátanos y producían harina de plátano y los ingleses, se dedicaban a comercializar maderas, tenían sus aserríos. Pero desde 1960 aparecen colonizadores y plantan banano, pero esto es una consecuencia.

Si usted va a Urabá en este momento, se encuentra con una gran diversidad de personas: personas del Chocó, chilapos, gente de la costa y también antioqueños, pero eso no es territorio antioqueño.

Antioquia llega hasta Caucasia, o mejor al nordeste, Antioquia llega hasta Frontino. De Frontino hasta adelante, ese territorio se conocía como la tierra de la malaria.

La gente que se arriesgaba a adentrarse a esos territorios, era entrar a territorio selvático con problemas de malaria.

A mí me dicen: Y usted de dónde saca esos cuentos de la selva, si la selva está a más de tres horas.

Por el suroeste, Antioquia llega hasta Armenia, pues los de Manizales, Pereira y Armenia, son antioqueños. De hecho, cuando uno busca antioqueños bien tradicionales, pues lo más sencillo es buscar la ruta del suroeste.

Por este territorio se crearon ciudades como las mencionadas, pues todas partieron desde Sonsón.

El actual mapa de Antioquia, es un mero plano geopolítico por cuestiones de manejo de territorios, pero las culturas por lo general se salen del mapa tradicional puesto que van colonizando por fuera del mapa territorial.

Hay que considerar que la palabra “*colonia*”, traduce “*mi hogar en otra parte*”: Por eso los pueblos de la colonización antioqueña todos son iguales a Rionegro, Marinilla, Sonsón o Abejorral. Puesto que la gente que fue a estos nuevos territorios llegó a construir como construían en su lugar de origen.

Cultivan frijoles como los habían sembrado en su lugar de origen, crían marranos para matarlos y prepararlos en diciembre, al igual que lo hacían en su lugar de origen.

Entonces hay una extensión muy grande e importante para que resolvamos la primera pregunta, que a nuestra historia le interesa y la debe resolver. A saber: ¿Cuál es el espíritu del antioqueño?

Ahora hay muchos conversos al antioqueño, al antioqueñismo. Gente que se vuelve antioqueña y por ello se pone poncho, es

hincha del Nacional, o lo que usted quiera. Pero eso no es la esencia.

Yo personalmente le tengo miedo a estos conversos, puesto que ellos reniegan de su propia historia y se vuelven fanáticos de la que quiere para él.

Ustedes me perdonarán, si en esta conferencia hay algún converso. Tengo un ejemplo de un amigo que se volvió protestante y esto se le convirtió en una tortura.

Me decía este amigo: “Memo: por favor, no fumes tanto, lee a Juan 23:22 o lee la profecía de Elías”.

Por todo ello llega nada menos que la historia para leer esa espiritualidad, en ello ya se han realizado trabajos sobre este tema. Por ejemplo, les pregunto a ustedes: ¿Porqué tenemos la manía de estar trabajando y trabajando? Eso no es bueno ni malo. Hace parte del espíritu nuestro.

¿Cuál es la manía de que yo me quiero ir? Parte de la carencia de nuestra historia es que yo no quiero estar aquí. Prefiero irme a sufrir a otro lugar. Esto es de por si una cosa loca, puesto que el que se va para Miami, no necesariamente mejora sus condiciones de vida, menos el que se va a España, donde se convierten en ciudadanos de segunda clase, quieran o no, puesto que lo mejor les pertenece a los que son de ese lugar.

Incluso cuando uno habla de inmigración, y se dice: Yo tengo un pasaporte español, pues te toca pagar impuestos y debes estar mínimo tres meses al año en España. Allá no te conoce nadie, pero si tienes que pagar los impuestos del IVA y debes regresar, pero no se ganó nada.

Lo digo por experiencia propia, pues mi mujer es española, igual mis hijas y mis hijas son las primeras que se devuelven,

pues no se aguantan la gente de allá. Eso es lógico, pues aquí se criaron desde pequeñas con este ambiente y tienen su tejido social en este lugar, saben bailar, saben un montón de cosas y como dice el Quijote: *“Uno no es de donde nace, sino donde pace”*.

Esa primera forma de historia es importante, por ello recalco, es necesario volver a ella: En ese orden de ideas debo reiterar: Quienes somos nosotros realmente.

Mucha gente les comenta a otros diciendo: *“Aquí vinieron los españoles, robaron, violaron, mataron”*, pero resulta que esos españoles que vinieron, son ustedes: ¿Acaso no se han dado cuenta?

Ellos no vinieron en un avión de Iberia, ni se venían en buenas condiciones. Por ello revisen sus árboles genealógicos y encontrarán que allí está el ladrón, el violador. Por eso se habla de autoodio. Busquen esos individuos en su árbol genealógico y allí lo encontrarán muy bien ubicado.

Los españoles llegaron a esta tierra, ya mestizados, pues se mezclaron con los moros, por nueve siglos, es decir novecientos años, nada menos. Ya se encontraban africanizados, por eso resistieron estos climas y aquí se siguieron mestizando.

Lo que más les disgusta a los españoles es decirles a ellos que ha España por más de doscientos años llegaron más de 100.000 indios y se mezclaron allá. Pues llegaron con plata. Por eso hay tanto español con pelo indio. Eso no es gratuito. Pero de todas maneras eso no es ni bueno ni malo. Eso somos nosotros. No es necesario renegar de ello.

Ahora que todo el mundo está buscando el árbol genealógico para buscar su apellido sefardí, les digo: No lo hagan, no se les ocurra. De ese árbol cae la gente más rara del mundo.

Comenta que a él le gusta escribir mucha literatura y en esos árboles estuve buscando una tatarabuela que era maromera de un circo. Para mí era una locura y muy curioso saber que en mi árbol genealógico tenía una maromera.

Ahora quien la sacó a vivir decente, lo ignoro, pues ser maromera en el siglo XIX, no era lo más decente de ese momento en el mundo. Pero allí estaba.

Por eso volviendo a la historia, es bueno saber cuál es el espíritu que nos mueve y que ello no se trata de no borrar nada sino de ver que hicieron.

Una vez en la Universidad Pontificia Bolivariana nos citaron para hacer unas estrategias para los desplazados. En esa reunión se comentó que muchos de los que estábamos allí, éramos descendientes de familias desplazadas. Por ello la primera pregunta que debíamos responder es: ¿Qué hacían nuestros propios antepasados desplazados? Sería bueno preguntarnos: ¿Cómo se organizaron ellos?, para que hoy en día sus descendientes sean profesionales, sean técnicos buenos, pero llegaron.

Cuando él mira en la calle, todas las personas que venden cosas, le recuerda una película de Nueva York de 1920, y es prácticamente lo mismo. Todos gritan vendiendo sus productos, igual que ahora en el centro de Medellín.

Realmente esto es lo primero que debemos considerar. En segundo lugar, como no hay historia, esa historia hay que empezarla a escribir, no a través de historiadores, puesto que el historiador, sería el que nos va a organizar el escrito. Nosotros somos los que debemos empezar a escribirla.

Recuerda que en un momento en Buenos Aires, en un Centro Cultural, Concept , mucha gente mayor como los que estamos

reunidos hoy, en ese lugar tenían un libro, escrito entre todos y lo titularon como “*Nosotros*”.

Allí todos escribían lo que deseaban, desde recetas culinarias, hasta como fue la construcción de la casa donde está el libro, mientras que otro habla de su profesión y como trabajó. Por ello el en la Universidad Bolivariana, se pregunta en muchas reuniones, cuanto conocimiento hay en el grupo de personas mayores de 60 años. Si yo cojo a las personas mayores y les pregunto que han hecho ustedes y luego sumo todo ello, tengo un potencial de propuestas para mejorar el país que nadie se lo imagina.

Comenta que él es profesor de urbanismo en Bolivariana y en una clase, estaban hablando de los problemas viales de Medellín pues esto es una verdadera locura. Y allí se sugería traer un experto de Barcelona y otro de Ciudad de México, para escuchar sus planteamientos.

A mí se me ocurrió decirles que lo mejor es traer un par de taxistas de la ciudad. ¿Esos no son los que están metidos en el problema? A ese señor del taxi se le ha ocurrido muchas cosas y comúnmente nos dicen. “...*Si aquí hicieran esto o aquello y así comenta a sus clientes de manera constante...*”, puesto que él está habitando y conviviendo con el problema a diario.

Entonces en esa segunda fase, que es igualmente un reto para ASOPEN, pues manejan un grupo de gente que ya trabajó, sería bueno conocernos, para saber que hicimos y conocer como lo que hice, como me construyó como ser humano, como construyó mi familia, eso que yo hice, me llevó a otras cosas.

Ese es el caso de Leonidas, quien me hizo recordar que el conocimiento mío sobre el tango se lo debo a él. Recuerdo que me trajo un disco de un cantor de rock de nombre Daniel Melingo que se volvió tanguero, y los tangueros casi me comen

vivo, comentando que eso no era tango y ocurre que ese es el tango de ahora.

Por ello el conocimiento nuestro, de con quién nos hemos visto o encontrado y que le hemos aprendido. Mucha gente me pregunta: Porqué yo hablo de todo, les comento que tengo muchos amigos. Por ejemplo, si yo necesito una charla sobre generación de energía, tengo por lo menos tres o cuatro amigos que me la explican de una manera sencilla, como a prueba de brutos y de esa manera puedo preparar mi charla gracias a ellos.

Yo no me voy a poner a reventarme con ecuaciones que son difíciles de comprender, cuando tengo amigos que me las explican a prueba de brutos, gracias a mis amigos conocedores del tema.

Entonces para crear esa historia la participación de nosotros es total, porque tenemos algo que no tiene la gente de ahora y eso es: PASADO.

Los muchachos de ahora están llenos de propuestas, de cosas, de ideas, pero falta el inversionista, que generalmente es el Papá.

En tercer lugar, hay algo muy interesante. Ante todo, entendamos que todos estos cursos de historia que se están brindando, nos llevan en profundidad a saber por qué se dan las cosas.

En administración y en las ingenierías hay un tema que se llama: La prospectiva. Este concepto no es solo si el conocer lo que sucederá mañana, si se sigue en las mismas condiciones y conocer hasta donde se puede llegar.

Hay un novelista que me encanta leer que es Julio Verne, este escritor usó la ciencia de su tiempo. El realmente no se imaginó

nada. Simplemente cogió la ciencia de su tiempo y le hizo una prospectiva.

El conoció el submarino, un pequeño submarino donde solo cabían seis personas. Entonces se dijo: “...*Donde esto siga avanzando se vuelve un Nautilus...*”, porque es que el futuro se ve desde lo que esté pasando hoy.

Yo respeto mucho las creencias, pero del cielo no caen sino piedras y agua. Hasta el momento no he visto un milagro.

Que cambie un país por sí solo, no se da así simplemente. Esto no se da, porque se construye. Un ejemplo de ello es la “*esperanza*”, que es de por sí una construcción. Por ello no hay que esperar a que las cosas se den, sin que yo colabore. Estas solo se dan si yo colaboro.

Entonces con la historia que vamos teniendo vamos aportándole a tres factores importantes.

Primero a la vida y pregunto: ¿Por qué a la vida? Por ejemplo, la mayoría de nosotros tenemos hijos y otros tendrán nietos.

Cuando uno ve al hijo o la hija caminando solo, sabe que es un espermatozoide que no murió, pues ahí va caminando, está terminado su maestría en la universidad. Y es indudablemente una parte de uno que está vivo o viva.

Es decir que uno está allí de alguna manera. Eso lo creo y me gusta creerlo. Pues yo sé que estoy dentro de mis hijas y con ellas tengo el amor de mis nietos, donde igualmente estoy metido y por ello les doy un buen mantenimiento, porque cuando yo me muera, espero me toque una buena casa. Es que no hay forma de decir que no. Pues son esas cosas que uno no puede negar. Pues eso es posible y está dentro de lo posible.

En segundo lugar, con la historia, indudablemente nos volvemos más críticos y mucho más analíticos.

La historia tiene una característica muy particular, y es que se repite, indudablemente se repite.

Esa característica o condición no se tenía en cuenta en la época de los griegos, pero en la época de Nietzsche, el sí va a decir que la historia vuelve, regresa, y se repite el famoso eterno retorno.

Y cuando uno analiza las causas, de porqué se dio este asunto o esta situación, por lo general dice: “...*Pues lo mismo está pasando ahora...*”, o sea las causas de los de ahora son indudablemente un efecto, pero la causa que está ahí, nunca se corrigió.

Volviendo al novelista Julio Verne, decía que si “...*Usted quiere tener ideas nuevas, lea libros viejos...*”,

El que lee los últimos libros, está pensando igual a la mayoría que lee el último libro. Pero el que lee un libro viejo, a él se le va ocurriendo cosas. Analiza un tema y señala que eso no se volvió a tocar ni analizar. Realmente, ¿*Qué hay allí, en esa lectura?*

Y en esa búsqueda que hay en la actualidad, volvemos a encontrar causas en los años 80, 40, o en 1901. Y uno se cuestiona: “...*Porqué esto no lo hemos corregido...*”.

Hace poco me leí un libro que me dejó muy pensativo, de una señora norteamericana, llamada Anne Applebaum. Su libro lo tituló “*El ocaso de la democracia: La seducción del autoritarismo*”. Ella, fue ganadora del premio Pulitzer, y pone unos ejemplos que venían ocurriendo en 1935, muy similares a casos de este 2025. Era lo mismo, los mismos delirios de poder, las guerras que se presentaban o se avecinaban.

Por todo ello uno se pregunta: ¿Por qué esto no se corrige?, es que para eso sirve la historia, para hacer correcciones.

Entonces uno se pregunta: *¿Qué voy a hacer ahora con los delirios de poder de un Trump, de un Netanyahu, de un Zelenski, de un Petro, de un Miley, de un montón de dirigentes? ¿Qué hacemos con eso?, ¿Cómo lo detengo?*, pues la respuesta es relativamente simple:

Arreglando la casa, y es que la casa es el lugar más seguro que tenemos. Ahí podremos estar en paz, no discutiremos sino lo que sirve, lo que nos hace mejores, ahí nos vamos a querer, vamos a tener la opción del otro, para construir, pues entre dos, se puede construir más que con uno solo.

Recuerdo una frase que me la dijo una profesora de arquitectura de la Bolivariana, que no se me olvida: “... *Un hombre solo no construye una casa, 10 hombres juntos conducen 10 casas...*”, por eso uno tiene que ser socio de la gente que vive con uno.

De hecho, de ahí viene la palabra “*sociedad*”, donde se juntan socios. Y nos preguntamos entonces: *¿Qué vamos a hacer?*, pues vamos a volvernos *utilitaristas*, en el sentido en que la filosofía entiende el *utilitarismo*.

El utilitarismo, es sencillamente ejecutar acciones morales para que a todos nos vaya bien o es la acción moralmente correcta para lograr la felicidad o bienestar para un gran número de personas.

Al abuelo materno mío lo criticaban mucho, porque llegaba el 31 de diciembre y en su teléfono, llamaba a todos sus amigos preguntándoles simplemente: *¿Cómo te fue?*, y por ello mi abuelo le decía: “...*Deja esa bobada tuya, de estar llamando a tus amigos a preguntarles: Como te fue, como te fue*” ..., y el solo respondía: “...*Lo hago, porque si a ellos les fue bien a mí me va a ir muy bien...*”

Eso es así de simple, eso funciona con una simpleza absoluta, y dentro de esto viene lo tercero y es que definitivamente la historia nos permite reconstruir un montón de cosas.

La historia permite reconstruir el arte, permite reconstruir la literatura, la música.

Cuando a uno le gusta la historia, también está buscando cosas para conocer. Por ello doy un ejemplo: A mí me gusta como hobby, pintar, y por ello me pongo a leer en mi historia, sobre como este u otro señor, hacían esto o lo otro, en que se basaban los impresionistas, me arriesgo a ensayar con diferentes modelos, porque sea como sea, nadie es original, nosotros somos fruto del conocimiento de otros.

Hay un concepto que he defendido desde hace tiempos, y es que “*el yo*”, no existe, solo existe “*nosotros*”. El “*yo*”, es una consecuencia del “*nosotros*”.

Yo estoy hablando una lengua que no inventé, me la enseñaron. Estoy comiendo una comida, que me enseñaron que se podía comer. Entonces por ello no como murciélago, pues a mí nunca me enseñaron a comer murciélago. Pero si un chino se come un murciélago, seguramente le sabrá muy bien, pues desde chiquito le enseñaron a comer murciélago.

Eso son los diferentes grupos humanos y por ello uno se pregunta: *¿Esta gente como vivía?, ¿Cómo se distribuía una casa?*, entre muchas preguntas que nos hacemos. Entonces, de esta manera, es como podemos volver a reconstruir nuestra propia historia.

El grave problema que estamos viviendo, es que no tenemos historia. Muchos vinieron a la casa de la Academia Antioqueña de Historia y yo les pregunto: *¿Qué saben ustedes de este sector? ¿Qué historia saben de este lugar?*

Y no le estoy echando la culpa a usted, pues es que a mí tampoco me la enseñaron.

