

# La transformación de los espacios urbanos y las nuevas prácticas sociales: el urbanismo social y la construcción de lo político en el pasaje Carabobo de Medellín<sup>1</sup>

.....

The transformation of urban spaces and new social practices: the social planning and the political construction in *Pasaje Peatonal Carabobo* in the city of Medellin

Recibido: octubre 2012 Evaluado: noviembre 2012 Aceptado: diciembre 2012

## **Isabel Cristina Acosta**

Ciencia Política, estudiante de sexto semestre  
Universidad de Antioquia  
rosaroja480@hotmail.com

## **Keren Marín González**

Ciencia Política, estudiante de sexto semestre  
Universidad de Antioquia  
ketxyleeflunk@hotmail.com

## **Gisselle Vanegas Aguirre**

Ciencia Política, estudiante de sexto semestre  
Universidad de Antioquia  
gikavag@gmail.com

## **Resumen:**

Este artículo examina la transformación de los espacios urbanos en la ciudad de Medellín con el objetivo de entender la forma en que los mecanismos de intervención y planeación urbana estructuran y configuran las identidades, simbolismos y apropiaciones subjetivas de los espacios. En el artículo son descritas las formas como el urbanismo social y la intervención política de los espacios han sido asimiladas desde la administración municipal de Medellín, haciendo hincapié en las percepciones, imaginarios y narrativas de los múltiples actores que confluyen sobre el reordenamiento y constitución del espacio.

**Palabras clave:** Urbanismo social, Pasaje Peatonal Carabobo, espacio público, planeación, territorio, ciudad.

---

<sup>1</sup> Artículo desarrollado en el marco de la clase de Diseños cualitativos del programa de Ciencia Política de la Universidad de Antioquia. Esta clase es dictada durante el primer semestre de 2012 por Nicolás Espinosa Menéndez. Este texto es la primera parte de una investigación en curso.

## Abstract:

This article analyzes the transformation of Medellín public spaces. The objective of this analysis is to understand the mechanisms of intervention and urban planning and how these structure and configure identities, symbolisms and appropriation of urban spaces by the subjects. In order to do that, this article describes how social urbanism and politic intervention of spaces have been assimilated by the Medellín's municipal administration; making emphasis on perceptions, imaginaries and narratives, from the several actors that converge in this location, about space rearrangement and constitution.

**Key words:** Social urbanism, *Pasaje Peatonal Carabobo*, public space, planning, territory, city.

## Introducción.

Encontrarse en el pasaje Carabobo, pleno centro de Medellín, significa estar en un espacio lleno de gente en donde cada quien está en los usos: unos están de compras, otros toman un atajo para llegar a sus trabajos; los turistas caminan desprevenidos, esperando conocer la arquitectura antigua de la ciudad (el Museo Nacional y los edificios Vásquez y Carré), los vendedores intentan convencer a los que pasan, a los que compran y a quienes visitan a que se hagan con cuanta cosa. Son muchas, muchas las personas que transitan a diario por Carabobo y no es extraño encontrar, un día cualquiera, una veintena de estudiantes de Ciencia Política realizando ejercicios de observación para una de sus clases de investigación cualitativa.

Al observar sus calles se pueden encontrar Iglesias, cafeterías, billares; supermercados, tiendas de rebajas, casas de citas; moteles y papelerías, los siempre presentes vendedores ambulantes vendiendo todo tipo de artefactos legítimos (incluso en términos weberianos) a precios bajos y, cómo no, aunque de dudosa legalidad siempre con calidad garantizada. Caminar por Carabobo es ver la otra cara de la ciudad, una cara que transita entre el pasado y un presente ávido de modernización y comercio.

De ese grupo de estudiantes de Ciencia Política, fuimos tres quienes en junio de 2011 regresamos a esta calle para analizar esa cara de la ciudad. Encontramos historias en cada uno de sus rincones, donde están guardadas las anécdotas de tiempos pasados que relatan como la primera escalera eléctrica de Medellín

que se instaló en el actual centro comercial la Polar, suscitó grandes filas entre los "paisas"; historias que relatan al Palacio Nacional como el sitio preferido de los suicidas y la Panadería de Don Pedro como aquella que posee los mejores pandebonos de la ciudad. Carabobo es una amalgama de recuerdos y testimonios, un espacio en que cuando se llega a él por primera vez, suscita una sensación abrumadora pues sus calles son la imagen viva de la pluralidad.

