# EL MEDELLÍN FUTURO
## o *el ángel del progreso*

FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR

Luis Fernando González

En marzo de 2013, Medellín fue proclamada ganadora de un concurso mundial organizado por el departamento de publicidad, ventas y mercadeo del periódico norteamericano *The Wall Street Journal* —dedicado a los negocios y a la economía y patrocinado por el grupo financiero Citigroup—. El concurso, denominado *City of the Year*, premiaba entre las ciudades del mundo, postuladas por el Urban Land Institute (ULI), la que se consideraba la "ciudad más innovadora del año" en términos de superar, entre otros, problemas tan fundamentales como la movilidad urbana, alentar mejores desempeños en sostenibilidad ambiental o de los usos del suelo, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y, en últimas, generar los espacios y el clima adecuados para la actividad financiera y económica, a partir de las políticas públicas implementadas en los últimos años.

Era la primera vez que se organizaba tal evento. En este premio inédito, el Urban Land Institute elaboró un listado de las 200 ciudades del mundo que innovaban con las intervenciones urbanas en los ocho criterios escogidos.[1] La lista se fue decantando: primero de 200 a 25, luego de 25 hasta llegar a 3 ciudades finalistas. Y por último, entre las tres finalistas: Nueva York, Tel Aviv y Medellín, se escogió a la última como la ganadora. Este proceso selectivo se hizo mediante votaciones en línea, supuestamente de los lectores de aquel periódico financiero, hasta alcanzar casi el millón de votos en todo el proceso. Desde entonces se dice que Medellín "es la ciudad más innovadora del mundo".

Obviamente, el mismo proceso y un premio de tales características fueron de inmediato capitalizados por los diferentes actores. Si para el periódico financiero norteamericano tal vez fue todo un éxito en publicidad, mercadeo y ventas, como lo pretendía el departamento ídem, para la administración municipal lo ha sido en términos políticos y de mercadeo, o lo que se llama el *citymarketing*. En los distintos momentos de la votación, la administración tenía claro lo que significaba en términos mediáticos tal postulación, y todavía más si se ganaba el premio, por lo que desde sus oficinas salieron correos movilizando a la gente, apelando a cierta idea de identidad y de orgullo local, lo cual caló entre muchos sectores de la ciudad que se volcaron en la última etapa a votar para ganar ese ansiado premio; había que ver los comentarios en corredores, en filas de establecimientos o de centros educativos de educación superior, donde los estudiantes comentaban la cantidad de veces que votaron hasta agotar su exiguo plan de datos, pero con la satisfacción del deber cumplido y de haberle ganado a ciudades de países desarrollados, como si fuera cualquier competencia deportiva.

El culmen de la capitalización política se dio el mismo día en que se conoció la noticia del otorgamiento del premio *City of the Year*, pues en momentos previos el director ejecutivo de ONU-Hábitat, Joan Clos, como parte del *Informe de inequidad urbana en América Latina*, había señalado que Medellín era una de las cuatro ciudades más inequitativas de Colombia, esto es, en uno de los países más inequitativos del mundo. El corolario era simple: Medellín era una de las ciudades más inequitativas del mundo. Pero la repercusión que tuvo en los medios aquel lamentable estado de cosas no trascendió, en la medida en que micrófonos, cámaras, grabadoras o libretas de notas recogieron la triunfante noticia procedente de Nueva York y no la dramática que se había dado en la misma ciudad.

Aquel específico paso del experto de ONU-Hábitat por la ciudad parece fantasmal; no hay registros de prensa local sobre aquel asunto, y solo en la prensa nacional se destacó lo anunciado. La presentación posterior y la realización del WUF 7, es decir, el 7º Foro Urbano Mundial, entre el 7 y el

11 de abril, terminarían por minimizar, matizar o maquillar la inequidad urbana. La utilización de aquel megaevento para alardear de los éxitos y ocultar los problemas no tiene parangón, pues la diversidad y el número de visitantes, la ocupación hotelera, el maquillaje urbano y social, los recorridos urbanos determinados y, en general, el aporte a la economía local sepultaron cualquier intento de visibilizar las problemáticas territoriales y sociales,[2] pese a intentos como el del denominado Foro Social Alternativo, que también terminó naufragando ante la avalancha mediática oficial.