Les cuento que yo vine a aprender historia de Medellín, ya siendo viejo y lo logré, porque me metí con otro compañero a averiguar que era esto. Pero yo no tenía ni idea de lo que era Medellín.

Para colmo de males, nos tienen viviendo en “comunas”. Muchos de ustedes al igual que yo, teníamos amigos del barrio La América, y ellos tenían su propia identidad, así como los de Belén y los de Laureles, y los de Buenos Aires y los del Centro. Todos ellos tenían identidades y se decían: *¿Yo soy de tal parte*”, ahora la gente no sabe en qué barrio vive?

¿Usted sabe que solo el Poblado son 22 barrios? Imaginen: son un total de 22 barrios. Entonces no hay gente de el Poblado, este barrio se acabó.

A usted le hablan de la Comuna 13 y piensa que todos los de allá son peligrosos. Y esa comuna contiene 21 barrios, y todo el problema es en solo dos o tres barrios y el resto lo tenemos satanizado, completamente satanizado. Y ocurre que esa comuna tiene un montón de barrios.

A nosotros en la Universidad, nos envían a cada rato a barrios populares y uno va siempre muerto del susto. Le indican: Tengan cuidado, tengan listos los celulares, avisen para donde van.

Pero realmente uno va, para donde va la gente. Si usted va a poner pelea, seguro que se la casan, si va a dar un abrazo, igualmente se lo brindan.

Así las cosas, nosotros tenemos un montón de imaginarios, que no se deben a las ciudades especialmente, puesto que desconocemos su historia.

No vemos la ciudad, puesto que no sabemos que es lo que hay que ver.

Por ejemplo. ¿De que vive Europa? Pues simplemente de que la gente vea cosas viejas. De eso vive Europa.

Ya ni el conocimiento europeo nos sirve, nosotros estamos más adelantados que ellos, puesto que estamos más cerca de los EEUU, porque lo que ellos saben, nos llega traducido en un corto momento.

Lo que ocurre es que no tenemos el dinero para montar esas cosas, pero de resto, el conocimiento que hay aquí en Medellín, es algo realmente asombroso.

Por ello reitero, uno va a Europa a ver cosas viejas. Por ello les pregunto: *¿Quién de ustedes conoce muy bien Medellín?*

Es que, por Medellín, se puede pasear, y reitero, se puede pasear. Yo he hecho ese ensayo a cada rato.

Por ejemplo, un fin de semana, me voy a comer a Belén, miro los restaurantes y si uno de ellos está lleno, es porque su comida es muy buena. Decídase, entre allí y pida.

Les cuento que un día estábamos por el sector del Hueco, que es un centro de historia del oriente, muy impresionante, porque es el oriente en Medellín y nos dijimos. “...Vamos a buscar un restaurante a ver que encontramos. Y alguien dijo, ese restaurante debe ser muy bueno, puesto que acaban de salir dos monjas...” Donde han visto ustedes que las monjas coman mal. Y preciso entramos, y que maravilla de restaurante, buenísimo.

Pero entonces, observen lo siguiente: En Medellín, tenemos universidades, tenemos barrios, centros culturales, hay de donde mirar el cielo, podemos ir a cine. Y si a usted le dicen,

que en Medellín no hay nada que hacer, es que usted, se encerró en un apartamento apreciado amigo y usted hace parte del confinamiento intensivo. Y así hay mucha gente guardada, pero cosas por hacer es lo que hay en esta ciudad.

Uno a veces caminando por Medellín se acuerda de cosas como: “...*Aquí es donde fulano se le escondía a la mujer...*”, y sigue pensando un montón de cosas y así empieza para ese antioqueño que no tiene historia, a hacerle conocer, que este es el lugar al que nosotros pertenecemos, donde nosotros tenemos nuestro tejido social, donde lo conoce mucha gente, donde sabe dónde están las cosas.

¿Alguien me dijo, “...*hombre, pero vos y tu familia española, porque no te vas...*”? y mi respuesta es muy simple: “...Y yo que me voy a hacer allá...”.

Si tuviera un año, pero con mi ida, “¿...*voy a perder todos mis contactos que tengo en Medellín, olvídese...*?” *Eso no lo hago. Puesto que voy a perder toda la gente que conozco y me enseñan.*

Una de las cosas bonitas, cuando uno aprende historia que también quiere saber usted, es preguntar, “...*Usted que me puede enseñar...*”.

Hay un principio básico en filosofía. “...*Es imposible que usted, no me pueda enseñar algo a mi...*”. Esto es completamente imposible.

En la mañana cuando voy para la universidad y veo todos esos trancones de tránsito, me pregunto: “...*Esa gente donde trabaja...*”, puesto que en las mañanas no hay nadie paseando, pues todos vamos para el trabajo.

¿*Cuántas cosas hace esta gente, que yo no sé hacer?* Si uno intenta hacer un inventario de todo lo que hacen otras personas hacen,

usted sin duda se preguntaría *¿Cómo así, que es eso?* Y por ello me encanta caminar el centro de la ciudad para mirar y ver que vende la gente. Ríanse ustedes, por ejemplo, para conocer sobre todo lo que se vende en una calle en Medellín. Ahí usted puede observar de todo.

Les doy la sugerencia de que se metan por unas de estas calles del centro de la ciudad a preguntar, sobre uno u otro negocio y de esta manera me voy apropiando de la ciudad y conociendo algo de la historia de la ciudad, que es lo primero que tenemos que rescatar.

Porque si no sabemos dónde estamos, estamos como conejos en un solar. Uno por ello debe preguntarse: *¿Esto frente al mundo qué es?*

Es que Medellín, tiene muy mala imagen en el exterior, pero igual le sucede a Chicago y como ejemplo les pregunto, *¿Quién se va a pasear a Israel?, ¿Quién va a Tierra Santa a pagar una promesa?*, Olvídense de esa idea.

Entonces todo este tipo de cosas, son las que uno va recuperando con la historia: Por ejemplo: los lugares, los oficios....

Uno hablando de literatura, se cuestiona: *¿En qué trampa fue la que caímos?* Toda la literatura es de violencia. Y nos preguntamos: *¿Aquí no hay una novela de un carpintero, de un ingeniero, de un médico, de un señor que vende telas, o de otro que arregla libros?* Pues todos ellos son indudablemente personajes.

Porqué caemos en la idea de escuchar por los medios, que hay que matar al otro. Y caímos en esa trampa y estamos cayendo en otra peor. Que todo lo que estamos recibiendo es realmente malo.

Si usted es el que pertenece al grupo que escucha noticias, observará que mañana el mundo se está acabando.

Yo aprendí una cosa y perdonenme la expresión. Me encontraba con unos amigos comiendo en el barrio Carlos E. Restrepo, donde a propósito se come muy bien y se nos acerca un tipo a la mesa y nos dice de manera muy cruda: “...esta vida es una mierda...”, y otro le contestó: “...será la suya, a mí no me meta en eso...”.

Eso lo que quiere decir, es que el mundo está como uno esté, así está el mundo. Si yo estoy mal, el mundo está mal. Si el mundo está enfermo, entonces el mundo está enfermo.

Si yo estoy bien, pues si están pasando cosas, pero mira, que tan bonito ese jardín. O mira que tan bueno leer sobre este tema, o mira qué bueno salir a oír cosas. Porque donde uno más aprende es oyendo.

Una vez me encontraba en una conferencia de medicina en Bolivariana y alguien se me acercó y me dijo, “¿...Memo y vos que estás haciendo aquí...? y yo le respondí: “...Oyendo...?, ¿Pero si estás entendiendo algo? Y le dije, pues así sea el nombre de una pastilla, pero con algo salgo de esta charla en la cabeza, a penas esto se termine.

Por ello les recalco: Es fundamental, oír, oír, oír al otro, puesto que la historia de construye oyendo.

Y sobre eso vengo reflexionando y lo expreso: Nosotros no podemos seguir viviendo en un solar. Hay que saber sobre historia de Medellín.

La historia de Medellín, es indudablemente la historia de la gente.

¿Y qué ha pasado antes? Pues han pasado muchas cosas. Entonces, eso se averigua. Para eso están los libros, para eso está la gente más mayor que uno.

Les comento: Hay algo, con el perdón de las damas, pero no hay nada mejor que aprender cosas que en una cocina. Buena parte de lo que yo escribo se lo debo a mi abuela, jugando tute o haciendo cosas en la cocina. Ahí se habla de todo.

Ahí sabe uno que el tío aquel tan querido, sin embargo, él tenía esto o lo otro y allí es donde más se aprende.

Entre los hombres nos sentamos a amargarnos la vida a menos que uno de con un buen contador de chistes.

Al contrario, entre las mujeres, ellas se sientan a leer la historia. Una vez pinté un cuadro, aunque allí coloqué a tres señores, uno de ellos con la boca tapada. Pues las historias escondidas, la conocen las señoras. Todas las historias.

Entonces no es que vamos a ver salir a las señoras, pero si a contarnos cosas, para que el mundo sea mejor. Porque nos están metiendo en un cuento al que ni siquiera pertenecemos.

Eso genera agresividad, genera polarizaciones. Una vez estaban peleando tanto en una casa que me habían invitado a comer, que me dije: Mira: Yo me voy, pues tengo una cita urgente. Entonces salí y me fui a comer una hamburguesa a dos cuadras del lugar donde me habían invitado.

¿Dónde se puede hablar de tanta cosa, reírse, o aprender? Por ello eso es lo que les digo: Este es el momento en que yo sigo en el plan de seguir aprendiendo. A preguntar: Haber, cuénteme, *¿usted qué sabe?*, todo ello para estar más seguro en este mundo.

Porque uno aprende para ello, para estar más seguro en el mundo.

MEDELLÍN EN LOS AÑOS CINCUENTA

Por: Reinaldo Spitaletta
27 de junio de 2025

Les hablaré sobre una década en Medellín que no ha sido muy historiada y me refiero a los años 50. Para ello es necesario que hagamos una rápida visión, un vuelo muy alto y muy rápido, de la Medellín en la época anterior, a la que me referiré en esta charla.

Esta conferencia la titulé, con algo de humor, aunque no lo es tanto, como: “... *La alcaldada de un virgomaestre y otras naderías parroquiales. Medellín, años cincuenta y sin cuenta...*”.

Quiero hablarles un poco sobre esa Medellín de los años 40 del siglo XX, que tiene varios aspectos que son substanciales para ir edificando una ciudad moderna que tiene que ver con el desarrollo, con las ideas de progreso que desde el siglo XIX se ventilaban en Medellín, unas ideas que venían desde Europa y que aquí las retoman miembros de las élites de la ciudad, sobre todo a través de una sociedad muy importante, que se funda a fines del siglo XIX. Esta es la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, que es una entidad de orden privado, pero que interviene en lo público y que va determinar una serie de aspectos en el urbanismo, en la planeación, en los ornamentos y distribución de calles, en la creación de nuevas calles...

Por ello esta entidad se dedicó a ayudar a las autoridades de Medellín en el manejo desde lo público.

Hay varios factores que tenemos que analizar y narrando en la medida que avancemos. Estos antecedentes ante todo parten desde el llamado Plan Piloto El nombre completo del plan piloto

de Medellín de los años 50 es el Plan Piloto de Medellín 1950, elaborado por los urbanistas Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert. Estos antecedentes tienen que ver con varios asuntos.

Según el Plan Piloto para Medellín de finales de los cuarenta, elaborado como dije por Wiener y Será, vamos a tener el asunto clave de la arquitectura y de la aparición de las famosas zonas de tolerancia.

La Medellín de los años 40 del siglo XX, es una aparición tremenda, pues hay una transformación profunda y que todos ustedes, por ejemplo, conocen la Plazuela Nutibara, por ello me parece que nos ubiquemos en ese sector de la ciudad, con tantas transformaciones.

Para los años 40 este sector estaba apenas en formación y la Plazuela Nutibara, sería una suerte de lugar especial para a aparición de la nueva arquitectura de Medellín.

Ya existe para esos años en la ciudad, principios de los cuarenta, una facultad de arquitectura que es la de la Universidad Pontificia Bolivariana que se funda entre los años 1940 a 1942, y existen una serie de fenómenos que tienen que ver con arquitectos internacionales que van haciendo como una suerte de intervenciones en la ciudad.

Vamos por ello a tomar la plazuela Nutibara, pues si la observan en este momento está llena de basuras que, si bien tiene las esculturas de Botero, y tiene alrededor unos edificios que siguen siendo representativos de esa época, como el edificio del Hotel Nutibara, que fue construido e inaugurado entre 1940 y 1945.

Este hotel definitivamente tiene varias injerencias en el cambio de una ciudad, que ha sido muy segregacionista, extremadamente clasista, punto que se debe tener muy en cuenta, por otra parte por esa época se discriminaba a los negros

y me refiero a ellos, puesto que en el hotel Nutibara lo hace la sociedad con miembros de la élite, que desalojan a un buen número de los habitantes que se ubicaban muy cerca de allí en alrededores de la quebrada Santa Elena que pasa por enfrente del hotel y que van a empezar una serie de intervenciones en ella para cubrirla, gracias a una serie de debates que tienen que ver con la higiene, con la planeación, y con el asunto del tranvía.

Ustedes la semana pasada recibieron una conferencia muy bella y muy ilustrada sobre el tranvía. Precisamente ese tranvía va a tener que ver con esa parte del Nutibara y de la Plazuela que va a llevar su nombre. Y por donde pasará una vía, una carrilera de este medio de transporte.

Ese hotel Nutibara, les decía que es diseñado y a mí me parece una verdadera paradoja, pues el diseñador de este hotel es un negro.

Un negro norteamericano, Paul Williams, californiano muy reconocido en el mundo de entonces, lo conocen en África, en la India y en Europa. Este arquitecto le ha hecho sus casas a los grandes actores, actrices y directores de cine de Hollywood en Los Ángeles, en Beverly Hills, Hollywood, Hancock Park, en fin, de renombre y con ese reconocimiento, es contratado para diseñar el Hotel Nutibara, que tiene una arquitectura muy estadounidense.

Este comentario puede ahora parecer una bobada, pero en ese momento, es un diseño que va a competir en altura.

Recordemos que la sociedad de Medellín es para este momento una sociedad clerical, una sociedad atravesada por los discursos religiosos, moralistas, de la Iglesia, por las monjas, los conventos, en fin, una ciudad netamente conventual, monástica y litúrgica.

El hecho de que haya un edificio que le compita en altura a la catedral Metropolitana, eso va a significar que hay un asunto que tiene que ver con lo civil y ya menos con lo religioso.

Es de todas maneras simpático que sea el arquitecto negro Paul Williams, el que haga los diseños de este hotel. De inmediato ahí se va a disparar una construcción maravillosa que viene, por ejemplo, en una ciudad como Medellín, que ya en gran parte de sus procesos de industrialización, iniciados a principios del siglo XX, van muy adelantados para los años 40 del siglo XX.

Es que en estos años 40, había una emergencia de nuevas empresas, como el caso de *Pintuco*; ahora a propósito relacionamos ese Pintuco con algunos asuntos de la zona de tolerancia de Lovaina y de otras zonas similares, que para esa misma época coexisten en Medellín.

Bajo esas condiciones aparece el edificio de la *Naviera*, con una arquitectura absolutamente moderna no tan europeizante, una arquitectura que da cuenta del desarrollo de algunos aspectos que tienen que ver con el mundo de la gente que tenía una flota naviera y una flota de vapores en el río Magdalena. Entonces por esa razón va a estar ese edificio que va a ser exuberante y que todos ustedes conocen y han pasado por el centro de Medellín y lo han visto.

También hay otro que le llamamos como el “*Portacomidas*”, pues la cultura popular va haciendo injerencia en el asunto de la arquitectura de las edificaciones, y tiene el pueblo esa capacidad de nombrar y sobrenombrar.

En ese punto hay dos edificios que se juntan. Por ello quiero que ustedes hagan memoria de los edificios que coloquialmente los llamamos los *Portacomidas*, pues era una expresión que era muy popular, especialmente entre el gremio de los artesanos, obreros, trabajadores, que los hijos o las esposas le llevaban a

sus padres o esposos, el almuerzo.

Le llevaban el almuerzo, entonces el Portacomidas era parte del paisaje urbano maravilloso, en el asunto de la cultura popular. Y así esa gente —que es muy inteligente— va a anunciar que ese edificio parece un portacomidas. Y no es solo un edificio, sino un par de edificios, el edificio Álvarez Santamaría y el edificio Cárdenas. Esos edificios todavía los podemos conocer.

Con esta nueva arquitectura en el paisaje vamos a seguir, por la avenida Primero de Mayo, pero es interesante, puesto que vamos a tener la presencia de algunos arquitectos, que tendrán que ver con otras novedades de Medellín.

Seguramente ustedes han oído hablar de Nel Rodríguez, quien tiene muchas construcciones en Medellín, algunas de carácter privado, como casas residenciales, que el mismo decía que esas casas las podrían tumbar cuando ellos quisieran. A él no le importaban mucho los diseños de casas.

Y ahí en esa Avenida Primero de mayo, va a construir un teatro, cuando Medellín a partir de los años 1940 va a ser una ciudad vistosa en arquitectura sino vistosa por el asunto del cine y las nuevas construcciones teatrales, construcciones especiales para proyectar cine.