Carabobo es así, el último rincón de la ciudad en donde la tradición vuelve a vivir cada día, es el rincón viviente de la historia oral, del tiempo pasado. Sin embargo... (y este es el tema de nuestro artículo) la transformación continua de la ciudad y su consideración como territorio para planear e intervenir desde el estado (en particular el gobierno local) ha afectado de múltiples maneras la forma en que las relaciones sociales, económicas y políticas se median por lo urbano. Ha afectado, de igual forma, la significación material y simbólica que para la gente de la ciudad asumen los espacios mediante las formas de habitar y proyectar la ciudad planeadas por la tecnocracia.

Evidencia de ello han sido los planes de renovación dirigidos por la alcaldía de Medellín desde el año 2004 para desarrollar programas de intervención integral que reafirman la presencia estatal en el centro del Valle de Aburra, como es el caso del barrio Moravia<sup>2</sup>. Allí, desde los años ochenta, se

---

<sup>2</sup>Según la Secretaría de Cultura Ciudadana, Subsecretaría Metrocultura, Programa Memoria y Patrimonio Cultural en el estudio realizado en el año 2006 "Moravia una historia de

estableció un asentamiento urbano dedicado al reciclaje y la economía informal. Ante los problemas de tipo espacial y urbano que representaba, la alcaldía decidió intervenir bajo el proyecto de “recuperación urbana y ambiental del área de Moravia”<sup>3</sup>, el cual tenía como finalidad abordar la problemática existente involucrando aspectos urbanísticos y de restauración ambiental, aunque sin tener en cuenta la participación de los habitantes del sector y la identidad que en el marco de dicho territorio construyeron sus residentes.

En este sentido, y tal como se constató durante el trabajo de campo que realizamos durante el primer semestre de 2012, la planeación y resignificación de la ciudad mediante proyectos arquitectónicos dirigidos por la administración municipal y el urbanismo social (impulsadas fuertemente desde dos décadas atrás) han implicado la construcción de territorialidades urbanas desligadas de la percepción de sus residentes y habitantes.

---

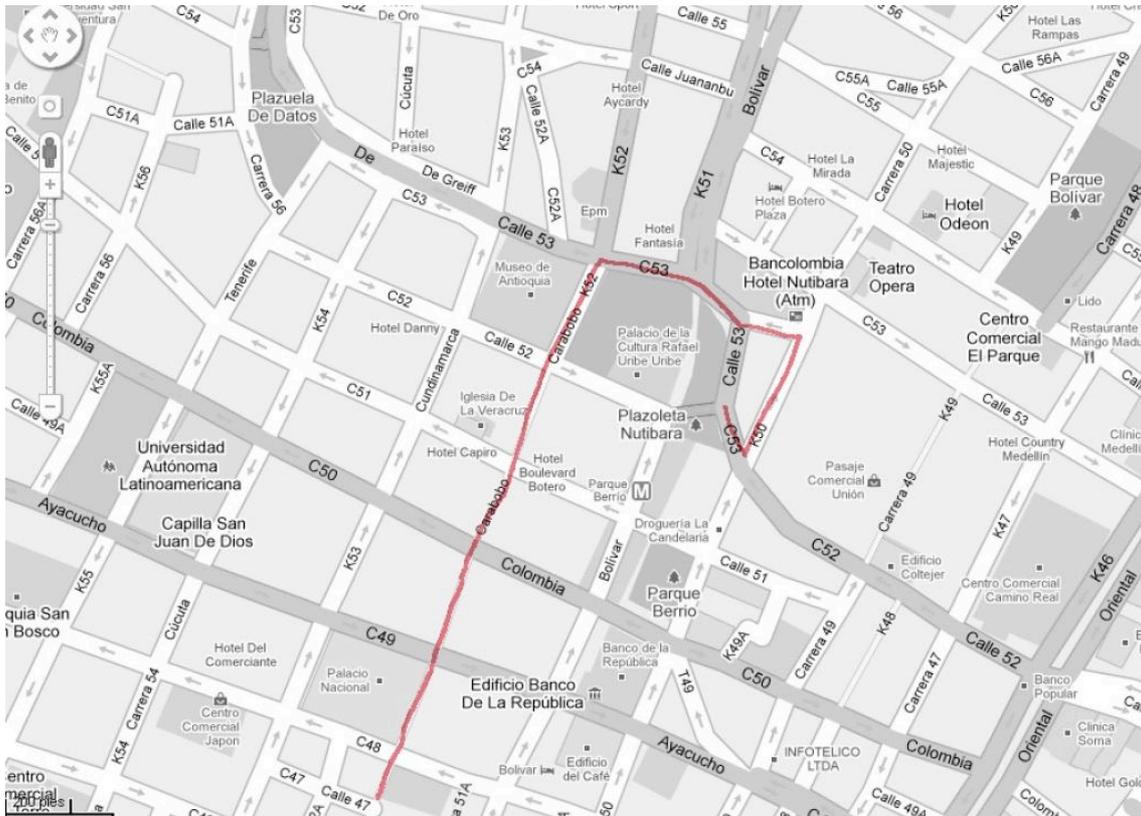
resistencia”, la zona que actualmente se conoce como el barrio Moravia hace cuarenta y dos años estaba destinada a la ampliación del Parque norte; sin embargo, para esta época, el Alcalde Víctor Cárdenas Jaramillo tuvo que resolver el problema de depósito de basura, decidiendo arrojar esta provisionalmente en la zona. Para 1983, en el lugar se crearon dos cerros artificiales como resultado de escombros y desechos, sin embargo, este no era el único problema, puesto que las familias desplazadas o de bajos recursos iniciaron asentamientos en esta zona desde la década del 50 huyendo de la violencia que se originó en el campo; viviendo así en una zona de desechos, pero haciendo de ellos una forma de subsistencia. Así el barrio Moravia crea su historia entre procesos de invasión, de ausencia estatal y de conflicto generalizado. Ante tal situación, se crea el Decreto N° 997 de 1993 de la Alcaldía de Medellín, (ajusta el inventario de barrios de la ciudad, en correspondencia con el Acuerdo Municipal 037 de 1992 que lo reglamenta), en el que se legitima jurídicamente la existencia del barrio, pero solo es hasta el 2004 Bajo el mandato de Sergio Fajardo que se plantean proyectos de vivienda, espacio público y movilidad en el barrio de Moravia.