La grosera capitalización política no estaba solo en la manera de disimular la inequidad social urbana de la ciudad, sino en términos de quién o quiénes podrían ser los responsables de la transformación gloriosa que la ciudad experimentaba, por las cuales se recibía dicho premio mundial. Tal vez era difícil centrar en la administración presente las razones del premio que se recibía, y era apenas caballeroso que se extendiera a dos administraciones anteriores, de la cuales recibía un legado imposible de ocultar. Aunque los argumentos dados por los jurados extendían en realidad la temporalidad de las trasformaciones y logros a los últimos veinte años, lapso en que la ciudad bajó los índices de homicidio en más de un 80%, construyó el sistema masivo de transporte —el metro— como espina dorsal de la movilidad que tantos elogios recibió, y experimentó procesos sociales y de intervención física en las laderas, que se han utilizado, aunque muy poco se han reconocido, en las últimas administraciones.

Trascendiendo la coyuntura, e incluso la temporalidad de las dos últimas décadas, aquel premio alimentó y fortaleció la narrativa y los imaginarios futuristas y de progreso que inauguraron las elites urbanas a finales del siglo xix y que le han vendido con éxito a buena parte de la población como la única alternativa viable para construir

Son muchos más los adalides del progreso, y otro tanto las ideas aportadas en tantos decenios, pero todas apuntan a mirar de manera optimista ese futuro y con desprecio el pasado.

ciudad. Con acepciones diferentes y con diversos proyectos de acuerdo con el momento histórico, esto se ha expresado en el territorio.

En agosto de 1890, el Concejo de Medellín determinó la realización de un "plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad". Por primera vez se habló de prever el futuro urbano de la ciudad mediante un plano. Una idea de futuro muy elemental en términos del plano urbano y las técnicas urbanísticas, pero que inauguró un discurso, este sí mucho más refinado, en términos de responder a las exigencias del progreso y la higiene, a partir de tres premisas básicas que fueron los principios rectores del plano: *movimiento*, *hermosura* y *salubridad*.

Fotografías Proyectos-fuente munmedellin

Han pasado 124 años desde aquella olvidada formulación. En tantos años se fueron sumando adalides e ideas a ese progreso, tan significativas como las de Ricardo Olano, para quien el progreso era un bien superior que ameritaba todo para la realización de obras encaminadas a lograrlo, al punto que "debe violarse la ley cuando se oponga a ellas"[3] o, de lo contrario, podrían demorarse; el mismo Olano acuñó el principio de los "hombres estorbo"[4] para aquellos que se oponían al progreso por capricho, avaricia o incomprensión, pero que, de señalar casos específicos de hombres con poder económico pero con ideas caducas y apegados a sus intereses personales, terminó por ser una estigmatización generalizada de quienes no creían apasionadamente y como acto de fe en las bienaventuranzas del futuro y del progreso. A estas ideas de Olano se sumaron las derivadas de los proyectos financiados mediante el impuesto de valorización, cuyo lema "valorización o parálisis" estaba encaminado a lograr a como diera lugar "el progreso y el embellecimiento de la ciudad".[5]

Son muchos más los adalides del progreso, y otro tanto las ideas aportadas en tantos decenios, pero todas apuntan a mirar de manera optimista ese futuro y con desprecio el pasado. En el ideario acuñado no hay vuelta atrás. Ni siquiera es la mirada pesimista de Walter Benjamin de su *Ángel de la historia*, que mira con terror el pasado plagado de catástrofes. No, aquí no existe pasado, aunque comparten con Benjamin la contraparte dialéctica: el mito futurista del progreso, pero con una versión local, esto es, el *ángel del progreso paisa*.

La mirada optimista del futuro vuelve a tener hoy reediciones en su discurso, amparado en los argumentos derivados de la postulación al premio *City of the Year* y en los fundamentos de su otorgación. Las obras de infraestructura —escaleras eléctricas, edificios inteligentes, parques bibliotecas, centros culturales, metro y metrocables, etc.— predominan sobre otras posibles razones, como los proyectos sociales —disminución de criminalidad— o los instrumentos y el capital técnico para la intervención en el territorio —los planes urbanos integrales—.