Aquí en Medellín, se tiene esa particularidad, pues nosotros llamamos teatros a las salas de cine. Creo que es la única parte del mundo donde eso sucede, que llamemos a esas construcciones como si fueran teatros.

Y ahí va a estar el teatro Metro Avenida. Estoy casi seguro que este teatro no fue conocido por muchos de ustedes. Ese teatro diseñado por Nel Rodríguez y de esa misma familia los Rodríguez, que eran grandes arquitectos, está el edificio Central, por la Avenida Primero de Mayo.

Entonces, el Medellín de la década de 1940 es una hermosa ciudad, que brilla, una ciudad de luces, una ciudad que va a empezar a tener ciertos símbolos de distinción, pues tiene muchos visitantes extranjeros.

¿Y por qué? Porque es una ciudad que está en ascenso, desde principio del siglo XX, con lo de las industrias, y llegando a la década de 1940 hay una tremenda consolidación de lo que es el empuje empresarial.

Así, Medellín es una ciudad que brilla, es una ciudad que atrae a los extranjeros, y por eso cuando uno lee reportajes en revistas viejas, tal como la revista Life (Ustedes deben acordarse de esta famosa revista norteamericana, muy reconocida, después de la Segunda Guerra Mundial). Esta revista internacional, tenía entre sus grandes colaboradores a un señor Robert Capa, quien era un gran reportero gráfico, que tiene fotos tan famosas, como la muerte del miliciano, en la Guerra Civil Española. Capa, con su esposa, estuvieron en muchas guerras de ese período, como la de Vietnam, donde allí muere en “...su propia salsa...”, tomándole fotos a los hechos de estas guerras.

Esa revista igualmente se hace famosa en todas partes, pues allí escriben destacados periodistas y escritores, como Ernest Hemingway, por la década de los años 1950, que es la temporalidad que nos interesa.

Ernest Hemingway, va a publicar en medio de su crisis existencial y creativa, primero un reportaje a un gran torero y también publica su escrito: “*El viejo y el mar*”, en la revista Life.

Lo que quiero decir con esta revista Life, es que por el año 1947, envía un reportero, para que tome gráficas y haga un reportaje, sobre esa extraordinaria ciudad de América Latina que se llama Medellín.

Esta ciudad según ellos, tiene una serie de visos extraordinarios en su arquitectura, que está en plena transformación, que tiene, además, muchachas muy bonitas. Ese concepto sobre las mujeres bonitas de Medellín, que empiezan a salir en los almanaques como los de Coltabaco, los de cigarrillos Pielroja, con modelos de esta ciudad.

Es en definitiva una ciudad linda, que hay que mostrar, para que empiece el turismo, y eso estará relacionado, todo ello es muy interesante, puesto que una ciudad es una gran complejidad y una serie de asuntos correlacionados, unos nudos, unos lazos, unos tejidos.

Por eso el aeropuerto Olaya Herrera, que ya existía desde 1932, denominado al principio campo de aviación de Las Playas, donde se accidentó en 1935 Carlos Gardel, el cantante argentino de tangos llamado entonces el Rey del Tango.

Ese aeropuerto va a entrar en ese empuje arquitectónico, que es su arquitectura una real maravilla, toda una atracción para la gente de la ciudad. El diseño lo realizó el arquitecto Elías Zapata.

Medellín en definitiva no solo es una ciudad industrial, sino que la atraen para las visitas turísticas.

Todo lo anterior me parece que se va a reflejar de manera extraordinaria en la década de 1950 sobre esto continuaremos hablando, para entrar en materia sobre el Barrio Antioquia.

Por los años 1940, no solo es la arquitectura, la belleza de la ciudad, la presencia de fotógrafos y reporteros extranjeros, las muchachas bonitas, sino que además Medellín tiene nueve zonas de tolerancia, lo que es bastante decir.

Eso, ¿qué significa?. Que esa ciudad que les estoy pintando, que es muy moderna en la construcción, pero muy atrasada en la mentalidad con el cuento que todo depende de la iglesia, del arzobispo, de lo sacerdotal, de las monjas, de los claustros conventuales, y hay una serie de censuras que vienen desde principios del siglo XX, con la Juntas de Censura, que controlan los cines, que van a estar constantemente intervenidos y manipulados por la iglesia.

Juntas que van a realizar la clasificación moral de las películas, de que la iglesia tenía que saber cuáles obras de teatro se iban a presentar en la ciudad puesto que, si eran anticristianas, anticatólicas, inmorales, en fin, y es todo esto muy interesante.

Sobre esto hay muchos trabajos de grado en las universidades de la ciudad, y específicamente en la Universidad Nacional, y entonces ahí vamos a tener algo que es contradictorio. La ciudad de los trabadores de los obreros, de las grandes fábricas y de esas magníficas construcciones arquitectónicas, con muchos arquitectos extranjeros, va a tener nada menos que nueve zonas de prostitución.

Mejor dicho, en un determinado momento, Medellín va a tener más prostitutas que trabajadores. Sobre eso se ha escrito mucho; por ejemplo, el historiador Saturnino Sepúlveda, hace una historia de la prostitución en Medellín y él dice que en Medellín, este hecho es extraordinario, porque nueve zonas de prostitución, implica muchas gente y esas zonas también son clasistas.

¿Qué significa esto? Que hay zonas para prostitutas elegantes, de madamas maravillosas. Por ejemplo, Lovaina, está junto a los barrios de los ricos, es decir junto al barrio Prado, y es la zona elegante de las prostitutas, como el caso de Martha Pintuco y por ello se decía que iba a conectar la fábrica Pintuco,

de los señores Saldarriaga, con esta prostituta, puesto que mi tesis, o por lo menos las investigaciones para la misma, fue sobre las zonas de prostitución de Medellín.

Esta dama se aplicaba grandes capas de maquillaje, señora nacida en Yarumal y muy inteligente. Personalmente me llamó mucho la atención que Yarumal, produjera tantos curas, fotógrafos y prostitutas, es algo realmente maravilloso, poco común.

Por ejemplo, el primer sindicato de prostitutas, que yo recuerdo se creó en Yarumal.

Recuerdo hace muchos años, yo trabajaba en un periódico de esos sensacionalistas, que tenía sede en Bogotá, y me dieron esa noticia. Entonces fui a entrevistar todas esas muchachas que estaban sindicalizadas.

Pero eso fue mucho después del barrio Lovaina. Lo que quiero expresar, es que esas nueve zonas de tolerancia, que no fueron fotografiadas por los fotógrafos extranjeros, pues no se metieron por esos lados, ni a Guayaquil, Orocué, La Bayadera, La Toma, o Las Camelias, que eran los sitios para los trabajadores, donde había zonas de tolerancia y de rumba muy complejas, como esa que les comento de Las Camelias, que estaba en cercanías del municipio de Bello (por toda la llamada “carretera vieja”), donde se rumbeaba intensamente, sitio donde había muchos bares, de muchos establecimientos de jolgorio.

Allá por los años 50 van a matar a un famoso cantante, Lucho Vásquez, gran figura de la farándula local, que cantaba canciones como “*El aburrido*” y “*El tren lento*”, y lo asesina un individuo que trabajaba en el antiguo DAS, que era el Servicio de Inteligencia SIC, que era de puros asesinos como el DAS de después, eran instituciones muy peligrosas.

Esas nueve zonas de prostitución, van a tener una serie de medidas represivas por parte de las autoridades.

Hay aquí tanto gobernadores como alcaldes, que asumen una posición de censura e irse en contra de una ciudad que, para los años de 1940, según los editoriales de periódicos como El Correo y El Colombiano, era la sucursal de Sodoma y Gomorra, y también algunos arzobispos de mano dura se ponen en la tarea de control y moralidad.

Lo que creo es que era una maravilla y no propiamente Sodoma y Gomorra. Pero hacia los años 1940, en las Juntas de Censura, sobre las que les he comentado, está el llamado Pepe Metralla, que era un gran ingeniero, cuyo real nombre era José María Bernal, laureanista, este ingeniero empieza a velar en el Palacio Municipal, los murales de Pedro Nel Gómez, había que taparlo y censurarlo, puesto que está mostrando a los trabajadores, otro tipo de cosas que no les interesa a los de la iglesia, a los conservadores y no nos interesa lo que representan, podría decirse desde su punto de vista.

En ese momento ya empiezan a aparecer grandes artistas como el caso de Débora Arango, cuya producción es extraordinaria, pues va a pintar esa otra cara de la ciudad que quieren ocultar.

Y aparecen ahí también dibujos de las primeras prostitutas, del partido conservador, de un monstruo tremendo que va a haber en Colombia. No sé si ofendo a alguien con mi comentario, pero en alguna oportunidad escribí algo contra ese monstruo y casi me machetea.

Me esperaron afuera del periódico El Colombiano, una manifestación de laureanistas. Los seguidores de Laureano Gómez entre 1940 y 1950 van a ejercer un poder absoluto en lo relacionado con la censura, en el control de las ideas, apoyados por sacerdotes como Joaquín García Benítez, un importante

arzobispo de la ciudad y que va a prohibir bailes inmorales como el mambo de Pérez Prado, el mambo que a través de las películas mexicanas y de las disqueras, pues ya Medellín era muy pujante en lo relativo a la industria fotográfica, se estaba expandiendo ese ritmo por la ciudad.

El ritmo del mambo sobre todo en sectores populares y obreros como el caso de Guayaquil, va a ser bailado, aun entre hombres y con coperas, por ello lo prohíben como inmoral.

Yo digo esto, porque tuve un tío, el tío Marcelino, que era un gran bailarín y me contó muchas historias, de cuando iba a ciertos bares de Guayaquil. Él se fue contra esa prohibición y entonces bailaba a Pérez Prado, el mambo Uno, el Mambo número dos, Lupita qué tiene, qué quiere, y él bailaba hasta solo, entre las mesas, y era un loco por el mambo de Pérez Prado.

Lo que quiero decir es que ahí hay un poco de provisiones. No me quiero meter ni con lo de Gaitán, ni con los nuevos almacenes, estos que son extraordinarios y novedosos, pues son almacenes por departamentos como el caso del TIA, el LEY, de don Luis Eduardo Yepes, que aprendió el manejo de ese tipo de almacenes en los Estados Unidos, y en Barranquilla coloca el primer Ley, él que era de Copacabana y va y pone en la costa una novedad completa.

Otro almacén era el Caravana, que era de un genio, señor de la publicidad y el comercio, don Víctor Orrego, pero poco se hablará de este tipo de almacenes que hacen parte de esa ciudad bonita, de esa ciudad pujante, de esa ciudad comercial, de esa ciudad que además tiene nueve zonas de tolerancia y en la que para todos hay.

Para todos hay, prostitutas, muchachas baratas, otras muy caras, y muy exclusivas.

En fin, ese mismo sistema ideológico y esa misma represión mental y de otra índole que se va dando por los años 40 del siglo XX, se va a imponer en Medellín, por una cosa, que tiene mucho que ver con lo moral y las conductas: Y es que todas esas prostitutas, les están haciendo mal es a los niños y a las niñas. Eso es lo que se comenta.

La cosa es que la parte inmoral de las prostitutas, está muy cerca de las escuelas, muy cerca de las iglesias. Si bien hay una reglamentación, sobre a cuantos metros deben funcionar esos negocios, de las escuelas y de las iglesias y otras actividades.

Por lo anterior es que me refiero a un alcalde, que lo he denominado como el “...*virgo maestre*...”, y se llamaba don Luis Peláez Restrepo, que era uno de los accionistas de Pepalfa, que era una fábrica de calcetines, donde había mucha mano de obra femenina y que estaba ubicada muy cerca de la Universidad de Antioquia, y entonces ese señor, al ser nombrado alcalde, y su secretario de Gobierno (Alfonso Restrepo Moreno), ordenan que todas las zonas de prostitución de Medellín, deben pasarse a un lugar que es estratégico, que solo tiene una sola entrada y salida, está cerca al aeropuerto y es el barrio Antioquia o los Barrios Unidos.

Eso tiene una historia maravillosa, pero también escalofriante, y por orden de ese alcalde y su secretario de Gobierno, se pasan allí las nueve zonas de tolerancia que existían en Medellín.

Imagínense ustedes a principios de los años 1950 a 1951, con esa alcaldada, trasladan todas las prostitutas y proxenetas, a volquetadas, hacia ese sector. Pero también todo lo que gira a través de la prostitución.

De esta manera el Barrio Antioquia, que se denominó así en homenaje a este departamento, se diseñó bajo la orientación de don Félix Mejía, que fue otro gran arquitecto y por eso

aparecen, la calle Rionegro, y cada calle es dedicada a diferentes municipios antioqueños.

Los habitantes del barrio Antioquia, son procedentes, unos del suroeste, otros del occidente antioqueño. Era por esos años un barrio de trabajadores, con escuela y fábricas. Recuerdo una fábrica de medias que era “*Medias Crystal*”, cuyo propietario era don Octavio Echavarría.

Esa fábrica, me generaba algo de sospecha. Pues estudiando uno temas históricos, se preguntaba: ¿Por qué ese señor que era Luis Peláez Restrepo, accionista de Pepalfa y de una fábrica de calcetines le manda un poco de prostitutas a un barrio donde hay una fábrica de calcetines? Le envía unas jauladas de ese tipo de personas. Pues ese barrio que era un barrio sereno y chévere, excepto porque allí, ahora se estaba hablando del monstruo de Laureano Gómez, allí va a haber a principios de los años de la década del 1950, unos sujetos que igualmente en el municipio de Bello los registra, que se les llamaba como los “*aplanchadores*”.

Digamos que en la época de la violencia urbana y en eso nos tenemos que referir a la violencia liberal-conservadora de los campos, pues los llamados “*aplanchadores*”, era conservadores laureanistas, que perseguían y reprimían a los liberales.

Si ellos encontraban un liberal, les daban lo que ellos denominaban como “*filo*”, y decían “...*para que vamos a perder a este, vamos también a darle filo...*”, por eso con el plan del machete atacaban a los supuestos liberales.

Por ello, el único lunar que tenía el barrio Antioquia, era la presencia de los “*aplanchadores*”, que se ubicaban en algunas cuadras de ese barrio. Pero allá fueron a dar entonces, los cargamentos de prostitutas, y ese barrio se va a volver un verdadero infierno. Decían que el barrio Antioquia, era la

sucursal del infierno y por ello el barrio se va a transformar en el nuevo barrio de las prostitutas de Medellín.

Así, las prostitutas de Medellín, que eran de una infinita cantidad, vienen a dar a este barrio, expulsando en buena medida a la gente del Barrio Antioquia.

Recuerdo de un personaje muy famoso que lo llamaban el “Gordo Aníbal”, este era un carnicero nacido en este barrio, que después se dedicaría a tener unos bares de tango y él tenía un altar para Gardel. Él decía que Gardel le hacía hasta milagros.

Este señor cuando era joven, vivía en el Barrio Antioquia y decía que por allá había unos saboteadores, que mandaban de otros lados, venían de diferentes partes para abaratar los precios de todas esas casas y por ejemplo por las noches les colocaban unos bombillitos, no cualquier bombillo. Era toda una puesta en escena de la maldad.

El bombillo rojo, tiene un concepto universal, que nació en París, con las prostitutas de esa ciudad y así los barrios de tolerancia, en donde había un bombillo rojo quería decir: “...vengan acá, vengan acá que los estamos esperando...”.

Colocaban el bombillito rojo y entonces todos esos borrachos que iban al barrio Antioquia, tocaban la puerta bien duro. El gordo Aníbal decía: “...yo estaba muy joven, pero a eso de las 12 pm o 1 am, le daban patadas a la puerta y yo salía y me decían; donde están las muchachas, muéstrenos el catálogo de las muchachas. Y yo les respondía, pues la única muchacha que hay es mi mamá que tiene casi 100 años...”.

Esas eran tácticas de extorsión en el barrio Antioquia y por eso ustedes no se deben aterrar, de que se comente que este barrio por la década de los años 60 del siglo XX, y a posteriori, va a pasar de ser un barrio de obreros de gente muy sana,

a convertirse en el barrio de las primeras “mulas”. De esta manera, en la época de los mafiosos, algunos habitantes de este barrio Antioquia se van para El Poblado y por eso a éste le dicen la parte alta del barrio Antioquia.

Esa historia hay que conocerla, que ha estado oculta durante mucho tiempo, una historia de una terrible represión contra una barriada en Medellín.

A propósito, un sujeto muy arbitrario como lo era el que fue alcalde de Medellín, Luis Peláez Restrepo, quien saca un decreto, yo diría un decretazo, el 517 del 22 de septiembre de 1951, declarando como zona de tolerancia, al barrio Antioquia. Este decreto se fue a demandas, y el tema es muy bello, pues hasta la iglesia a pesar de ser tan reaccionaria, se pone en la mayoría de casos al lado de los habitantes de este barrio.

Esta situación desarrolla muchas actividades con los cronistas y por ello realicé una rigurosa revisión de los cronistas de varios periódicos, como El Colombiano y El Correo, con cronistas que están al lado de la gente, revelando todos esos dolores, esa delicada situación que los iban a azotar de día y de noche, y que todo ello se les volvió un verdadero infierno.