<sup>3</sup> Para ver más referencias consulte en:  
<http://www.bdigital.unal.edu.co/3129/1/GAE-MORAVIA.pdf>

Esto supone que el territorio y los espacios urbanos, como producción de la cultura y lo cultural (Sztulwark, 2008), quizás sean incapaces de constituir subjetividades históricas, simbólicas y colectivas, puesto que, al no poseerse identidades territoriales que constituyan “un capital político y simbólico a partir de determinados referentes” (Pacheco Ladrón de Vergara, 2005:167) en donde la ciudad deja de ser un espacio de formación de sentido para quienes la habitan y para quienes no residen en ella. Esto interviene en las subjetividades sociales, pues el individuo ya no se reconoce ni logra adaptarse a los espacios.

Sin embargo, en el Pasaje Peatonal Carabobo de la Ciudad de Medellín se han instituido a lo largo del tiempo nuevas prácticas y modos de apropiación de los espacios urbanos, haciendo de este un sector representativo de resistencia -pero no el único que se revela- contra con las imágenes que producen y establecen la planeación urbana y la arquitectura. De este modo, la ciudad se convierte en un objeto material y de construcción simbólica, en donde la pugna por los sentidos del espacio permite el desarrollo de nuevas identidades.

## Carabobo. Detalle de la ruta seguida durante la investigación en el centro de Medellín



© Google Streets

Este artículo se basa en la experiencia de este pasaje y sus habitantes frente a la intervención urbana. Es un trabajo preliminar que, como preludeo a un trabajo de mayor envergadura en la forma de tesis de grado, lo hemos dividido en cinco ejes de exploración. Primero, describimos los modos en que el urbanismo social y la planeación urbana han determinado y constituido los usos e identidades de los espacios. Segundo, enfatizamos el papel del Pasaje Peatonal Carabobo en la construcción de imaginarios y subjetividades colectivas, dando a conocer mediante un somero recorrido histórico los usos de este espacio urbano y sus transformaciones. Tercero, explicamos la metodología mediante la cual analizamos las transformaciones de los espacios urbanos y los modos como obtuvimos y validamos los datos mediante la interacción con múltiples

actores que allí transitan y habitan; este apartado, por ende, se basa en una explicación sobre las técnicas y métodos que se empleamos para la realización de este artículo. En el cuarto eje, describimos y exponemos las percepciones de los actores sociales que allí confluyen respecto a la situación actual del pasaje peatonal Carabobo. Para ello nos valemos de la narrativa de estos actores sobre los alcances, beneficios y desventajas de la readecuación del espacio. Por último, presentamos las conclusiones.

### Metodología.

Comprender el territorio como “nuestro referente de ubicación social y, por tanto, el referente para nuestro comportamiento en la relación con los demás, en cada instante de nuestra vida” (Ardila, 2006:14), implica

indagar en las personas que lo habitan los imaginarios que a través del espacio se construyen y develan. En este sentido, en este artículo hacemos uso del Análisis situacional (social situations) como metodología de investigación, pues consideramos que el comportamiento social es un conjunto complejo de actividades e interacciones humanas, de la cual el observador puede apreciar una parte limitada. Ante ello, planteamos la posibilidad de comprender las múltiples situaciones sociales a partir de marcos explicativos que surgen de la interpretación que los propios sujetos hacen de la situación y de sí mismos.