Esa exacerbación del futuro urbano se acentuó aún más entre 2013 y 2014 con una serie de obras en proceso de ejecución o que fueron convocadas mediante diversos concursos de urbanismo y arquitectura urbana. Sobre el espacio urbano se impone con determinación la construcción del tranvía eléctrico de Ayacucho y las dos líneas de cables hacia los barrios Trece de Noviembre y La Sierra; el corredor en la calle Ayacucho trajo como consecuencia la transformación radical del paisaje urbano de ese eje, demoliéndose las añosas casonas de tapia para ser remplazadas por los edificios de concreto vaciado, que enmarcarán el paso de los trenes futuristas con sus cabinas de paneles acristalados curvos, pisos bajos, motores eléctricos y la catenaria que los alimenta para procurar una movilidad sostenible, de acuerdo con el nuevo lenguaje, pero que también alimenta un "nuevo logro de la pujanza antioqueña",[6] como

se escribe en un artículo que da cuenta del acto de presentación del primer vehículo traído desde Francia. El *Angelus Novus* de Paul Klee miraría hacia atrás con ojos desorbitados para ver entre la polvareda lo que se ha ido, mientras que el ángel paisa del progreso mira hacia adelante y se regodea en su pujanza.

Los concursos urbanísticos convocados entre 2013 y 2014 son una mirada mucho más avanzada, pletórica y optimista del futuro, ya sea que se trate del parque del río Medellín, del paseo de la carrera Bolívar o del futuro Centro Cívico de la ciudad. No se puede estar seguro de si los tres o alguno de los proyectos ganadores se alcanzará a materializar y en qué tiempo, en qué medida se traicionará lo planteado o en cuánto se recortará, pero lo cierto es que los concursos y los proyectos son una candorosa narrativa de ese futuro con poco apego a la realidad.[7] Basta observar que en buena parte, no en todos, de los 57 anteproyectos concursantes en la convocatoria del Paseo del Río, si bien hay una topografía acotada, el entendimiento de la geografía y de los condicionantes ambientales, paisajísticos, ecológicos y aun climáticos es decididamente precario o elemental; ni qué decir de las realidades socioculturales, que no se dejan entrever en dichos planteamientos futuristas; de ahí que muchos de ellos convierten el río Medellín en un río azul, de aguas apacibles, y sus orillas en verdaderas playas, entornos idílicos con paisajes de ensueño, masas arbóreas creciendo sobre las losas (?) que cubren las avenidas subterráneas, pulidos bloques prismáticos, blancos o transparentes, en medio de la neonaturaleza; en ese paraíso futuro caminan familias, grupos de personas o individuos hermosos, blancos y rubios. La ciudad densa y compacta crecerá alrededor de este gran parque verde y frondoso, donde no hay fronteras, ni combos, ni gente que estorbe, como esas ocho mil viviendas o más que será necesario reubicar en la parte norte para que este sueño se cumpla, ya que en la parte media no habrá problemas, pues el Plan Parcial de Naranjal ya empezó a limpiar la geografía humana.

Otro tanto se puede ver en el concurso del Paseo Bolívar en el centro de la ciudad, donde el sentido de realidad lo puso el pragmatismo de los comerciantes. El problema no es tanto por el futuro que traza el anteproyecto ganador del concurso, "una calle y cuatro grandes plazas",[8] pues independiente de este y sus logros para intervenir o no una parte del viaducto del Metro, la sola convocatoria del concurso generó la incomodidad del gremio de los comerciantes formales, quienes cuestionaron la poca consulta y participación comunitaria y gremial, la alta inversión para un solo proyecto ubicado donde consideraban no era tan necesario, pero, sobre todo, por invertir la mayor parte del presupuesto concertado para el centro de la ciudad en una obra física

cuando consideraban que las prioridades eran la seguridad y los graves problemas sociales que se presentan.[9]