La situación fue tan delicada, que no se si decir que ello si es un orgullo haber tenido los primeros carteristas en Colombia, aunque la historia dice que los primeros son los de Manizales, y algunos de ellos vienen a dar clases al barrio Antioquia y por ello los grandes carteristas del mundo son de este barrio, que van por todos lados con esos dedos finísimos esculcando a la gente.

Por ello uno se pregunta, por qué Griselda Blanco, una costeña cartagenera, llega al barrio Antioquia. Y allá se forma o mejor se mal forma. ¿Se acuerdan de la Viuda Negra, la reina de la coca?, a ella la mataron a bala por los alrededores del barrio

Belén. Y es que ella en el barrio Antioquia, aprendió todas esas mañas.

Entonces, el barrio Antioquia, luego de ser un barrio obrero, un barrio sano, un barrio con escuelas, un barrio popular e interesante, se convierte en un verdadero infierno.

Esos son aspectos de los años 50 del siglo XX, solo quiero recordarles que entre 1950 y 1951, sale de circulación el tranvía en Medellín y ello implica muchas cosas, pues es también una suerte de privatización de lo que era el transporte público en la ciudad.

Hay una cosa que puede ser pintoresca y bonita y es las flotas de buses de Medellín, que llegan a los distintos barrios y estos quisieron conservar del tranvía los colores distintivos. Los del barrio Buenos Aires, eran grises y azul. Y todos esos colores de las flotas de antes, ahora ya todos son iguales, tienen que ver con la crisis del tranvía que se acaba, pero que contribuyó a una serie de asuntos, que tiene que ver hasta con la cobertura de la quebrada Santa Elena, que se hace no solo por asuntos de higiene y salubridad, sino también por aspectos que tienen que ver con la planeación de la ciudad.

Se me había olvidado hablarles un poco del plan piloto de 1950, desarrollado por los arquitectos Paul Lester Wiener y José Luis Sert, quienes quieren hacer una ciudad funcional, lucrativa, con plusvalía, que genere ganancias, bien diseñada, ordenada.

Pero los años 50, van a llegar con otro tipo de fenómenos que realmente son terribles y que tiene que ver con muchas cosas de la ciudad y del país.

Una de ellas es la manifestación inicial de las primeras crisis de las industrias de Medellín, puesto que las industrias de la

ciudad, con ese capitalismo que es interesante también, con el caso de la mano de obra con esa transición entre el campo y la ciudad.

Muchas veces era porque los nuevos habitantes, buscaban trabajo en tantas fábricas, en tantas empresas, pero llegados los años 50, no van a tener esa posibilidad de dar empleo a tanta gente, y por ello hay que meter el factor de la situación generada en los campos, relacionado con la violencia liberal y conservadora en los campos colombianos.

Por ello, los sobrevivientes de esta crisis social, emigran hacia las ciudades a escapar de la chusma, de la guerrilla liberal, de la policía asesina que viene con los “chulavitas” de Boyacá.

De esta manera la gente inmigra hacia las ciudades. Así las cosas, esa Medellín maravillosa, que el fotógrafo Capa muestra en la revista Life, ya para los años 50, la cosa será diferente, ya no habrá tanta belleza. Y esto se refiere a que esa planeación urbana del viejo mapa del Medellín futuro, eso se va a pique, porque esta ciudad se queda desfasada y esa planeación organizada por Wiener y Sert, solo se va a aplicar en el tema del transporte.

De que la distribución de la ciudad definirá, que partes serán residenciales, cuales de ellas para las empresas y las industrias. En definitiva, este plan era una cosa funcional y funcionalista, totalmente.

Todo ello muy interesante, si ustedes lo consideran, pero lo que ocurre es que todo se desboca, pues la gente empieza a venir a Medellín, y esa ciudad linda y pintoresca, cambia.

Ahora les voy a contar algunos aspectos, que pueden ser interesantes para ustedes, para que ustedes vean el cambio de luces que va a tener Medellín en los años 50 del siglo XX.

Y es que el cambio de luces, tiene que ver con el barrio Antioquia, tiene que ver con toda una especie de presencia de mucha gente, que van a ocupar lugares que no han sido urbanizados.

Y esto va, desde la estación Central del Ferrocarril, o sea por allá en la estación Medellín, que es la zona propuesta por el plan piloto de modernización de la ciudad, diseñado por Wiener y Sert, planteando por ejemplo donde debería estar el Centro Administrativo, como se hace definitivamente hacia 1980.

Ese espacio se llena de tugurios, muy similar a lo que ocurre en Argentina, con las tales Villas Miseria, o en Brasil con las favelas. De esta manera llegan los tugurios a Medellín, en la década de los años 50.

Y que quiere decir eso de tener un poco de tugurios. Pues es la llegada de mucha gente, sobrevivientes de la violencia y otros que al llegar se encuentran que no hay cama para tanta gente en Medellín, entonces les toca vivir en rancherías que van ocupar, en un principio a lo largo de todo el río Medellín.

Entonces ese río Medellín, que para los años 1940, ya se pensaba en un río fantástico, puesto que por ahí vendrían las futuras autopistas y el futuro metro, paralelos a la ferrovía del anterior Ferrocarril de Antioquia, y que por ahí pasaba el río y su rectificación, ese sector empieza a llenarse de casuchas de cartón.

Eso es como decir que ese sueño de la burguesía medellinense, se convierte o se transforma en una suerte de pesadilla, puesto que ese sector se llena de gente pobre, de negros, de gente que no tiene techo, que no tiene destino ni futuro. Los desplazados de la Violencia.

Esa es la Medellín, que no va a ser fotografiada, pero va a ser intervenida de manera demagógica, y lo digo de esa manera, en el sentido que, de todas maneras, Medellín es una ciudad linda, que es la ciudad de las muchachas bellas, que es la ciudad de los colores, la de las orquídeas.

Ojo con esta expresión, a nosotros siempre nos hablaron de las orquídeas y debemos entender, que la orquídea, esa flor maravillosa, tuvo también un sentido clasista.

Ustedes ven que el hotel Nutibara, su logo es una orquídea, y eso no es gratuito, ni es una idea caída del cielo, sino proviene desde los años 50, cuando aparece.

Entonces frente a toda esa problemática social de los tugurios, también hay una serie de mecanismos de las clases dirigentes de Medellín, trabajado y pensado para mostrar a la ciudad como la luminosa, la ciudad de las industrias, la que aún se parece a la de los años 40, la ciudad que va a estar maravillosamente en su Centro, llena de avisos de neón. Eso es una maravilla de luz.

Los avisos de neón es una cosa tremenda, porque las noches de Medellín, pese a que esto solo es en las partes céntricas, en las periferias está la gente sufriendo, parando un rancho, izando una bandera, sembrando una mata de plátano, pero eso sí, estamos con los neones.

Por ejemplo, Coltejer, ustedes saben que esta fue una de las grandes empresas textiles de Medellín, fundada en 1907. La primera empresa textilera se creó en Bello, como ya sabemos, y esa fábrica, la de Coltejer, en medio de estas luces de la ciudad, va a imitar cosas similares a los Estados Unidos, específicamente a las colinas de Hollywood.

Ustedes que han viajado por esas tierras, recordaran que, en Hollywood, en un cerro están esas letras y de esta similar

manera, los de Coltejer hacen por las colinas de Enciso un gran aviso a lo Hollywood.

Un aviso verde, que se veía dese toda esa ciudad que aún es muy pequeña y se veía de todas partes. A su vez, confecciones Everfit (Confecciones Colombia), va a instalar en el cerro el Volador, un gran venado luminoso.

Entonces, todas esas luces, le hacen preguntarse a la gente: *¿Están iluminando esa miseria nueva, o la están tapando?* Esa es una característica de los años 50 en Medellín.

Y va a florecer esa ciudad colorida en el sentido de la fotografía. Medellín ha sido una ciudad de fotógrafos. No tenemos tiempo para hablar de los grandes fotógrafos, de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, especialmente procedentes de Yarumal y de Valparaíso y de Caramanta.

De esos fotógrafos, vamos a tener dos tipos fundamentalmente, uno de ellos que se dedica a tomarle fotos a las fábricas, que es Gabriel Carvajal, y otros que se dedican al asunto de la planeación, contribuyendo a lo indicado o planeado por Wiener y Sert, los dos ingenieros y arquitectos, uno catalán y otro de origen austriaco, hacen para Medellín, eso que les digo de la funcionalidad. Ahí va estar la fotografía, que va a ser un asunto comunicativo importante.

De esta manera empiezan a salir los álbumes. Cuando ustedes conservan un álbum, especialmente los familiares, eso es maravilloso, pero eso es luego de esos a blanco y negro, van a llegar los de color en Medellín.

Y ese color, que no tiene nada que ver con el color de la tristeza y la melancolía de las barriadas como la del barrio Antioquia, ni la de los tugurios; ese color entonces va a estar en pequeñas

y grandes empresas, como el caso de Movifoto, del señor Mario Posada.

Allí va a trabajar inicialmente una extraordinaria joven muchacha, fotógrafa, y va a ser una reportera, la primera reportera gráfica que vamos a tener en Medellín, Giovanna Pezzotti, que va a ser muy importante a fines de la década de los años 50 y sobre todo en los años 60 y 70, porque ella va a mostrar la cara de Medellín, mejor dicho, otra cara.

Esta fotógrafa, muere hace poco, hacia el 2019, un tanto ignorada, a pesar de haber sido la primera reportera, que se va a encargar en esos años de tomarle gráficas a los tugurios de Medellín, como los de Moravia.

Ese colorido de los tugurios, va a llevar a que existan fotógrafos que no solamente estén fotografiando la ciudad a través de las fábricas, de las industrias y de la producción, sino también hay fotógrafos que van a mostrar como Foto Reporter, como Carlos Rodríguez, que nos mostraran la ciudad en otras dimensiones, como en las calles, los caminantes, la gente común y corriente, que no son la gente linda, que no es la gente bonita, que se promueven en almanaques y en álbumes y en fotografías y en asuntos para los extranjeros, para que vengan a ver eso tan maravilloso que es la Medellín de los años 50.

Y por eso se va a crear una oficina, que es muy famosa, por los años 1955 a 1956, que es la Oficina de Turismo de Medellín.

Uno se pregunta, ¿qué intenciones se tuvo con la creación de esta oficina? Y porqué esa oficina solo promueve una empresa sin chimeneas como es el turismo vengan extranjeros que venían promoviendo desde los años 40, sino además para hablar de esa Medellín florida.

Ojo con eso, por ello les estoy hablando de las orquídeas, planta que solo la podían cultivar gente de la clase alta y de cierto sector social muy exclusivo.

¿Y por qué están hablando, y por qué van a aparecer las flores en Medellín? ¿Y por qué va a aparecer un concepto a través de un slogan que se llama: la ciudad de la eterna primavera?

Todo ello está anudado y enraizado en la ideología, en los discursos de dominación, en los discursos hegemónicos, en los discursos de opacar y de no mostrar realmente la realidad en todas sus dimensiones.

Por eso se dice: “...*La ciudad de las flores y entonces vamos a hacer el desfile de silleteros en el año 1957...*”.

Por eso en la Placita de Flores, es una plaza muy vieja, la primera plaza cubierta de Medellín, después fue la de Cisneros, y ahí desde 1957, aparecen los silleteros y entonces nos preguntamos: ¿Por qué los silleteros y por qué se diseña un slogan como La ciudad de la eterna primavera?

Lo anterior está definitivamente enraizado a algo, que tiene que ver con el poder y el sustento de una ciudad que es mentira. Pues está llena de miserias, pero vamos a mostrarla como la ciudad de las flores y de la eterna primavera, para que lleguen los extranjeros y vean que este es un clima primaveral extraordinario. Esa es una parte de los años 50, que muchas veces ni nos lo cuentan, o que simplemente nos lo hacen ver como si fuera un asunto más pintoresco, pero la realidad es que la historia no está ahí.

Y la historia tiene que estar ahí, para descifrar e interpretar una serie de sucesos que no son gratuitos, que no son caídos del cielo, ni son producto de un escritor muy imaginativo, ni

son fábulas, sino que eso está conectado con eso que hemos llamado la ciudad primaveral, y ahí vamos en una ciudad de los años 50.

Sobre el aspecto político en los años 50, luego de Laureano Gómez, que es en suerte una forma de dictador, que cierra el Congreso, y de Mariano Ospina Pérez, que cierra lo relacionado con los Concejos y las Asambleas, manteniendo este manejo Gómez.

Luego del Golpe de estado realizado por los llamados Idus de junio, por parte de un dictador o mejor un dictadorzuelo, que además es corrupto, como es el caso de Gustavo Rojas Pinilla, entre 1953 y 1954, y llegó hasta el año 1957.

Lo menciono porque Medellín, va a tener muchas cosas que ver con este dictador, pues trae la televisión al país.

Por ejemplo, recuerdo que mi padre me contaba lo siguiente: *“...fue muy bueno que Rojas Pinilla, trajera unos carros extraños, esos escarabajos, y cada carro cuesta como cinco pesos. ¿Vos compraste?”*, y es que entran los Volkswagen, escarabajos, cucarroncitos, y entran un poco de asuntos, que van ocultando la verdadera calaña y fisonomía de una dictadura como esa.

Entonces en Medellín, esto es muy interesante, porque en la ciudad vamos a hablar de un joven del suroeste antioqueño, que era Gonzalo Arango, que era hijo de un telegrafista de Andes, y este personaje llega a Medellín con el propósito de estudiar en la Universidad de Antioquia, que era la máxima expresión de un sueño, estudiar en dicha universidad.

Empieza a estudiar derecho, pero la verdad no estudió nada, pues se queda trabajando en la biblioteca de la universidad, y llega un señor que era muy importante en los años 50, entre

muchos de ellos, pensadores e intelectuales, gente que discutía, que ponía librerías, que tenían otros objetivos en esa ciudad primaveral y florida.

Ahí, aparece Alberto Aguirre, quien tuvo una librería muy famosa, en el centro de Medellín, la Librería Aguirre, por Maracaibo con Junín, cerca y diagonal al teatro Opera, hablando de todos esos teatros que florecían en la ciudad, y a su vez, Gonzalo Arango será empleado de Alberto Aguirre en su librería. Alberto igualmente era el director de la Agencia France Press, en Medellín, y él lo lleva para que redacte algunas cosas, a pesar de que no sabía francés, el que va a ser el gran nadaista, un muchacho inteligente.

Fuera de eso Alberto Aguirre, y otros amigos, estaban muy interesados por el cine. El cine en Medellín, y específicamente la proyección de películas era muy importante en esa sociedad espectadora, que se va estableciendo, desde 1900 a 1930.

Después, viene la sociedad de los radioescuchas, pues la radio de Medellín era extraordinaria, la industria fonográfica y las músicas. Pero en los años 50, el asunto es que, en Medellín, no se produce cine, pero el cine tiene una mirada intelectual y crítica.

Por eso van a aparecer en Medellín, por esos años, que son terribles en muchas cosas, los tales cineclubes, que es una idea de Alberto Aguirre, con el Cineclub de Medellín.

Y este Cineclub, es realmente un Club hecho a la francesa, y ellos aprenden todo eso de la Nueva Ola y de todos esos temas europeos, específicamente provenientes de París y toda Francia.

Es un club donde, yo me afilio y tengo que pagar una cuota mensual y por ello tengo libros, y hay boletines y discusiones

cinematográficas y se habla de los diferentes directores. En fin, se crea una cultura del cine.

Por eso todas esas salas de cine fueron interesantes por los años 50, así como el caso de los tugurios, junto con los viejos edificios maravillosos, como el de la Bastilla, el de Fabricato, en fin, todas esas edificaciones que van sembrándose en el centro de Medellín, pero también las librerías y el cuento del cine y el cineclub.

Entonces hay cosas que son bonitas en los años 50 y otras que son terribles y aún no me he desprendido del barrio Antioquia, pues el problema del barrio Antioquia va a ser de toda la década de los años 50, que son una tira y afloje, de esas grandes manifestaciones populares que se promueven desde el barrio Antioquia, hacia el centro.

Con ello llega la gran represión por parte de la policía y de los alcaldes de la ciudad contra esas manifestaciones que se llamaban, las *“marchas de la angustia”*. Es que pongámonos en los zapatos de un habitante del barrio Antioquia, que le invadan su territorio, que le afecten su intimidad, y que además tenga que irse expulsado, teniendo que vender su casa por cualquier cosa. Eso realmente es terrible.

El asunto y la especulación inmobiliaria, que se despierta en Medellín es muy fuerte. Claro, la ciudad bonita, la ciudad de las fotografías, la ciudad de los neones y de las luces, es también una ciudad, llena de angustias.

Es que eso de llamar a una manifestación como de las angustias, además de que fue reprimida, era algo muy delicado. Si bien el barrio Antioquia está lejos, y ahora aún es lejos del centro de la ciudad, entonces la policía esperaba a todos los manifestantes, para que, al llegar al centro, les impidieran interrumpir las actividades y la tranquilidad de ese sector.