“Estos marcos, son conceptos que le dan sentido al comportamiento social, de tal manera que el nexo lógico que los liga puede comunicar a todos aquellos que comparten una misma interpretación o un mismo discurso dominante.” (Cruz y Tamayo, 2006: 184).

En este sentido y mediante el análisis situacional, buscamos explorar una situación determinada, articular los puntos de vista cognitivos de los sujetos y aplicar estos marcos de interpretación en un contexto cultural específico, permitiéndonos divisar así, la producción social del espacio como posibilidad de resistencia y transformación mediante el espacio observado y el espacio interpretado.

#### **Técnicas de investigación.**

Para lograr llevar a cabo un análisis situacional, empleamos técnicas de orden cualitativo como la historia de vida y la realización de 15 entrevistas a actores económicos e institucionales, como representantes del Espacio público, la Alcaldía de Medellín y vendedores ambulantes y formales, así como a transeúntes ocasionales del lugar.

Igualmente, logramos constituir un grupo focal a partir de la participación de 10 personas cuya actividad productiva se desempeñaba en el comercio formal e informal, posibilitándonos así la

confrontación de la información recolectada teóricamente y el encuentro de los puntos en común que tienen los participantes, sus momentos de quiebre y sus significados y narrativas compartidas. Allí, empleamos el uso de la cartografía social mediante una actividad que requirió de papel periódico y colores, permitiéndoles a los participantes identificar las zonas que más habían cambiado, los espacios en los que la interacción entre los sujetos era mayor y los lugares de mayor vigilancia e inseguridad; de modo que se lograran identificar puntos claves de encuentro entre los individuos y los espacios.

Finalmente, resta decir que como un estudio de caso en proceso, este mismo presenta limitaciones al intentar generalizar los resultados aquí obtenidos. Si bien es un proceso holístico en donde se trata de integrar aspectos sociales, culturales, políticos y económicos, éste no puede servir como generalidad a los múltiples procesos que se realizan en el ámbito social; pues si bien pueden llegar a tener características en común, éstas no deben de superponerse y ser dadas por sentado en los diversos espacios urbanos, ya que en este trabajo tratamos de comprender únicamente las dinámicas del Pasaje Peatonal Carabobo.

#### **Urbanismo social y planificación urbana: la construcción de ficciones y la gestión del espacio.**

Considerar la ciudad como espacio central de articulación del poder y sus técnicas disciplinarias y de seguridad ha permitido la definición del territorio en términos de circulación económica, política, social y de individuos. En este sentido, el problema del espacio ha sido determinado desde mediados del siglo XIX como un problema de organización y planeación en donde la construcción de espacios urbanos que permitan la circulación de materias primas y la aparición de funciones urbanas, económicas, morales y administrativas (capitalización del territorio) se ha de transformar en eje central y de articulación

del poder político y la gobernabilidad (Foucault, 2006).

Ante ello, la planeación urbana como la “posibilidad de administrar la ciudad y sus espacialidades mediante la aplicación de políticas públicas” (Naranjo y Villa, 1997: 21), aparece como lugar óptimo para dar sentido y forma a la ciudad según los parámetros establecidos por el poder político. Para ello, ha de contar con la ayuda de la arquitectura y su proyección sobre lo urbano, incidiendo de dicho modo en los referentes de ordenamiento institucional y en las imágenes de ciudad que poseen sus habitantes y transeúntes.

Sin embargo, el auge en la construcción y reconstrucción de las ciudades y los espacios a mediados del siglo XX, supuso la consolidación de principios y regulaciones sobre el ejercicio de la planeación y la arquitectura. Ejemplo de ello son la Declaración de la Sarraz en 1928 que considera a la arquitectura como un modo de planificación y racionalización adecuada para atender las demandas de una sociedad de masas (Saldarriaga, 2000:140); y la Carta de Atenas de 1933, que dirige la planeación en la garantía de cuatro funciones esenciales: la posibilidad de movilización, la posibilidad del habitar, la posibilidad de trabajar dentro de la ciudad y la posibilidad de recrearse dentro de ella.

La planeación y la arquitectura asumen un compromiso social que se traduce en la posibilidad de articular las presencias del pasado y del presente, de lo heterogéneo y lo diverso (Saldarriaga, 2000: 148) consolidando así una planeación con sentido plural y democrático: el urbanismo social. En este sentido, las transformaciones que se buscan desde las administraciones municipales, tienen como finalidad incidir sobre la percepción de los sectores marginales en pro de su desarrollo económico, cultural y social, fomentando con ello, un mejor uso aprovechamiento de los espacios.