Algo diferente sucede con el futuro Centro Cívico ciudad de Medellín, pues el concurso internacional apenas está en proceso. Podría decirse que las características urbanísticas, paisajísticas y arquitectónicas no importan tanto como aquello que se percibe en el intento de enlazar trasversalmente el cerro Nutibara con La Asomadera, pasando por el Paseo del Río y el Centro Administrativo La Alpujarra. En su pretensión de reordenar el territorio involucrado, es claro que se quiere sanear, embellecer y darle un marco apropiado a un proyecto de ciudad más allá del corazón administrativo metropolitano. Los turistas e inversionistas que llegan al aeropuerto internacional por el oriente de la ciudad, vía Las Palmas y en el futuro por el Túnel de Oriente, tendrán un marco espléndido entre la oferta hotelera aledaña, los jardines por la zona oriental de La Asomadera, el Parque del Río y el mirador del Cerro Nutibara con su Pueblito Paisa al occidente; mientras que en el centro de este conjunto paisajístico está el conjunto arquitectónico que fundamenta la avanzada del *citymarketing* y de la globalización económica de Medellín —Plaza Mayor, Palacio de Exposiciones, Teatro Metropolitano—, no en vano Plaza Mayor se ha convertido en una Zona Franca Transitoria, y en todo

Fotografía Proyectos-fuente munmedellin

Fotografía Proyectos-fuente munmedellin

el conjunto se escenifican los megaeventos económicos, sociales y de la industria cultural. Cabría preguntar qué papel cumplirá el Plan Parcial de San Lorenzo en la defensa de los habitantes de los barrios Colón, Las Palmas y el sector de Niquitao, frente a lo que significa este proyecto de renovación y embellecimiento urbano que se avecina en el mediano plazo, que tal vez los considere más como estorbo que como una posibilidad de estar incluidos.

A todo lo anterior debemos sumar el Proyecto de Ciudad que propone el Comité Intergremial de Antioquia,[10] en momentos en que se debate la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial —POT— que regirá en la ciudad entre 2014 y 2026.[11] Aquí el *ángel del progreso paisa* planea con cantos de sirena. Bajo el lema de "Medellín, ciudad exitosa y desarrollada", se estructura un proyecto en el que los presupuestos teóricos, el diagnóstico y la propuesta en sí difieren notablemente. Citando al sociólogo e historiador Lewis Mumford, al humanista José Olives Puig, a la activista y teórica del urbanismo Jane Jacobs o al economista Edward Glaeser de manera deshilvanada y casi como hecho decorativo, acudiendo a diagnósticos académicos acertados, nos proponen de manera idealista pero poco realista vivir en el trópico, entre montañas y quebradas, y acudiendo a nuestra historia, para, en un lenguaje bastante alambicado, construir una ciudad "que de manera singular nos nombre a todos, nos refleje a todos, nos convierta en personas, nos convierta en ciudadanos y a su vez, entre todos convirtamos a Medellín en una ciudad exitosa y desarrollada".[12] Incluso mencionan al barrio como seña de la identidad urbana y lo proponen como la Unidad Básica del Ordenamiento Territorial, mientras que a la manzana de ese mismo barrio la denominan como Unidad Mínima de Actuación Urbanística. Tanta cita y melosería tropical termina al momento del pragmatismo. Al modelar el territorio, la manzana existe solo como el límite del lote, y el barrio con su tejido, señas de cotidianidad e identidad, lugares de encuentro y socialización, desaparece para que su lugar lo ocupen torres con sus plataformas comerciales y los diez, quince o más pisos de apartamentos sobre zonas verdes libres en La Isla, Castilla, San

Bernardo o La Asomadera. Así, la nueva propuesta de ciudad revive las fracasadas propuestas urbanísticas del arquitecto y urbanista franco-suizo Le Corbusier, aquel de la *tábula rasa* sobre el territorio, bajo la premisa de crear más parques; una porción mínima del lote es ocupada por las torres verticales de apartamentos, que tendrán así más luz, más sol, más aire, más jardines. Liberar suelo y densificar en altura es de nuevo la propuesta, pero con menos idealismo y más pragmatismo constructivo, sin tener en cuenta los fracasos experimentados en el mundo y la realidad del mundo cotidiano de nuestros barrios.