Eso, por un lado, pero, de otra parte, estaba la opinión de la gente que decía que si se le cambiaban el nombre al barrio, eso desaparecería. Se pensó en llamarlo como el barrio Trinidad o de la Santísima Trinidad, así como el nombre de la iglesia del sector, dirigida por un sacerdote Mario Morales (después llegó el padre Abel García).

Este cura, que parecía un dirigente popular por los años 50, fue el que también organizó los llamados Comité cívico del barrio, que eran como las actuales Juntas de Acción Comunal que empiezan a funcionar a comienzos de los años 60.

Definitivamente la Medellín de los años 50 es paradójica e históricamente hay pocas historias al respecto.

Ya para los años siguientes, algunos historiadores, como el caso de Oscar Calvo, hacen unos énfasis maravillosos de los años 60, donde Medellín es una ciudad que irrumpe con otros asuntos culturales que tienen que ver con las juventudes del mundo.

Esta es una década fuera de lo común, que implicará otra charla. Concretando, sobre la década de los años 50, además de lo sucedido con el barrio Antioquia, hemos indicado que aparece el nadaista Gonzalo Arango y el dictador Gustavo Rojas Pinilla. Sobre Gonzalo Arango, luego de trabajar con el periodista Alberto Aguirre, se va a vivir a la ciudad de Cali y se vuela de Medellín cuando cae la dictadura de Rojas, pues el era un declarado rojaspinillista.

Antes de llegar a Cali, se va al Chocó y luego en Cali, le abren un puesto en una agencia de publicidad, regresando nuevamente a Medellín, cuando se instala el Frente Nacional hacia 1958, con ese acuerdo bipartidista, entre conservadores y liberales.

Como les había indicado, Arango era un muchacho muy inteligente, pero además tenía una capacidad de ser escandaloso, y a pesar de aparentar ser un tanto tímido, funda un movimiento, con una serie de manifiestos entre 1958 y 1959, que estaban influidos por movimientos como el dadaísmo, y con algunas influencias de escritores europeos de principios del siglo XX.

Ese manifiesto tiene un acto central, en la plazuela San Ignacio, que es una de las más bellas de Medellín y muy significativa, llena de historia, y de historia de juventudes, de jóvenes que fueron capaces de no ser sumisos en un momento determinado.

La plazuela de San Ignacio va a dar por ejemplo de nacimientos culturales a mediados de la segunda década del siglo XX, de una serie de muchachos, a una tropilla que se denominaron como los “*Pánidas*”, donde estaban entre otros: Fernando González, León de Greiff, Ricardo Rendón, el mismo Félix Mejía, que antes lo había mencionado como un gran arquitecto, Tartarin Moreira, etc., etc. etc. Los Pánidas son trece, como lo canta León De Greiff en su famosa balada (Balada trivial de los 13 pánidas).

Y estos, digo los nadaístas, en la plazuela San Ignacio hacen un acto que no sé cómo puede ser considerado por la gente, y lo hacen solo para llamar la atención, pues eran muy publicitarios y escandalosos.

Ellos decían que habían leído a los Beats y a su generación, realmente lo que hicieron fue la quema de libros haciendo unas pilas, lo cual llamó mucho la atención de la gente.

Eso fue un evento que todos los periódicos lo registran, pues es demasiado escandaloso, y más para esos tiempos.

En definitiva, los años 50, tiene esa semillita de una juventud rebelde, una juventud no ortodoxa, una juventud que se aleja del influjo de las sotanas, del catecismo y de todos esos discursos clericales.

Ellos están influenciados por la transformación del Vaticano, pues por esas épocas, el papa Juan XXIII, impulsa una gran reforma con el Concilio Vaticano II, lo que va a suscitar en América Latina, una semilla que llega a famosa la Teología de la liberación, y que varios curas seguidores o producto de esta nueva visión generan transformaciones en la Iglesia católica.

Y en Medellín, estos curas influenciados por esta nueva doctrina, van a estar al frente de las luchas populares. ¿De cuáles luchas populares? Pues de todas esas luchas de la gente que venía a construir en esas lomas, porque cuando en el río no se puede construir más, pues entonces se van subiendo por las laderas.

Por ello recuerdo el libro que escribí sobre Granizal, que es una vereda de Bello, y era tan compleja, que los de Medellín dicen que es de Bello, y los de Bello dicen que es de Medellín. Era tan difícil ir por allá, que no se podía ir ni a caballo. Pero los de Medellín decían, especialmente los de esas administraciones: *“... que pereza tanto pobre juntos...”*

Esos sacerdotes de la Teología de la Liberación, van a estar presentes en esos territorios.

Pero yo pregunto cuál programa de planeación de Wiener y Sert, eso no sirve, ese proyecto de plan piloto realmente no sirve para esta parte de la ciudad. Observen que las gentes inmigrantes, tienen que hacer sus casitas paradas en cuatro postes o palos, sembrar unos plátanos, poner una bandera de Colombia.

Entonces un grupo de sacerdotes, entre ellos el presbítero Vicente Mejía, se van a contactar con Giovanna Pezzotti, y esta fotógrafa va a ser la primera que toma las primeras impresiones y registros de todos estos barrios, como es el caso del barrio Fidel Castro, que así se llamaba una parte de lo que actualmente es el sector de Moravia.

Por ahí se crean otros barrios como el barrio Moscú, que es el actual Santa Cruz, el barrio Lenin, que es ahora el barrio Francisco Antonio Zea, el barrio Santander y toda esa zona del actual barrio de San Benito y lo que es el Carlos E. Restrepo, y de esta manera llegan los años 60 y allí en lo que es hoy el mercado de la Minorista hay un grupo de tugurios, que lo van a denominar como Camilo Torres.

Pero esta no es la pretensión de esta charla de hablar de la década de los años 60 del siglo XX, pero si vale anotar algunas cosas sobre esos sacerdotes de la nueva teología de la liberación, que eran muy tremendos en la elaboración de cómo solucionar los problemas de vivienda de un poco de gente que han llegado a la ciudad y no tienen techo.

De esta manera nacen los barrios El Popular 1, el Popular 2 y toda esta serie de nuevas barriadas. Bajo esta situación, aparece el Instituto de Crédito Territorial ICT, que quiere solucionar los problemas generados en estos sitios.

Y están todavía el proyecto de vivienda llamado: Casitas de Providencia, que era una propuesta urbana para que Medellín no fuera tan feo.

Los administradores de la ciudad no querían ver casitas de cartón, y por eso dijeron; “...hagamos unas casitas dignas y que se puedan fotografiar y meter en un álbum...”, eso era un programa muy interesante.

Pero recordemos que la Revolución cubana que es del año 1959, también va a influir en esa presencia de transformaciones, sobre todo en las ideas de un poco de muchachos de Medellín, del Valle de Aburrá y de Colombia, y esto tiene que ver con un poco de cosas que van saliendo, donde les presento un listado de todas estas fracciones y grupos que van surgiendo.

El primero de ellos aparece en el año 1959 y representa a la parte urbana y se va a convertir en una guerrilla urbana que es el MOEC, el Movimiento Obrero Estudiantil Campesino, dirigido por un joven santandereano llamado Antonio Larrota, y hay que recordar que la gente que proviene de Santander, tiene su historia insurgente.

Todos estos grupos estaban orientados bajo las luces de la Revolución cubana y especialmente por su líder, el Che Guevara, y todo ello irrumpe en Medellín, que va a transformar la mentalidad de los jóvenes de la década de los años 60, además que la cultura estadounidense y los ropajes de esa parte, como los bluyines, y los rebeldes sin causa, pero también las nuevas músicas.

Medellín, va a ser sede en los años 50, de las nuevas músicas y tiene que ver con la incorporación en una ciudad que segregaba a los negros y no bailaba su música, pero en esta década van a bailar toda la música de negros que ustedes quieran y también van a grabar toda la música de negros que deseen y va a estar el famoso músico y compositor Lucho Bermúdez y Pacho Galán, y todas estas grandes orquestas que van a los clubes de los ricos, al Hotel Nutibara.

Una ciudad que no bailaba aprende a bailar y especialmente a bailar la música de los negros. De esta manera en esa década de los 50 ya para terminar, aparece una cosa muy linda, que es una música que no es de un negro, sino de un músico rubio, de

origen de Marinilla, pero nacido en Ciénaga en el departamento del Magdalena, llamado Guillermo Buitrago, que fue uno de los primeros juglares vallenatos, y su música se va a oír en Medellín y va a influir en una cosa que se llamó por esa época como la música parrandera paisa.

Aparece la música parrandera de los antioqueños y eso es realmente otra historia. Una hermosa historia, surgida de esta época de los años 50.

Yo pocas historias he conocido en torno a lo que se llamaría una cultura popular con un influjo de la gran geografía colombiana, sobre todo, como esas cosas del Caribe, se van adaptando a lo de aquí, y se hacen con la presencia en Medellín de tantas disqueras, vamos a inventar el “*Chucuchuco*”, que es realmente toda una maravillosa nota musical.

Bajo esas condiciones, aparece un músico como Gustavo Quintero, que es de esta época, junto a los “*Teen Agers*”, con un poco de la influencia angloparlante estadounidense, llamados así.

Entonces, ese loco de Gustavo Quintero entró ese tipo de música dirigida a los jóvenes, influenciados por supuesto por notas del rock and roll, del uso de la guitarra eléctrica y todo ello ocurre en esos maravillosos años 50, pero que hay más bien reporte de pocas historias, aunque algunas de ellas muy bellas, como las historias sobre el origen de estas músicas de negros, de mulatos, de indios, de mestizos, como los de José Barros, que estuvo viviendo en Medellín.

Entonces, la cumbia y todos esos ritmos musicales, nos traen un cuestionamiento: ¿Cómo un pueblo como Medellín, se adapta en los años 50 y 60 del siglo XX, a todos estos ritmos caribeños?

Y es que, en esa década del cincuenta, Medellín está llena de estos nuevos ritmos. Recuerden que, para esa época, vino un señor de Cartagena a Medellín que era don Antonio Fuentes, que tenía las emisoras Fuentes en Cartagena y monta esa disquera en Medellín en 1954 y es el primero que va a grabar a Guillermo Buitrago en los años cuarenta.

Primero lo graba en Cartagena, y luego en Medellín vende todos esos discos de este famoso cantante, sobre todo porque sin Buitrago en Medellín no es diciembre. Entonces Toño Fuentes, enseña a bailar y se inventa el laboratorio de música, ya hacia los años 60, con una orquesta que se llama, “*Los corraleros de Majagual*”, que eran casi todos costeños, y uno que otro paisa, entre ellos uno de Naranjal en Medellín, y recuerden al famoso Fruko que también va a estar ahí.

Es realmente una bella historia, mezclada con otras historias de sufrimiento de represión contra la gente, contra los trabajadores y sobre todo contra gente sencilla como los del barrio Antioquia que como les dije sufrieron de una alcaldada del que he denominado como el “*virgo maestro*”, y que va a ser terrible, porque no se van a volver a parar de esa —digamos— “maldición”, que realiza un sector de la sociedad, sobre un barrio que, a manera de venganza, se va a volver en contra de esos poderes.

Por eso, van a aparecer las primeras “mulas”, y lo que les comenté al inicio de esta conferencia, la organización de los traficantes, con el aeropuerto Olaya Herrera al lado y así aparecen, las maletas de doble fondo, los tacones con cocaína, etc., etc.

Ese era la Medellín de la década de los años 50 del siglo XX, apenas esbozada en esta presentación, y que debemos seguir ahondando, porque son muchas cosas de una década, que, tal como lo decía, se podría calificar como de “*sin cuenta*”.

BREVE HISTORIA ECONÓMICA DE MEDELLÍN

Por: Luis Alfredo Ramos Botero
11 de julio de 2025

Nunca pensaron JERÓNIMO LUIS TEJELO y los descubridores del Valle del Aburrá el 21 de Agosto de 1541, en lo que llegaría a convertirse la promisoria región que luego sería presidida por la ciudad de Medellín.

Después de enfrentar los expedicionarios a los indios belicosos que habitaban el valle de Aburrá, llegó el Mariscal JORGE ROBLEDÓ, jefe del grupo conquistador, quien poco duró en las nuevas tierras y prefirió seguir su recorrido, primero al suroeste y luego hacia el norte, al no encontrar huella visible de oro en el nuevo descubrimiento. Los resultados económicos y la enfermiza obsesión por el oro hicieron que Robledo escogiera otra ruta, sin importar los atractivos del hermoso valle.

Pasados los años, en 1574, se dan los primeros pasos para lo que habría de ser una nueva fundación, la cual solo se da en 1616, al constituirse la población “San Lorenzo de Aburrá”, hoy el conocido barrio del Poblado, por el oidor FRANCISCO HERRERA CAMPUZANO. Esta nueva fundación, todavía considerada una villa pastoril, dio origen en 1646, a un nuevo caserío en el sitio llamado Aná, que hoy se conoce como Otrabanda, con una población de 700 habitantes, de cerca de 3000 que ocupaban el Valle de Aburrá.

Mas tarde, en el año 1674, la reina Mariana de Austria, en nombre de su hijo menor CARLOS II, da a este asentamiento el título de Villa, erigiéndose como tal el 2 de noviembre de 1675, por el gobernador de la provincia DON MIGUEL DE AGUINAGA. Esta fecha se reconoce oficialmente como la

fundación de Medellín, nuestra ciudad que cumple 350 años el próximo 2 de noviembre de 2025.

Para la época, la Villa de Medellín contaba con poco más de 2000 habitantes, la mayoría de los cuales vivía de pequeños comercios, una modesta agricultura y una ganadería incipiente. La Villa creció, en todo orden, a la sombra de su patrona la Virgen de la Candelaria y sacó buen provecho de un clima sano de temperatura moderada y una importante cantidad de agua proveniente de más de 100 quebradas, que bajan de sus montañas cercanas.

En los primeros cien años de vida Medellín llevó una vida patriarcal, no obstante que algunas poblaciones más antiguas como Zaragoza, Remedios, Rionegro y Santa Fe de Antioquia, la veían como un gran cruce de caminos, con un futuro promisorio, dada su ubicación en el propio centro de la provincia.

El desarrollo económico de Medellín fue limitado con una población que no llegaba a los 4000 habitantes, pero empezaba a vislumbrarse una nueva etapa administrativa y fiscal con la llegada del célebre oidor JUAN ANTONIO MON Y VELARDE, quien dio gran impulso a los temas urbanísticos, de la hacienda pública, la justicia, y las relaciones de los ciudadanos. Hablamos del año 1775.

Si bien es cierto algunos historiadores como el doctor Francisco Duque y el Ingeniero Tulio Ospina, consideraron que Mon y Velarde era ante todo una autoridad prepotente, y desconsiderada con los ciudadanos, el citado Mon y Velarde dio los primeros pasos entre 1775 y 1790, para proyectar una ciudad, bajo el modelo de las ciudades españolas.

Desde las primeras épocas del descubrimiento del Valle de Aburrá se hablaba del mito del oro que los indígenas

transmitieron a los conquistadores, quienes explotaron las minas de Buriticá y Frontino con la mano de obra de 1500 indígenas. Hablamos de la misma mina de oro en Buriticá que hoy es explotada por una compañía China.

LAS EXPLOTACIONES AURÍFERAS

En 1584 el gobernador GASPAR DE RODAS, expidió las “Ordenanzas de Mina”, que fueron las bases del Derecho Minero para toda la región. Ante la importancia del tema y la atención que se puso a la explotación del oro, la producción inicial evolucionó notablemente. Entre los años 1760 y 1780 la producción se multiplicó por cuatro y ya en el siglo XVIII, existían en Antioquia 300 explotaciones de oro.

En ese momento la minería empezaba a tomar fuerza en la región y los distintos proyectos se impulsaban desde Medellín, donde se negociaba el precio del oro, medido en castellanos. La población para la época era cercana a las 4000 almas y los habitantes se servían del agua del río Medellín.

A finales del Siglo XVIII, la economía evolucionó positivamente en Medellín y el resto de Antioquia. Los ingresos de la región estuvieron sustentados en la extracción del oro, el cultivo del café y otros productos como el tabaco y la quina.

Entre los años 1755 y 1759, la producción del oro, administrado desde Medellín, significaba el 16.1% de todo el país, mientras Chocó con el 43 % era el líder en la producción de este metal. Entre 1795 y 1800, Antioquia (Medellín), paso a producir el 38% del oro del país y Chocó llegó al 36%. Si bien la extracción del oro se hacía en distintos municipios y ríos de Antioquia, todo el registro y las operaciones comerciales se hacían desde Medellín.

Entre los años 1800 y 1830, Colombia llegó a ser el mayor productor de oro en el mundo, gracias al empuje que se dio a la exploración y explotación de minas de oro tanto de aluvión como de veta.

Según el notable ingeniero e historiador GABRIEL POVEDA RAMOS, “para 1808, don JOSÉ MANUEL RESTREPO, calculó que el 85% del oro de Antioquia lo producían los mazamorreros”, era oro de los ríos. “A partir de 1825, llegó a la región un buen número de ingenieros europeos, quienes trajeron nuevas técnicas para la explotación de oro en las minas de veta. Se hicieron famosas las minas del zancudo y Otramina. Se amplió la exploración y explotación en varias regiones de Antioquia.”