La Alcaldía Municipal en coordinación con los principios del urbanismo social ha de

construir (Según lineamientos del Plan de Desarrollo de Antioquia 2004-2007 y el Plan de Desarrollo de la ciudad de Medellín 2004-2007 y 2008-2011) categorías que permitan la distribución de los espacios y su transformación, involucrando conceptos de tipo social que no dejan de lado el mundo de las interpretaciones y narrativas. Ejemplo de ello, es la transformación de la comuna N.1, específicamente la intervención en Santo Domingo Savio mediante la construcción de parques bibliotecas y centros de recreación que posibilitan según los entes administrativos del municipio, la constitución de una transformación espacial con enfoque social es decir, que incluya las necesidades espaciales de la población como escuelas, bibliotecas y espacios de recreación, que permiten así un posterior apropiamiento de los mismos.

Este barrio se constituyó en 1964 a través de la ocupación ilegal de campesinos desplazados y familias en condiciones de precariedad; sin embargo, por la topografía del territorio se creía poco probable que se convirtiera en un asentamiento urbano, pero al final, el territorio condicionó el diseño y el desarrollo urbanístico.

Sin embargo, con los programas de mejoramiento integral de los barrios del sistema habitacional del Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T) impulsados por las administraciones 2004- 2012 (Sergio Fajardo-Alonso Salazar), se han desarrollado grandes avances en la transformación de modelo de ciudad abanderados por el urbanismo social, con el fin de generar espacios de desarrollo que doten de nuevos valores y sentido de pertenencia a los habitantes del sector, tal ha sido el desarrollo en esta área que los grandes especialistas a nivel internacional en materia de desarrollo urbano, ordenación territorial y gestión territorial se reunieron para el VI Congreso Iberoamericano de Turismo en la ciudad de Medellín.

El ejemplo de Santo Domingo Savio nos permite denotar cómo la construcción de conceptos posee un carácter plural en el que

trabajan y confluyen la academia, el poder político y los actores sociales. En este sentido, el concepto de *geografías del desarrollo* (como producto conceptual de los múltiples sectores involucrados), –según la docente e investigadora en estudios socioespaciales Eulalia Hernández –se comprende como la

“producción específica de espacialidades desde los discursos/prácticas del Desarrollo, de la que resultan materialidades, formas y configuraciones espaciales concretas. Estas geografías proponen prácticas, movilidades y direccionamientos de las subjetividades de acuerdo con los diseños y trazados del discurso/práctica del desarrollo.” (Hernández, 2010:12)

El uso de la geografía del desarrollo en la producción social del espacio implica, entonces, la consideración de múltiples dimensiones para comprender integralmente lo espacial. En este sentido, H. Lefebvre, presenta tres clases de espacio que permiten comprender cómo los sujetos se ciernen sobre la dimensión espacial y la reproducen: *espacio percibido*, *espacio concebido* y *espacio vivido*. (Herrera, 2010)

El primer espacio, es decir, el *espacio percibido*, puede definirse como las configuraciones y prácticas de la vida urbana plausibles de ser medidas y cartografiadas (Soja, 2008), contrario al *espacio concebido* en el cual lo urbano se vuelve un campo mental conceptualizado en imágenes y representaciones simbólicas. Estos dos tipos de espacio configuran una transversalidad entre el carácter objetivo y subjetivo del mismo, generando así el *espacio vivido*, es decir, el repensar el dualismo entre pensamiento materialista e idealista; es una ruptura que produce una apertura y la posibilidad de un pensamiento geográfico más amplio (Soja, 1996)

Ante ello, y coincidiendo en que el espacio es tanto percibido como concebido, la planeación y el ejercicio de la arquitectura han de constituir la concepción de desarrollo bajo dos mecanismos 1. la profesionalización

de los problemas del desarrollo mediante la constitución de planes, programas y proyectos de intervención,

2. La institucionalización de estos planes de intervención a través de organismos públicos como el Departamento de Planeación Nacional y la Secretaría de Desarrollo Urbano y obras públicas entre otras.

Estos mecanismos, posibilitan así, la posterior intervención de la ciudad mediante procesos de planeación, esperando con ello, un cambio que vincule tanto las necesidades de la ciudadanía como el imperativo de la modernización.