Ahora, más que nunca, el viento huracanado del progreso empuja al *ángel del progreso paisa*. Él no mira hacia atrás. Al parecer nada lo consterna, aunque no lo sabemos, pues nunca vemos su rostro. Su mirada está clavada en el infinito. Lo que quede atrás no es de su incumbencia. Tal vez podamos imaginarlo no con los ojos desorbitados por el horror como el *Angelus Novus* de Paul Klee, sino con la pícara sonrisa del especulador inmobiliario.

Es cierto que la utopía es necesaria, ella hace que en su búsqueda nos alejemos un poco de la miseria real, o, como dice Lewis Mumford, "son las utopías las que nos hacen el mundo tolerable";[13] pero ¿acaso comprendemos la utopía? Parece ser que hasta en eso nos mentimos. No somos tan innovadores. U

*Luis Fernando González Escobar* (Colombia)
Profesor asociado adscrito a la Escuela del Hábitat, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín).

**Notas**

[1] Estos criterios son: ambiente y usos del suelo, cultura y calidad de vida, entorno económico y de inversión, progreso y potencial, centros de poder, educación y capital humano, tecnología y educación, y movilidad e infraestructura.

[2] Incluso el mismo déficit del evento, cuyos costos superaron el presupuesto inicial de ocho mil millones de pesos —algo más de cuatro millones doscientos mil dólares—, alcanzando un valor de veintiún mil millones de pesos —once millones de dólares—, de los cuales no se habían cubierto dos mil cien millones de pesos colombianos, algo más de un millón cien mil dólares.

[3] Carta a Eduardo Santos, "Cómo se impone el progreso", Medellín, 4 de enero de 1926, en: Ricardo Olano, *Propaganda cívica*, Medellín, Editada por Tipografía Bedout, 1930, p. 140.

[4] *Ibíd*., p. 153.

[5] Luis Fernando González Escobar, "La transformación del centro de Medellín, ¿de qué centro hablamos?", en: Alice Beuf y María Eugenia Martínez —coordinadoras—, *Colombia, centralidades históricas en transformación*, Quito, OLACCHI, 2013, p. 105.

[6] http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/primer-vehiculo-del-tranvia-de-ayacucho-otro-hito-de-medellin/14230256. Consulta: 14 de julio de 2014.

[7] Este concurso público internacional para escoger el anteproyecto urbanístico, paisajístico y arquitectónico, y sus estudios complementarios del Parque del Río, fue fallado el 30 de octubre de 2013. El anteproyecto ganador fue el presentado por la oficina Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad, con una propuesta denominada Parque Botánico del Río, que está en desarrollo como proyecto.

[8] El fallo del concurso tuvo lugar en mayo de 2014 y el equipo ganador fue el consorcio Arquitectura y Espacio Urbano de Medellín, liderado por el arquitecto Carlos Puerta.

[9] Los comerciantes asociados en Corpocentro, Asoguayaquil y Corpobolívar le enviaron una carta al alcalde de la ciudad, Aníbal Gaviria Correa, expresando su inconformidad, pues los recursos destinados para el centro los habían tramitado los gremios en el Concejo, pero al momento de destinarlos no los consultaron, de modo que se asignaron 39 mil de los 50 mil millones de pesos solo a este proyecto, aparte de considerar equivocada la decisión de intervenir el corredor del viaducto del Metro entre la calle San Juan y el parque de Berrío y no entre la Plazuela Nutibara y la Estación Prado del Metro, donde realmente se requería con mayor urgencia. *Centrópolis*, N.° 188, Medellín, mayo de 2014, pp. 2 y 3.

[10] Constituido por la Cámara Colombiana de la Construcción —CAMACOL—, la Lonja, la Cámara Colombiana de la Infraestructura seccional Antioquia, la Sociedad Colombiana de Arquitectos seccional Antioquia y la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos.

[11] El Plan de Ordenamiento Territorial que definirá el nuevo modelo de ciudad ha venido discutiéndose desde el año 2013 y entró al Concejo de Medellín para su debate y aprobación final en septiembre de 2014.

[12] Epígrafe de la propuesta desde el sector privado como aporte para la formulación del Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín. Medellín, Comité Intergremial de Antioquia, agosto de 2013, p. 3.

[13] Lewis Mumford, *Historia de las utopías*, Logroño, Pepitas de Calabaza, 2013, p. 23.