Desde la década que comprende los años 1820 a 1830, Antioquia se constituyó en la principal región aurífera del país. Un dato del doctor Gabriel Poveda Ramos, muestra como en el año 1834 se fundieron en la región 4.168 libras de oro y agregaba que en 1840 ya existían en Antioquia trece minas de veta y más de 7000 mineros, cuyo registro y contabilidad se llevaba desde la ciudad de Medellín.

El valor de la producción de oro en la región, en 1830, fue de 1.3 millones de pesos, en 1880 llegó a 2,3 millones de pesos, en el año 1901 alcanzó la cifra de 2,5 millones y en el año 1910 ascendió a 3.1 millón de pesos.

En el año 1864 se había expedido el código de minas del estado de Antioquia que daba muestra del anticipo de los dirigentes de la región para ordenar el tema de la exploración y explotación de oro en este departamento.

Al mismo tiempo se creó la Sociedad ordinaria de Minas, que tuvo gran efecto social, lo mismo que en la expansión de la producción minera tal como lo señaló el ingeniero Poveda Ramos cuando observó: “ en 1875, cuando CISNEROS inició la

construcción del Ferrocarril de Antioquia, operaban 580 minas en la provincia. El departamento entregaba casi 5 toneladas de oro al año. Y las exportaciones desde Medellín eran del orden de 2 millones de pesos anuales.”

A finales del Siglo XIX, se fundaría en Medellín la prestigiosa Escuela de Minas, institución que tendría enorme influencia en el desarrollo minero de Antioquia y del país, no obstante que a principios del Siglo XX, la llamada guerra de los mil días trajo un impacto negativo en el tema minero. “Durante las primeras décadas del siglo XX, los antioqueños desde Medellín fueron los únicos colombianos que crearon empresas organizadas de minería y se empeñaron generalmente con éxito en explotarlas”. En esa época el precio del oro era de US 20.67 la onza.

En la década de 1930 a 1940, la participación de la región en la producción de oro llegó al 56% del total del país.

En 1931, la mina mas importante del país fue la Mina de Berlín en Yarumal, por encima de la Frontino Gold Mines. Hacia 1940 la producción minera que se registraba desde Medellín era de 50.000 onzas anuales, es decir 20.000 onzas menos que 50 años antes, ocasionada por una crisis que sobrevino al sector por distintas razones, incluida la industrialización de Medellín, el bajo precio de la onza del oro y los altos costos de producción que devolvió mucha gente de las minas.

El precio del oro tuvo un aumento significativo en la década de los años 70, al superar US 100 la onza. Hoy, la onza de oro de 24 kilates ha llegado a un precio de US3.337.11, que al cambio de la moneda representa la suma de \$13.715.000 pesos.

“Para los años de 1980 y siguientes las minas de veta representaban cerca del 60% de la producción y empleo en el sector”. A partir de esa época aparecen entonces nuevas grandes empresas de minería aurífera que han hecho crecer el sector.

Desafortunadamente, la minería ilegal desarrollada por grupos al margen de la ley ha traído gigantescos problemas al sector. Además de la violencia generada en las regiones auríferas, en los últimos 25 años se ha sumado la destrucción y envenenamiento de amplios territorios por el uso incontrolado del mercurio y de otros químicos.

También ha traído una gran evasión de los impuestos para el estado. Otra cosa muy distinta serían unos territorios mineros libres de la inseguridad y el caos. A pesar de todo, la minería en Antioquia sigue constituyendo uno de los grandes incentivos económicos.

Ya vemos pues, como el oro movió la economía de Medellín, Antioquia y el país durante los dos últimos siglos y sigue siendo un producto importantísimo en la economía local y nacional, destacándose la empresa Mineros de Antioquia y la Empresa ZIJIN CONTINENTAL GOLD que desarrolla el proyecto minero en Buriticá, lo mismo que la empresa GOLD ASHANTI . Para mencionar las más importantes.

LA INDUSTRIA DEL CAFÉ

El otro gran producto que ha soportado la economía en Medellín, en Antioquia y el país, es el relacionado con la industria del café, cuyos primeros pasos se dieron a partir de 1861.

El Café tuvo durante el Siglo XIX una producción sostenida. A partir de los primeros años del siglo XX consiguió una posición creciente que lo constituyó en el primer rubro de exportación del país hasta los años 80.

Entre 1875 y 1900, el café se convierte en producto de gran importancia económica que llevó a los cultivadores de propiedades pequeñas, menores de 5 hectáreas, a una tarea

febril de siembra y buenas cosechas. Ya en 1913, la región producía el 36% del total del país y vendrían épocas de mayor crecimiento de la producción.

En el año de 1927 se fundaría la FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA, entidad que unió a los cafeteros de nuestro país para crear una organización que velara por el bienestar de los cultivadores y productores del grano. Su primer gerente fué el ingeniero MARIANO OSPINA PEREZ, años después sería presidente de la República.

La Federación Nacional de Cafeteros ha sido un gran instrumento para promover la producción, la venta, lo mismo que los acuerdos internacionales sobre el grano. La FNC ha puesto especial atención a las regiones productoras, donde viven cerca de 500.000 familias cafeteras.

El cultivo del café ha sido fundamental para el desarrollo de extensas regiones del departamento y para la generación de empleo de millares de familias en 90 municipios productores del grano en Antioquia. El café ha sido un producto de exportación desde los primeros años de producción en la región, cuyo clima fue propicio para un eficiente cultivo: “A partir de 1870 las exportaciones llegaron a 100.000 sacos anuales y en 1884 ascendió a 172.400 sacos”.

En 1880 don Mariano Ospina Rodríguez, nacido en Guaduas, Cundinamarca, quien había sido Presidente de la República, regresaba de un largo exilio en Guatemala, donde promovió con éxito el cultivo del café. Ya en Medellín, “publicó un manual sobre el cultivo del café y con su socio EDUARDO VÁSQUEZ, estableció la primera de varias haciendas de café en el suroeste de Antioquia”.

El café se extendió en todo el país a partir de 1880 y en Antioquia el cultivo floreció en Fredonia y otros municipios del

suroeste, donde las tierras y el clima ayudaban a la producción.

Los buenos precios del café, en algunas épocas han traído altos beneficios económicos para la población cultivadora del grano.

En el año 1894, las exportaciones de café ascendieron a 337.726 sacos. Y en el año 1900, cayeron sustancialmente las ventas y las exportaciones, debido a que el precio en el exterior cayó a US 0.7 centavos de dólar la libra. Superado ese momento de crisis, la producción y las exportaciones en Antioquia pasaron de 250.000 en 1892 a 1.7 millones de sacos en 1922, producidos en el suroeste del departamento, sin contar la zona de Fredonia que multiplicó por 26 su producción en el mismo período.

A principios del Siglo XX el exitoso empresario Sonsoneño ALEJANDRO ÁNGEL LONDOÑO, se convirtió, desde Medellín, en el mayor exportador de café a los Estados Unidos. En 1909, estableció una gran oficina comercial en Nueva York, donde abrió nuevos y generosos mercados para el grano.

Seguidamente, la mejora de precios externos incentivó un crecimiento de fincas cafeteras de pequeña y mediana propiedad. En el año de 1938, existían en Antioquia 45.000 asalariados y 122.000 peones agrícolas y la industria cafetera era la segunda en el país.

A partir de 1965 se dinamiza la tecnificación de la industria cafetera, aprovechando el café tipo caturra. En 1970 la producción de Antioquia llegó a 1,500.000 sacos y pasó a 1.700,000 sacos en 1975. Entonces Antioquia se convertiría en el departamento de mayor producción cafetera, posición que perdió hace pocos años con el departamento del Huila, hoy el primer productor de café de Colombia.

Si bien es cierto que el café no constituye a la fecha el primer renglón en las exportaciones del país, desplazado de lejos, por las exportaciones de petróleo, carbón y otros bienes no hay duda de que desde el punto de vista social ha dado ingreso a cerca de 500.000 familias en el país y a más de 150.000 en Antioquia donde el grano se cultiva en cerca de 90 municipios y la mayor parte de la comercialización se hace desde la ciudad de Medellín.

El valor de la carga de café durante las últimas semanas del mes de julio, del año 2025, ha oscilado entre 3.300.000 y 2.800.000, lo que ha estimulado nuevamente la industria cafetera en toda la región que no conocía precios como estos.

Las exportaciones del departamento de Antioquia en 2023, llegaron a la cifra US7.664 millones, convirtiéndose en el mayor exportador del país en oro, banano y café y segundo exportador en flores. En 2024 las exportaciones de la región ascendieron a US7.200 millones.

Es claro que la industria del café, durante los dos últimos siglos, ha dado gran dinamismo a la economía de Medellín y la región. El café ha caracterizado al departamento y su capital como epicentro de desarrollo de la industria del grano, cuya influencia ha sido notoria a través del tiempo.

Hoy las exportaciones de Medellín y la región se han diversificado. No dependemos del café y del oro, como sucedía en épocas anteriores, pues vemos que otros productos como el banano, las flores, las confecciones y las manufacturas comparten el portafolio exportador, sumando también el crecimiento de aguacate y de cítricos.

Medellín ha sido el centro comercial del departamento. La mayoría de los negocios pasan por esta capital, donde las empresas tienen la administración.

En la ciudad de Medellín, donde el comercio, la industria y las exportaciones han progresado a gran nivel, la CÁMARA DE COMERCIO ha propiciado la organización y el aumento de las actividades económicas con resultados altamente significativos. Por ello vemos la extraordinaria actividad comercial, industrial y de servicios de la ciudad, donde en los últimos años han llegado importantes firmas transnacionales.

EL siglo XVIII termina, y empieza el Siglo XIX con un notorio crecimiento de la economía y se apresta a dar paso a la producción del café que llegaría a convertirse en el otro gran ingreso de la región.

En ese tiempo se negociaba el precio del oro, medido en castellanos, para una población de cerca de 5000 almas.

Para la época de la independencia, la ciudad había contado con algunas migraciones que la llevaron a un crecimiento con cerca de 20.000 habitantes. Medellín en su zona urbana se extendía sobre las márgenes de la quebrada Santa Elena y hacia el occidente, al sector de San Benito.

En los años de la guerra de independencia, Medellín y Antioquia no tuvieron la misma participación que tuvo Bogotá, y Cundinamarca dada su cercanía con la capital, donde el ejército de Bolívar buscaba la victoria sobre las fuerzas realistas, pues según la tesis del libertador quien tuviera el predominio sobre Santafé, la capital del país, tendría el manejo de toda la nación, como efectivamente se dio con el triunfo en la batalla de Boyacá.

En esa época, en Medellín sobresalían los dirigentes JOSÉ MANUEL RESTREPO, FRANCISCO ANTONIO ZEA, y JOSÉ FÉLIX DE RESTREPO, quienes acompañaron a SIMÓN BOLÍVAR.

En ese mismo tiempo la ciudad de Medellín tenía una economía austera. Solo con describir la vestimenta de sus habitantes podíamos ver como vivía la ciudad. “ Los hombres vestían pantalones de dril, camisa fina, sombrero de iraca y ruana. La gente sencilla del pueblo usaba vestido de liencillo y sombreros de caña.

La mayoría no usaba zapatos. Las mujeres pudientes usaban camisas de zaraza y pañuelos de seda y calzado de cordobán. Para las fiestas religiosas y familiares se vestían con sus mejores galas, quizá muy modestas”. Tal era la economía doméstica, que daba la medida no solo de lo económico sino de lo social, aunque no tenemos cifras sobre ingresos de la ciudad pues solo a principios del siglo XX se consiguen algunos datos sobre presupuesto de ingresos y gastos de Medellín.

El crecimiento de la ciudad entre 1820 y 1870 fue lento y dispendioso. Las múltiples guerras que se dieron en este período fueron altamente perjudiciales para la economía del país y de la región.

Debemos anotar que para el año 1826, por decreto del vicepresidente FRANCISCO DE PAULA SANTANDER, Medellín recibió el título de capital del departamento, título que tenía la ciudad de Santafé de Antioquia desde el año 1584.

Desde esa época la ciudad de Medellín empezó a fortalecer sus actividades mineras y una vez convertida en capital del departamento llamó la atención de los demás municipios de la provincia que comenzaban a ver la prospectiva de la ciudad.

El verdadero desarrollo de la ciudad inició entre 1830 y 1850, y su progreso se hizo más visible durante el gobierno de PEDRO JUSTO BERRÍO, gobernador del Estado Soberano de Antioquia quien (1865-1873) consolidó el ordenamiento territorial y

económico de Antioquia y de Medellín. El crecimiento de la población llegó a cerca de 30.000 habitantes en 1870.

En el siglo XX la ciudad se consolida como un gran centro de comercio de oro, café y de propiedad inmobiliaria, al igual que sobresalió por las importaciones de mercancía, muchas de ellas por el intercambio de oro y de café.

La extraordinaria obra de gobierno de PEDRO JUSTO BERRÍO dio gran impulso a la capital del departamento, estabilidad política y administrativa, destacándose la concesión del Ferrocarril de ANTIOQUIA, lo cual se constituyó en el más grande desafío de una obra pública en el país. El gobernador y presidente del estado soberano de Antioquia fue líder también en la creación del Banco de Antioquia.

Llegando al final del siglo XIX , Medellín tiene el privilegio de contar con varios dirigentes encabezados por TULIO OSPINA, CARLOS E RESTREPO, MARCO FIDEL SUÁREZ, RAFAEL URIBE URIBE y PEDRO NEL OSPINA quienes con su liderazgo dieron un gran impulso a la ciudad y a la región en aspectos educativos, sociales, económicos y mineros, entre otros temas. Los doctores CARLOS E RESTREPO y PEDRO NEL OSPINA, lo mismo que don MARCO FIDEL SUÁREZ, llegarían a la presidencia de la república.

Los mencionados dirigentes llevaron a Antioquia y al país a una época de dignidad y de progreso, eclipsada por la guerra civil de los 1000 días, que tuvo lugar entre 1899 y 1902, cuando se enfrentaron los dos partidos existentes en la época que trajo al país un derramamiento de sangre innecesario y grandes secuelas económicas.

Como sería de crítica la situación financiera en ese tiempo que la inflación osciló entre el 20.000 y 28.000 por ciento, trayendo consigo la quiebra de un alto número de bancos e instituciones

financieras, causada por la devastación económica del país, que fue considerada como el anticipo de la separación de Panamá en el año 1903, que dejó todavía más pobres a los colombianos. La libra esterlina que se negociaba por esa época al cambio de 15.85 pesos antes de la guerra paso a 505 pesos después de esta.

La situación política y de orden público que dejó la guerra comenzó a solucionarse con la firma del TRATADO DE WINSCONSIN, mediante el cual se puso fin a la guerra civil en Colombia, iniciada en octubre de 1899, cuando el general RAFAEL URIBE URIBE buscó la paz a través de un acuerdo suscrito con los delegados del gobierno de Colombia representado por el general ALFREDO VÁSQUEZ COBO.

Pasada la guerra de los mil días se dio el postulado según el cual después de toda época de crisis resultan importantes iniciativas y creaciones. Es así que a principios del siglo XX florecen en Medellín las instituciones educativas, se fundan distintos bancos comerciales y llega una época de paz y bonanza que se prolongaría en las administraciones de los presidentes CARLOS E RESTREPO (1910-1914), MARCO FIDEL SUÁREZ (1918-1922) y PEDRO NEL OSPINA (1922-1926).

Particular atención merece la gestión del general OSPINA, destacado ingeniero de minas, cuando el país organizó las finanzas y creó la CONTRALORÍA GENERAL DE LA NACIÓN, y el BANCO DE LA REPÚBLICA, al recoger las recomendaciones de la misión KEMERER, sobre distintos temas económicos y fiscales. El gobierno del general OSPINA recibió de parte del gobierno de los Estados Unidos la indemnización por la pérdida del Canal de Panamá en 1903. Con los recursos recibidos financió la construcción de Ferrocarril del Pacífico y el Puerto de Buenaventura, entre otras obras. El Banco de la República, es el mismo con el que cuenta la nación, después de más de 100 años de su constitución.

LA BANCA EN MEDELLÍN

El sistema bancario ha sido un instrumento fundamental en el desarrollo del país y especialmente en el financiación de importantísimas obras públicas e inversiones privadas.

En la ciudad de Medellín en 1873 nace el BANCO DE ANTIOQUA entidad en la cual aparece uno de sus principales accionistas LORENZO JARAMILLO LONDOÑO, considerado como el hombre más rico del país, en su momento. Su primer gerente fue el señor RECAREDO DE VILLA, quien posteriormente sería presidente del estado de Antioquia. Este banco desapareció tempranamente.

En 1891 fue fundado el BANCO DE MEDELLÍN con un capital de 15.000 pesos, funcionó hasta el año 1902.

EL BANCO POPULAR DE MEDELLÍN fundado en 1882. Entre sus socios destacaban ALEJANDRO Y RUDESINDO ECHAVARRÍA. EL banco entró en quiebra en el año 1904.

En 1873, se fundó el BANCO DEL PROGRESO y solo funcionó durante 5 años.