### **Planificación y desarrollo en Medellín: ciudad, modernización y violencia.**

La urbanización originada a mediados del siglo XX en Latinoamérica, generada por los procesos de incorporación al mercado mundial y el ingreso a la modernidad y la modernización por parte de la región, supuso el crecimiento de las ciudades y la migración masiva de los pobladores de las zonas rurales hacia los espacios ciudadanos; implicándole a las administraciones municipales, la tarea de planificar los espacios y generar un uso más adecuado de los mismos según la densidad poblacional y sus necesidades. En este sentido y, particularmente en Colombia, se llevó a cabo una urbanización acelerada que dio cuenta de la importancia de la constitución de las ciudades en la vida industrial y económica del país; cuestión ante la cual se emplearon sistemáticamente proyectos de ordenamiento territorial que permitieran incorporar las periferias de las ciudades a la vida urbana, y atender el crecimiento acelerado de la densificación poblacional (Naranjo y Villa, 1997). (Ejemplo de ello, es la incorporación del barrio Moravia y Santo Domingo Savio al proyecto de ciudad, cuestión que ha sido mencionada en apartados anteriores)

Entre 1948 y 1953 los Planes Piloto de planeación nacional que agruparon los principios de planeación y ordenamiento territorial de las ciudades, permitiendo, posteriormente en los años cincuenta y bajo

el gobierno de Laureano Gómez, la llegada de la primera Misión económica del Banco Mundial liderada por Lauchin Currie, la cual—según Herrera,

“tenía como principal tarea formular las bases de un programa coherente y global de desarrollo para Colombia. En esencia, era formular un programa de desarrollo para elevar el nivel de vida del pueblo colombiano” (Herrera, 2010:117).

Esta Misión logró consolidar institucionalmente la planificación urbana y de los espacios en Colombia, mediante la creación del Departamento Nacional de Planeación en 1959, resaltando políticas de desarrollo que posibilitaban la solución de los problemas urbanos la renovación y zonificación de los espacios (Herrera, 2010). En este sentido, la renovación se concibió como la creación de lugares atractivos sobre zonas deterioradas socialmente o faltas de mantenimiento, cuyo proceso de deterioro y carencia de mantenimiento son formas de pérdida de eficiencia y manifestaciones del problema urbano (Herrera, 2010).

La planeación aplicada a la ciudad de Medellín pretendió ser así una forma de llevar el desarrollo hasta lo urbano para lograr la transformación social, incorporando en un modelo de desarrollo las zonas de asentamientos informales mediante la extensión del perímetro. No obstante, el urbanismo social y la planeación comenzaron a funcionar desde mediados de 1980 como procesos de construcción de obras públicas que impedían la visibilidad de la crisis que acontecía en la ciudad. En este sentido, el desarrollo urbano no conllevó ni a prosperidad ni crecimiento, transformando la ciudad en la década del 90 en dos tipos de ciudades: una legalizada dentro del marco institucional, y otra ilegal, excluida y marginada; dicotomía que se agravó con la densificación poblacional y el desplazamiento de pobladores rurales hacia la ciudad, lo que generó la ocupación de espacios que no cuentan con una debida planificación.

Sin embargo, a inicios del siglo XXI las propuestas de desarrollo urbano para Medellín retomaron aquellos proyectos (recuperación del espacio público, equipamientos públicos para dignificar los barrios como escuelas y bibliotecas y plan de paseos y calles emblemáticas entre otros) que quedaron suspendidos durante la década del 90 por la violencia, permitiendo construir así

“nuevas materialidades, intervenciones urbanas en proyecto y, en general, grandes presupuestos invertidos en infraestructura, que se presentan y promueven como evidencias espaciales del progreso, desarrollo y transformación de la ciudad de Medellín” (Herrera, 2010:119).

Estos discursos se han aplicado en la construcción material de nuevas formas y superficies de cemento alrededor de la ciudad: jardines infantiles, parques bibliotecas, paseos urbanos etc. Ejemplo de estas espacialidades usadas de manera cotidiana, planeadas a partir de la intervención del espacio, es el Pasaje Peatonal Carabobo, en donde el patrimonio arquitectónico y cultural del departamento convive con la multiplicidad de usos y materialidades que se le otorgan; consolidando así una concepción múltiple de lo público<sup>4</sup>.

### **El centro de la ciudad y su proceso de transformación. Pasaje Peatonal Carabobo.**

*“El centro se hallaba entre lo sagrado y lo profano”*

*Gloria Naranjo y Marta Villa. (1997)*

La carrera 52 de Medellín, Carabobo, es un lugar clave para comprender la transformación urbanística de Medellín en el

---

<sup>4</sup> Un ejemplo de ello puede verse reflejado en los usos del Palacio Nacional, el cual deja de ser centro de labores administrativas para transformarse en uno de los ejes centrales del comercio en Medellín. Sin embargo, los transeúntes y habitantes de la ciudad aún siguen refiriéndose e identificando al mismo en relación con las actividades que en él se desarrollaban con anterioridad, es decir, como un lugar político.

siglo XXI. La importancia de esta calle de la ciudad radica en el valor patrimonial, arquitectónico, social y económico que desde el siglo XIX posee.