EL BANCO DEL COMERCIO. Fue fundado en el por año 1886, con un capital 400.000 y solo funcionó hasta el año 1902 por los problemas económicos que suscitó la inflación causada por la guerra de los mil días.

EL BANCO ALEMÁN ANTIOQUEÑO, fundado en 1912 tenía entre sus fundadores a don ALEJANDRO ECHAVARRÍA, el industrial más importante de la época. En 1942 después de la segunda guerra mundial cambio el nombre por BANCO COMERCIAL ANTIOQUEÑO, del que fue presidente de la junta directiva el doctor GONZALO RESTREPO JARAMILLO y

presidente del Banco, durante varias décadas, don VICENTE URIBE RENDÓN. El banco funcionó hasta finales del siglo XX cuando fue adquirido por el banco Santander de España.

EL BANCO DE LONDRES, abrió operaciones en Medellín en el año 1922 y cerró las mismas en 1980.

EL BANCO INDUSTRIAL COLOMBIANO, fundado en 1945, con un capital de 5,000.000, tuvo como principales socios las empresas COLTEJER, CERVECERÍA UNION, ARGOS, PEPALFA, CINE COLOMBIA Y JOHN URIBE E HIJOS. Su junta directiva estaba compuesta por GABRIEL ÁNGEL ESCOBAR, JOSÉ MARÍA BERNAL, JOSÉ GUTIÉRREZ GÓMEZ y CARLOS J. ECHAVARRÍA, entre otros todos ellos importantes dirigentes, con inversiones en el sector privado.

En Medellín han funcionado también sucursales de bancos que tienen su origen en Bogotá, entre los que podemos destacar los bancos de BOGOTÁ , OCCIDENTE, POPULAR, DAVIVIENDA y COLPATRIA entre otros.

Es necesario hablar de los bancos por su importante papel en la vida económica de Medellín y del país. En buena parte el crecimiento económico de Medellín y la región está ligado al funcionamiento de una banca que ha sido manejada con eficiencia y probidad, dando lugar a la financiación de un incontable número de grandes, pequeñas y medianas empresas que han dado vida al crecimiento económico y a la generación de empleo en la ciudad y el departamento.

EL BANCO DE COLOMBIA, con un patrimonio a mayo de 2025 de 40. 6 billones de pesos, es el más grande del país. Es propiedad de un grupo de empresas con asiento en Medellín, encabezado por SURA entidad líder en seguros.

EL SECTOR PRIVADO EN MEDELLÍN

Si bien es cierto que el sistema bancario ha sido instrumento fundamental para el desarrollo de Medellín y la región, no es menos cierto lo acontecido con el sector privado que ha consolidado un reconocido núcleo de empresas, la mayoría de las cuales han dado significativos resultados económicos y generado un caudal de empleo que llega a millares de hogares en la ciudad y en la región.

Con respecto a las empresas que tienen su asiento en Medellín o en su área metropolitana, es necesario llegar a sus orígenes a principios del siglo XX, cuando la banca comercial inició una etapa de crecimiento y capitalización para dar lugar a la financiación y nacimiento de distintas empresas manufactureras que proyectaron la economía local y dieron a Medellín el título de CIUDAD INDUSTRIAL DE COLOMBIA.

La historia económica de las empresas antioqueñas, en realidad empresas de Medellín comienza en la primera década del siglo XX después de la guerra de los mil días. Es así por iniciativa del empresario ALEJANDRO ECHAVARRÍA se funda en Medellín en el año 1907 la empresa COMPAÑÍA COLOMBIANA DE TEJIDOS- COLTEJER, que durante 100 años fue la primera empresa textil del país y que llegó a contar con más de 10.000 empleados y obreros. Esta empresa que en la década de los años 80 pasó a manos del grupo ARDILA LULLE, y luego en el año 2008, a manos del GRUPO KALTEX DE MÉXICO. En la actualidad COLTEJER cerró todas sus actividades para la fabricación textil y hoy solo cuenta con distintos activos inmobiliarios en Medellín e Itagüí.

Sin lugar a duda el contrabando de textiles, que llega de la China, ha causado el cierre de empresas como COLTEJER, lo mismo que FABRICATO que ha entrado en ley de insolvencia y que va también en proceso de liquidación.

Importantes empresas textiles que tuvieron gran reconocimiento y tradición, como fueron TEJICONDOR, PAÑOS VICUÑA y TEJIDOS LETICIA (TELSA) que funcionaron hasta finales del siglo pasado, desaparecieron por causa del flagelo del contrabando de textiles que llega desde la CHINA.

Seguidamente haré un recuento de algunas empresas que han contribuido a marcar el crecimiento económico a lo largo del siglo XX. En Medellín debemos mencionar las siguientes, como las más reconocidas por su dimensión y el número de empleados.

En 1902 se funda la Cervecería Antioqueña, que se fusiona con Cervecería Libertad en 1904. Luego cambió el nombre por Cervecería Unión, empresa que funcionó en Itagüí hasta finales del siglo XX, al fusionarse con Bavaria.

En 1914 nace Editorial Bedout, dedicada a la industria de artes gráficas. Funcionó hasta los años 80.

En 1921 se funda Cacharrería Mundial, dedicada primordialmente a la fabricación de pinturas, hoy la famosa marca PINTUCO desde 1945. CACHARRERÍA MUNDIAL hoy hace parte del grupo ORBIS, propiedad de una firma holandesa.

En 1927 se funda CINE COLOMBIA, por iniciativa de los empresarios ALEJANDRO ÁNGEL y GONZALO MEJÍA, firma todavía en funcionamiento.

En 1904 se funda la Cámara de Comercio de Medellín, que tanto le ha servido a la ciudad en toda la estructura empresarial, comercial y de servicios.

En 1919 nace COLTABACO, industria dedicada a la producción de cigarrillos. Pasó a manos de la transnacional Philips Morris hace cerca de dos décadas.

Peldar fue fundada en 1939 y en 1963 pasó a ser controlada por Owens Illinois. Esta empresa expandió su capacidad productiva en Medellín y otros puntos del país. Fue pionera en la producción de envases.

POSTOBÓN fue fundada en 1904. El grupo Ardila Lülle pasó a ser el mayor accionista de la sociedad en 1968 y dio gran proyección a la misma.

La Compañía Nacional de Chocolates nace en 1920. Dedicó sus operaciones al mercado de chocolates y snacks. Hizo parte del Grupo Nutresa y, en 2024, pasó a manos del grupo empresarial Gilinski.

Suramericana de Seguros, hoy Sura, nace en 1944 y desde entonces ha sido la aseguradora más importante de la región. Ha sido la insignia de lo que en un tiempo se llamó el GRUPO EMPRESARIA L ANTIOQUEÑO (GEA).

- Argos, fundada en 1934, es una empresa dedicada a la producción y venta de cemento. Hoy con gran proyección en los Estados Unidos, de donde provienen cerca del 50% de sus ingresos.
- SAM (Sociedad Antioqueña de Metalurgia), fundada en 1944. Hoy desaparecida.
- Cadenalco, fundada en 1949, desaparecida tras su absorción por Almacenes Éxito en 2001.
- Noel, nace en 1916 y sus actividades están dedicadas a la fabricación de galletas y confites. Hoy pertenece al grupo Nutresa.

Más recientemente se han constituido en Medellín empresas como el Metro de Medellín, sociedad creada en 1978 por el alcalde Jorge Valencia Jaramillo, siendo impulsada su construcción por el Gobierno de Belisario Betancur, a partir de 1982. Su inauguración tuvo lugar en 1995 y el metro se

convirtió en orgullo de la ciudad. Hoy transporta 1,2 millones de pasajeros diarios.

HIDROITUANGO. Sociedad constituida en el año 1999. A partir del año 2008 el IDEA se constituyó en el socio mayoritario de la entidad. En el año 2011 se suscribió el contrato entre Hidroituango y EPM para la construcción de la represa con una capacidad de generación de 2.400 megavatios de energía, lo que representa el 17% de toda la energía del país. En la actualidad, en Hidroituango funcionan 4 turbinas que generan aproximadamente la mitad de la energía de Hidroituango y se espera que a finales de 2027 entren en operación las otras 4 turbinas.

TUNEL DE ORIENTE. Iniciado en el año 2011 y terminado en el año 2019, que permite movilizar un promedio de 30,000 usuarios por día, hoy concesión en manos de Argos.

Ruta N, ubicada en la zona norte, es el núcleo de desarrollo de innovación de la ciudad. Hay que recordar que la ciudad de Medellín es hoy Distrito de ciencia, tecnología e innovación. La ciudad está considerada dentro de las principales del mundo por sus distintos programas de innovación.

Otras empresas han destacado su liderazgo en sectores como energía, construcción y medios de comunicación. Entre ellas se encuentran, entre otras:

- Empresas Públicas de Medellín (EPM)
- Almacenes Éxito
- El Colombiano
- RCN
- Caracol Radio
- El Espectador
- El Tiempo

Estas empresas, y otras que no se mencionan, han sido claves en el progreso del país, muchas de ellas nacidas en Medellín o establecidas allí desde hace décadas.

Hasta el año 2024 se encontraban registradas en la Cámara de Comercio de Medellín un total de 118.441 empresas, las cuales han sido soporte del ecosistema de negocios en la región.

Las empresas, antioqueñas unas ya desaparecidas y otras en pleno funcionamiento, son una muestra del ingenio y del emprendimiento de los empresarios antioqueños, que con justa razón dieron a Medellín el título de la ciudad industrial de Colombia. Título arrebatado por el centralismo de Bogotá donde muchas empresas prefieren ubicarse, cerca del gobierno nacional y del clientelismo que este patrocina.

Las empresas constituidas en Medellín desde finales del siglo XIX hasta hoy son un ejemplo del empuje de los dirigentes del sector privado de la región.

En el año 1944, por iniciativa de los empresarios antioqueños, se creó en Medellín la ANDI, Asociación Nacional de Industriales, gremio que recoge las principales industrias del país. Actualmente la presidencia de esa entidad funciona en Bogotá.

El comercio en Medellín, por su parte, ha sido exitoso y se ha mantenido siempre en constante crecimiento. La ciudad ha gozado de merecida fama por la calidad y el servicio en los almacenes y tiendas tradicionales y más modernamente en las grandes superficies donde propietarios y empleados se desviven por atender de la mejor forma posible a sus clientes, aspecto que ha creado fama ante propios y extraños.

Los conocidos comercios de mitad del siglo XX, tales como Almacenes La Primavera, Almacenes Ley, Caravana, El tía,

Almacenes Flamingo, todos desaparecidos, hicieron época en la ciudad y hoy han dado paso a nuevos centros comerciales y supermercados, entre los que se destacan Almacenes Éxito, Carulla, Euro, La vaquita, Katronix, Pricemart, Supermax, y las nuevas tiendas ubicadas en los centros comerciales, haciendo el comercio un extraordinario despliegue del movimiento económico de Medellín.

El comercio en Medellín se encuentra agremiado en la FEDERACIÓN NACIONAL DE COMERCIANTES – Fenalco. La mayoría de las sociedades registradas en la Cámara de Comercio de Medellín pertenecen al sector comercial, y representan una alta participación del PIB de la ciudad.

PAPEL QUE HA JUGADO EPM EN EL DESARROLLO DE MEDELLÍN

No podría hablarse de los 350 años de la ciudad de Medellín sin referirnos al papel que en el desarrollo de la ciudad han jugado las EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN desde el año de 1955.

EPM fue creada mediante el decreto número 375 del 18 de noviembre de 1955, expedido por él entonces alcalde de Medellín, Darío Londoño Villa por medio del cual se expiden sus estatutos. Su objeto social es la prestación de los servicios de energía acueducto, alcantarillado y telefonía para una ciudad con un acelerado proceso de crecimiento que, ya para 1951, contaba con una población cercana a los 350,000 habitantes.

Dicha empresa recibió activos para la prestación de estos servicios que habían sido construidos y gestionados por la ciudad a lo largo de su historia, para lo cual es importante tener en cuenta que desde el año de 1920, se habían creado las empresas públicas municipales, como dependencia de la

administración municipal, y con poca autonomía frente a la misma.

A diferencia de su antecesora, desde el comienzo, las autoridades municipales de Medellín y los diferentes estamentos de la ciudad fueron muy conscientes de la necesidad de que las EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN fueran un ente autónomo de la administración de la ciudad, para hacerla independiente de los vaivenes de la política y darle desde el principio, un carácter técnico y empresarial.

Dentro de los factores que hicieron exitoso, el crecimiento de EPM, el primero que resalta es el de haber nacido con una infraestructura y unos activos de servicios públicos desarrollados desde décadas anteriores.

A lo anterior, se sumó el acelerado desarrollo urbano de Medellín que la llevó de tener cerca de 350,000 habitantes, en 1951, a aproximadamente 1,070,000 habitantes en 1970, triplicando de esta manera su población en 20 años, proceso estimulado por las migraciones hacia la capital del departamento.

Para el proceso de urbanización de la ciudad fueron de especial importancia las obras de canalización del río Medellín, las cuales habilitaron vastas zonas de sus riveras, las cuales hasta el desarrollo de dicha canalización eran zonas inundables, y su principal impacto consistió en impulsar los desarrollos en el costado occidental del río, el llamado sector de “OTRABANDA”.

De esta manera EPM cumplió su papel de habilitadora del territorio, garantizando la disponibilidad de servicios públicos de calidad en la ciudad, para los nuevos proyectos en sus áreas de expansión.

Dentro de las ejecuciones más importantes de EPM, relacionadas con la prestación de servicios públicos en la década de los 60, se

destacan: la ampliación de plantas telefónicas y la construcción de otras nuevas para crecer y diversificar la cobertura telefónica en la ciudad de Medellín. La primera etapa de la construcción de la represa de La Fe y de la planta de tratamiento de agua potable de la Ayurá, para garantizar el futuro abastecimiento de agua potable de la ciudad.

En cuanto al servicio de telefonía, para el año de 1969, EPM, había evolucionado de 29.500 líneas telefónicas, 5 teléfonos por cada 100 habitantes que tenía en el año de 1955, a 133.000 líneas privadas y 250 teléfonos públicos.

Para la primera mitad de la década de los años 70, se presenta una inestabilidad administrativa de la empresa y una difícil situación financiera de la misma, motivadas fundamental por un clima político enrarecido luego de las elecciones presidenciales de 1970, y una disminución en el aumento de las tarifas que dificultaron el cumplimiento de las obligaciones financieras contraídas por la empresa con motivo de sus planes de expansión.

Para la segunda mitad de esa década se tiene la estabilización de la empresa bajo la dirección del economista Diego Calle Restrepo. Entra en operación la central de Guatapé en 1971. Entra en operación el embalse del Peñol, con una capacidad de almacenamiento de 1200 millones de metros cúbicos, en el año de 1978. En el año de 1979, entra en operación el bombeo Río Piedras en el municipio de Abejorral con capacidad de impulsar 280,000 m³ diarios de agua, garantizando el servicio de acueducto en época de verano para la ciudad de Medellín, y fue la base de la extensión del servicio de acueducto por parte de EPM a los municipios del sur del Valle de Aburra y al sur del municipio de Bello.

Durante la década de los años 80 la empresa llega a una estabilización financiera. Desde 1987 comienza el proceso de

contratación de la consultoría para los estudios de diseño del proyecto Porce II, como primera etapa de una nueva cadena de generación de energía.

En el año 1988 comienza a proyectarse el desarrollo del negocio de distribución de gas por Red, aportando una nueva alternativa energética para la ciudad.

A finales de los 80 y comienzos de los 90, comienza un cambio vertiginoso en el negocio de las telecomunicaciones, con la entrada en operación de la telefonía celular y las nuevas tecnologías de comunicación como la transmisión de datos y la operación de Internet que inicia hacia los 90. Esto cambia fundamentalmente el panorama del negocio de las telecomunicaciones.

Para el año de 1992 se produce una situación de desabastecimiento en la generación eléctrica del país recordada como el “APAGÓN”, o la “HORA GAVIRIA”, este episodio, que trajo grandes consecuencias para el país en todos los órdenes, se debió a una cadena de eventos críticos, cuyo último eslabón fue el fuerte verano y las bajas hidrologías presentadas durante los años de 1991 y 1992.

En 1992 entra en operación el aprovechamiento múltiple de Río Grande, para garantizar el servicio de acueducto al norte del Valle de Aburra.

En 1994, llega la ley 142, dando un nuevo marco jurídico al sector de los servicios públicos domiciliarios, abriendo el sector a la inversión privada.

En el año de 1995, se inaugura el llamado edificio inteligente de EPM, y en el año de 1996, se inicia la construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales, San Fernando, ubicada

en el sector de Guayabal en límites entre los municipios de Medellín e Itagüí.

En 1999, comienza la proyección internacional de la empresa y el desarrollo hacia otros territorios, proceso que se abrió como consecuencia de la ley 142 de 1994.

EVOLUCIÓN FINANCIERA DE EPM A LO LARGO DE SU HISTORIA

EPM ha sido una organización financieramente sólida desde su creación en el año 1955, cuando recibió del municipio de Medellín unos activos relacionados con la prestación de los servicios públicos de la ciudad con una rentabilidad que se podría considerar asegurada, a lo cual se agrega la concepción inicial de un ente autónomo que generara confianza en los organismos multilaterales de financiamiento y en la banca en general, todo ello condujo a una organización que a través de su historia ha mostrado indicadores crecientes de ingresos, utilidades y excedentes financieros.