Según los datos históricos recopilados por la administración municipal, la carrera Carabobo era una vía principal de la ciudad que la atravesaba de norte a sur, y por la cual, obligatoriamente, la gente debía pasar. Igualmente, ésta se ha identificado por poseer a sus alrededores centros históricos, las catedrales de vieja data y diversas zonas de potencial económico; razón por la cual,

experimentado por este corredor se encuentran: *El Jardín Botánico*, antes Bosque Centenario de la Independencia y que fue lugar de las celebraciones patrias y sede de competencias. Éste era un lugar en el cual la ciudad entera se reunía y era considerado como un verdadero espacio público al que concurrían las familias de alto nivel socioeconómico, y también las de los trabajadores y obreros. *El Hospital San Vicente de Paúl*, fundado el 16 de mayo de 1913 y cuya intervención se debió del deprimente estado en que se encontraba el

### Foto No. 01 Carrera Carabobo con Calibío



© Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina

este lugar ha recibido amplio interés por parte del gobierno local y del equipo de planeación territorial, que desde 1959 vienen gestando proyectos de transformación arquitectónica y de urbanismo social para el sector. Ejemplo de ello ha sido la diversidad de planes y proyectos aplicados al centro de Medellín desde el siglo pasado; proyectos entre los cuales se destacan el Plan Piloto (1950), Plan Director (1959), Estudio del centro de la ciudad (1968), El Plan centro de Medellín (1990), y aquellos que reaparecen en la última década como Plan Especial del Centro (2005), Plan Especial de Espacio Público (2006) y Plan Especial de Patrimonio (Herrera, 2010:35).

Entre los edificios que hoy sirven de testimonio del proceso histórico

único hospital de la ciudad de Medellín, razón por la cual decidieron intervenir y reconstruir este mismo. *El antiguo Palacio Municipal* (hoy Museo de Antioquia), de la firma nacional H.M. Rodríguez e hijos, donde a partir de 1937 funcionaron por 50 años las dependencias de la Alcaldía. *La Ermita de la Veracruz*, único edificio de origen colonial que se conserva actualmente en Carabobo, construida entre 1682 y 1712 y reconstruida en 1791. *El Palacio Nacional*, hoy conocido como centro comercial, fue construido entre 1925 y 1928 como sede de despachos de la administración de justicia por el arquitecto belga Agustín Goovaerts, donde funcionó la Gobernación de Antioquia durante 50 años, hasta su traslado a La Alpujarra. Finalmente, los edificios “Vásquez” y “Carré”

que en la actualidad son sedes de la Secretaria de Educación de Medellín y de la caja de compensación Comfama; estos fueron creados a partir de los secaderos de café de las haciendas antioqueñas y a partir de la crisis económica de 1916 sirvieron como inquilinatos.

### Carrera Carabobo entre Ayacucho y Pichincha (1950)



Autor: Gabriel Carvajal Pérez © Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina

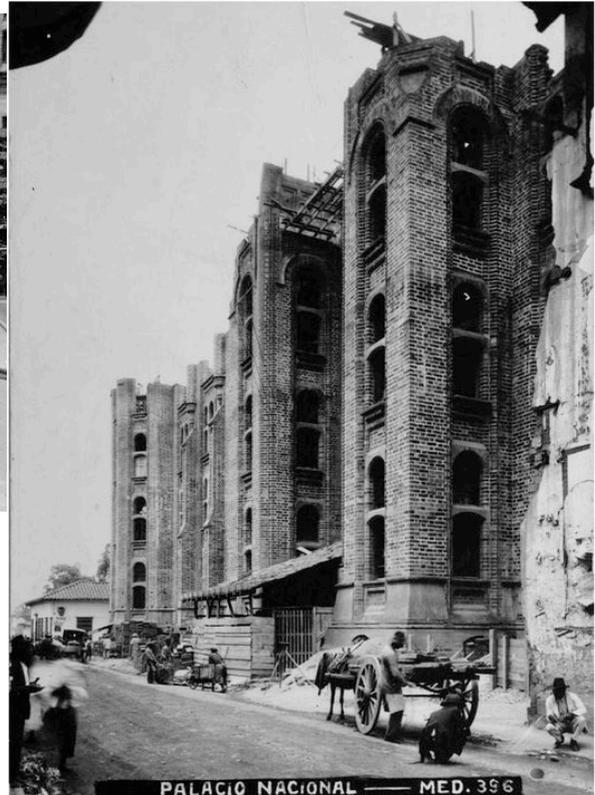
Con esta descripción podemos comprender la necesidad de la administración municipal por intervenir en él, pues Carabobo como eje de comercio y cultura ha llegado a convertirse bajo las dos administraciones pasadas (2004-2007, “Medellín compromiso de toda la ciudadanía”, Sergio fajardo y 2008-2011 “Medellín es solidaria y competitiva”, Alonso Salazar) en un epicentro del turismo y el desarrollo económico. Para 2007 al centro confluían alrededor de 1.000.000 de personas por día (Agudelo, 2007:47).