La relación financiera entre EPM y el Municipio de Medellín está formalizada y es de gran importancia para las finanzas públicas de la ciudad. El Acuerdo Municipal No. 69 de 1997 del Concejo de Medellín establece que EPM debe transferir anualmente, de manera ordinaria, hasta el 30% de su utilidad neta. Parece bastante desproporcionada la transferencia que hará EPM al Municipio de Medellín para el año 2025 cuyo valor asciende a 2,5 billones de pesos, frente a unas utilidades en 2024, de 1,249 millones de dólares, que al cambio equivalen a 5.1 billones de pesos.

RETOS Y DESAFÍOS DE EPM

Ante la trascendental importancia que tiene EPM para Medellín, su área Metropolitana y otras regiones del Departamento, requiere EPM salir adelante de importantísimos retos que a futuro tienen las empresas de servicios públicos y que se constituyen en desafíos que deben superar. Entre ellos podemos enunciar: la preservación de la autonomía técnica, el perfeccionamiento de los modelos de gobernanza y buen gobierno, el avance en los procesos de desarrollo de energía limpias, el avance en nuevas tecnologías relacionadas con ciudades inteligentes, la agilización de los distintos procesos de contratación y la evaluación de riesgos en los entornos políticos y social. Tales son los retos y desafíos que se ha planteado EPM.

Yo agregaría como otro de los grandes retos el de mantener y aumentar las utilidades, para poder cumplir con los compromisos presentes y futuros de una empresa en continuo crecimiento en todos los órdenes.,

La Empresas Públicas de Medellín, desde el año 1955, se convirtieron en la columna vertebral de la ciudad y la región, facilitando el crecimiento económico, que sin esta empresa de servicios públicos, no hubiera podido alcanzarse.

LOS CLÚSTERES EN MEDELLÍN

Desde otra visión de la economía de la ciudad, debemos mencionar los clústeres. Estos surgen desde hace cerca de 20 años para dinamizar las empresas y sus fuerzas productivas.

Los clústeres son una concentración geográfica de empresas que pueden integrarse por una misma cadena productiva con una

misma dirección y propósito: la economía de la especialidad. Su razón de ser es buscar aumentar la competitividad de las empresas vinculadas entre sí.

A finales del primer tercio del siglo XX los clústeres funcionaron espontáneamente, pero fue desde el año 2000 cuando Medellín estructuró formalmente su política de clústeres, y esto se convirtió en una herramienta clave para el desarrollo económico y social.

En Medellín los clústeres atienden los temas en: energía sostenible, moda, hábitat sostenible, ciudad saludable, turismo, negocios digitales y agroalimentario, destacando en este último los productos derivados de la leche. La ciudad y los clústeres han sido en los últimos 20 años motores de desarrollo acelerado de Medellín y su área metropolitana. Es así que en el año 2010, según la Cámara de Comercio, existían, en la ciudad 31.286 empresas que hacían parte de los clústeres ya mencionados. Esta cifra subió a 57,317 empresas en el año 2020 y pasó a 76.307 al terminar el año 2024, augurando un fabuloso éxito a este sistema de integración empresarial.

La estrategia de clústeres sirve para construir capacidades locales, identificar oportunidades de negocio y desarrollar mejoras en la competitividad regional. Medellín priorizó las tecnologías económicas más importantes y se creó el “Comité de Clústeres”, respaldado por la Cámara de Comercio y otras entidades que promueven la economía productiva en la región.

Los clústeres representan el 36% de las exportaciones de la región, y su crecimiento positivo se ha convertido en un instrumento altamente benéfico para la economía de la ciudad y la región.

EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA EN MEDELLÍN Y LA REGIÓN

En conclusión, la economía de Medellín y la Región evolucionó en forma considerable a partir de 1860 y luego consolidó el gran despegue de la misma en los años 1880 y siguientes, cuando la minería tuvo un gran apogeo en la región y Colombia se convirtió en el mayor productor de oro del mundo. Al mismo tiempo el café igualmente registró a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, un gran crecimiento en Antioquia, tanto en producción como en precios, lo que dio lugar al aumento de las exportaciones que consolidarían el grano como el principal rubro de exportaciones del país, durante las décadas siguientes.

De igual forma, a finales del siglo XIX, se disparó el PIB, tanto en Antioquia como en Medellín, superando por amplio margen el PIB nacional.

Ya desde las primeras décadas del siglo XX la ciudad y la región crecieron mucho más su economía, gracias al nacimiento y funcionamiento de un extenso número de empresas industriales y comerciales que dinamizaron todo el proceso económico local.

Debemos agregar también como factor sustancial el gran crecimiento de la población de Medellín que pasó en 1985, de tener 1.468.089 habitantes, a contar a principios del año 2025 con 2,670,000 habitantes.

Hoy la ciudad y el departamento no dependen de la minería y el café. La ciudad de Medellín, a partir de las últimas tres décadas, diversificó su portafolio económico, dando lugar a un exitoso proceso de cambio tecnológico e innovación, lo que ha incidido notoriamente en el visible aumento de los ingresos que alimentan el flujo económico y financiero de la ciudad.

Basta ver la evolución del presupuesto de ingresos y gastos del Municipio de Medellín para apreciar la sorprendente dinámica económica en la ciudad y en la región. Hay que mirar estas cifras en el año 2000 cuando el presupuesto de Medellín era de 630.624 millones de pesos y en 2023, cuando llegó a 7.196.256 billones.

Otro gran indicador de la evolución de la economía en Medellín ha sido el PIB por habitante que en 2005 era de 11.279.000 pesos y que pasó en 2023 a 49.373.000 pesos, casi 20 millones de pesos por habitante sobre el PIB nacional, según información de la Cámara de Comercio de Medellín.

No debo terminar este escrito sobre la evolución económica de Medellín sin analizar el fenómeno económico que ha suscitado la música y sus intérpretes, desde la ciudad de Medellín para Colombia y el mundo.

La aparición en el escenario musical en Medellín de artistas como KAROL J, J BALVIN, MALUMA, FEID, hoy los reyes del reguetón en el mundo, lo mismo que JUANES intérprete de música pop, han hecho de la ciudad, en compañía de otros artistas que no alcanzamos a mencionar, la capital mundial del reguetón, donde en el último año los eventos musicales han movido más de 300 millones de dólares, dejando ver cada día mayores expectativas para el futuro inmediato de la actividad musical, en Medellín.

La asombrosa evolución económica de Medellín, acelerada por las iniciativas de los empresarios, se ha dado gracias al liderazgo de sus dirigentes económicos, gremiales y sociales que con su dedicación y empeño han contribuido a una nueva y exitosa etapa económica en la ciudad.

BIBLIOGRAFIA

- Jorge Orlando Melo, Editor, Historia de Medellín
- Jorge Orlando Melo, Editor, Historia de Antioquia
- Germán de Hoyos, Guía Ilustrada de Medellín
- Mariano Ospina Rodríguez, Escritos sobre Economía y Política
- Presbítero Javier Piedrahita Echeverri, Historia de Medellín
- Gloria Valencia C., Historia Completa del Grupo Empresarial Antioqueño.
- Enrique Echavarría E., Crónicas e historia bancaria de Medellín
- Francisco Duque Betancur, Historia de Antioquia
- Sociedad de Mejoras Públicas, Medellín Ciudad Tricentenaria
- Luis Fernando Múnera López, Historia de Medellín en cuenta gotas
- Gabriel Poveda Ramos, La minería en Colombia, cinco siglos de saqueo
- Alejandro Arbeláez A., Historia de la Industria en Antioquia.
- Cámara de Comercio de Medellín, Cuadernos de Economía

LUIS ALFREDO RAMOS BOTERO
Abogado

LOS AUTORES

Luis Efraín Mosquera Ruales

Ingeniero Forestal de la Universidad Distrital de Bogotá, en 1971. Además, estudió el pregrado y la maestría en Historia con énfasis en Historiografía en la Universidad de Antioquia, donde se graduó con “Distinción meritoria”. Es miembro y coordinador general del del Grupo de investigación Historia de Medellín y su Área metropolitana.

Actualmente es miembro de número de la Academia Antioqueña de Historia.

Como historiador participó en los libros: *“Travesías y panoramas en la historia colombiana. Para volver a mirar el presente”* y fue compilador del libro *“La constitución colombiana de 1821. Personajes y desiderium”*.

Ha sido conferencista sobre historia de regional, historia de Colombia, Historiografía y Metodología para la investigación histórica en entidades como Asopen, Academia Antioqueña de Historia y en diferentes congresos nacionales y regionales de Historia.

Ricardo Zuluaga Gil

Abogado de la Universidad de Medellín, Especialista en Derecho administrativo de la Universidad Pontificia Bolivariana y en Derecho Constitucional y Ciencia Política, del Centro de Estudios constitucionales de Madrid, España. Doctor en Derecho, de la Universidad de Salamanca en España.

Fue profesor titular en el Departamento de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Pontificia Universidad Javeriana y docente en los programas de Derecho de la Universidad ICESI y de la Fundación Universitaria del Área Andina, de la ciudad de Cali.

Ha sido profesor en Especializaciones y Maestrías sobre Derecho Administrativo y Constitucional en las universidades de Medellín. Libre de la ciudad de Pereira, EAFIT, Santiago de Cali y Pontificia Universidad Javeriana en Cali, del Valle y de la Sabana.

Es autor de los siguientes libros: “Interpretar y argumentar, el valor normativo de la Constitución de 1991”, “El estado soberano de Antioquia”, “De la expectativa al desconcierto”, entre otros, y ha publicado artículos en diferentes revistas especializadas en derecho constitucional.

En el campo de la historia ha incursionado en investigaciones sobre historia local del municipio de San Vicente de Ferrer, historia regional antioqueña e historia eclesiástica nacional.

Es miembro de número de la Academia Antioqueña de Historia y su actual presidente y adicionalmente es miembro correspondiente de la Academia Colombiana de Historia Eclesiástica y miembro fundador del Centro de Historia del municipio de San Vicente de Ferrer.

José Guillermo Anjel

Comunicador Social y Periodista de la Universidad Pontificia Bolivariana. y Doctor en Filosofía de la Universidad Pontificia Bolivariana.

Profesor de la Facultad de Comunicación Social de la Universidad Pontificia Bolivariana donde ha desempeñado

roles como docente en la Escuela de Teología, Filosofía y Humanidades.

Fue Director de la Facultad de Comunicación Social de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

Columnista habitual del periódico El Colombiano.

Director y locutor del reconocido programa radial y de pódcast *La Otra Historia* en la emisora Radio Bolivariana.

Ha publicado más de 20 libros que abarcan novelas, cuentos y ensayos. Sus historias suelen mezclar sus raíces judías con las vivencias de la ciudad de Medellín. Entre sus obras más destacadas se encuentran: *La luna verde de Atocha* (Novela), *La casa de las cebollas* (Novela), *Zurich es una letra alef* (Novela), *Libreta de apuntes de Yehuda Malaji, relojero sefardí*, y *Mesa de judíos* (Novela) Historias del barrio Prado Reunión en casa (2017), una colección de seis cuentos publicada como parte de la colección Palabras Rodantes del Metro de Medellín.

Reinaldo Spitaletta

Comunicador Social-Periodista de la Universidad de Antioquia y egresado de la Maestría de Historia de la Universidad Nacional. Es el presidente del Centro de Historia del municipio de Bello.

Docente-investigador de la Universidad Pontificia Bolivariana.

Columnista de El Espectador, director de la revista Huellas de Ciudad y coproductor del programa Medellín Anverso y Reverso, de Radio Bolivariana. Galardonado con premios y

menciones especiales de periodismo en opinión, investigación y entrevista. En 2008, el Observatorio de Medios de la Universidad del Rosario lo declaró como el mejor columnista crítico de Colombia. Conferencista, cronista, editor y orientador de talleres literarios.

Ha publicado más de veinte libros, entre otros, los siguientes: *Domingo, Historias para antes del fin del mundo* (coautor Memo Ángel, 1988), *Oficios y Oficiantes* (relatos, 1990), *Reportajes a la literatura colombiana* (coautor Mario Escobar Velásquez, 1991), *Café del Sur* (coautor Memo Ángel, 1994), *Vida puta puta vida* (reportajes, coautor Mario Escobar Velásquez, 1996), *El último puerto de la tía Verania* (novela, 1999), *Estas 33 cosas* (relatos, 2008), *El último día de Gardel y otras muertes* (cuentos, 2010), *El sol negro de papá* (novela, 2011) *Barrio que fuiste y serás* (crónica literaria, 2011), *Tierra de desterrados* (gran reportaje, coautor Mary Correa, 2011), *Oficios y Oficiantes* (edición ampliada con nuevos relatos), 2013; *Viajando con los clásicos* (ensayo, coautor Memo Ángel), 2014; *Escritores en la jarra* (libro de ensayos y artículos), 2014. *Historias inesperadas* (crónicas) 2015; *Las plumas de Gardel y otras tanguerías* (crónicas y reportajes, 2015); *Macabros misterios y otros ensayos* (2016); *Tango sol, tango luna* (ensayos y crónicas, 2016); *Sustantiva Palabra* (ensayos literarios, 2017); *Balada de un viejo adolescente* (novela, 2017); *Tiovivo de tenis y bluyín* (narrativa periodística, 2017), *Fútbol, vida, trampa y milagros* (2018).

Luis Fernando González Escobar

Arquitecto Constructor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, seccional Medellín, con Maestría en Estudios Urbano Regionales del Posgrado Planeación Urbano regional y Doctor en Historia, en la Facultad

de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia, seccional Medellín.

Profesor titular de la Escuela del Hábitat de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, seccional Medellín.

Ha escrito varios libros como: *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia 1980-2017* (2019), *Ensayos inútiles sobre historia urbana de Medellín* (2018), *El Jordán y la Casa Zea en la historia urbana de Medellín* (2016), *Pedro Nel Gómez. El Maestro: arquitecto, urbanista y paisajista* (2014), *Del alarife al arquitecto. El saber hacer y el pensar la arquitectura en Colombia 1847-1936* (2013), *El Carré y el Vásquez. Memoria urbana en el contexto de Guayaquil* (2011), *Artesanos y maestros en la arquitectura de Medellín y Antioquia 1775 – 1932* (2008) y *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775 – 1932* (2007)

Ha recibido la siguientes Menciones: Internacional en la Categoría Teoría, Historia y Crítica de la arquitectura, el urbanismo y el paisaje en la XIX Bienal Panamericana de Arquitectura, Quito BAQ 2014; de Honor en la Categoría de Historia, teoría y crítica de la XXIV Bienal Colombiana de Arquitectura, 2014, de Honor en Crítica, en la XVII Bienal Panamericana de Arquitectura SAQ 2010, Quito (Ecuador), noviembre de 2010. Premio Nacional de Arquitectura, “Carlos Martínez Jiménez”, área de investigación en la XVI Bienal de Arquitectura, 1998.

Luis Alfredo Ramos Botero

Estudió Derecho en la Universidad de Medellín y tiene estudios en Negocios Internacionales de la Universidad de Harvard .

Fue Concejal del Municipio de Sonsón, Secretario del directorio departamental del Partido Conservador en Antioquia.

En 1972 es designado gerente de su partido, cargo que ejerce durante cuatro años, a la vez que es elegido como diputado en la Asamblea del Departamento de Antioquia entre 1974 y 1976. En este último año es nombrado Contralor General de Antioquia, y entre 1978 y 1980 es Secretario de Hacienda de Medellín.

Entre 1982 y 1990 mantiene un escaño como Representante a la Cámara y entre 1990 y 1991 como Senador. Renuncia al Senado para postularse a la Alcaldía de Medellín, para la cual es elegido, y que ejerce entre 1992 y 1994; durante su mandato es calificado como *“El Mejor Alcalde de Colombia”*. En 1998 es designado Embajador de Colombia ante la OEA. En 2001 regresa a Colombia para postularse como candidato al Senado de la República por el Movimiento Equipo Colombia, y en las elecciones de marzo de 2002 resulta elegido con más de 230.000 votos. Fue elegido Presidente del Senado, para un periodo de un año.

Escribió los siguientes libros: *“Acciones de buen gobierno para Antioquia (2010)”* *“Racionalidad representacional de la política de...(1993-1994)”* y *“Bolívar el genio de América”* en el año 2025

Conéctate con



● **Sede Principal Medellín**

Cra. 30 No. 10 C - 280 Piso 7
Celular: 301 342 7792
asopen@asopen.com.co

● **Manizales**

● **Bogotá**

Canales de contacto:

 **WhatsApp** 301 342 7792

 **Sitio web** www.asopen.com.co

 **Correo** asopen@asopen.com.co

Redes sociales:

 **YouTube** Asopen

 **LinkedIn** Asopen

 **Instagram** asopenpensionados

 **facebook** Asopen Pensionados

Este libro se terminó de imprimir
en el mes de junio del 2026
en Zuluaga Impresores S.A.S.
Se usó la fuente Charter BT
Medellín - Colombia