En esta medida, las dos últimas administraciones municipales de la ciudad de Medellín resaltaron como uno de sus principales logros:

haber desplazado las lógicas del desarrollo a otros lugares, diferentes a los que se había destinado en el pasado. Así, a los

espacios catalogados como marginados, periféricos de la ciudad, les han llevado infraestructuras de mejor calidad cuya finalidad, sería, entre otras cosas, mejorar la autoestima de dichos sectores (Jaramillo, 2009 es citado por Herrera, 2010: 24).

### Palacio Nacional en construcción (1926)



Autor: Gonzalo Escobar © Biblioteca Pública Piloto de Medellín para América Latina

Para estos fines, se creó a principios del 2005 la Gerencia del Centro, cuyo objetivo es la recuperación de los espacios y la construcción de una cara amable de la ciudad, ante lo cual, el Pasaje Peatonal Carabobo se concibió en alianza con la Alcaldía de Medellín, la Secretaria de Obras públicas y la Gerencia del Centro. El costo de este proyecto osciló entre los \$20.050 millones de pesos, y se supone que con la transformación de Carabobo se la aportará a la ciudad 39.795 metros cuadrados de nuevo espacio público. (Herrera, 2010)

Un aspecto que mereció gran atención por parte de la administración municipal, fue el fenómeno de las ventas ambulantes en el centro de la ciudad, ante lo cual la alcaldía inició un programa de recuperación del espacio público, en el que se designaron zonas reguladas y zonas transparentes. Las primeras se definieron como:

aquellos espacios en los que se permite la presencia de vendedores informales identificados con carné, asignado por la Subsecretaría de Defensoría del Espacio Público. Esta ocupación es el resultado de acuerdos hechos con las asociaciones de vendedores y de controles permanentes para verificar el cumplimiento de los compromisos sobre la ocupación del espacio público. La permanencia de ventas informales en las zonas reguladas es temporal mientras se definen acuerdos de reubicación (Agudelo, 2007:92).

Las zonas reguladas se contraponen a aquellas zonas transparentes (como Carabobo), las cuales

“tienen un alto tráfico peatonal, vehicular, comercial o turístico en los que no se permite la instalación de ventas informales, solo aquellas que la Administración municipal tiene asignadas y que cumplen con las normas de espacio público” (Agudelo, 2007:91).

Esta división del espacio público según el uso y la afluencia de las ventas informales, se consolidó como propuesta urbanística de la alcaldía al dar prioridad al peatón y al espacio público; garantizando así el acceso a vías públicas y espacios urbanos y su destinación al uso común. Al respecto de estos procesos de transformación, Sergio Fajardo, Alcalde Medellín durante el periodo 2004-2007 expresa que:

“La culminación y entrega del Paseo Peatonal de Carabobo es el símbolo de la recuperación y revitalización del Centro de Medellín. Abrir un espacio peatonal en esta vía tradicional del corazón de la ciudad, manda un mensaje acerca de la

búsqueda de un Centro más equilibrado y más cómodo para todos los que caminan por sus calles. Pero el Paseo Peatonal hace parte de un proyecto más grande que es el Paseo Urbano de Carabobo. [...] Lo que hemos hecho aquí en el Paseo Peatonal, es el resultado de muchos años en que urbanistas y planificadores, han pensado en el futuro de esta ciudad, desde el Estado, desde la Academia y desde la empresa, y han alimentado el Plan de Desarrollo de Medellín para este periodo 2004 – 2007. Si se observa la ubicación de los grandes proyectos educativos y de espacio público que se están construyendo en este momento, se ve que están ubicados en los sectores que en donde habita la población en estado de mayor vulnerabilidad y con menos oportunidades.” (Fajardo, 2006:02)

No obstante, y pese a las intervenciones urbanas en el centro de Medellín, consideramos que aún persisten problemáticas sociales y espaciales<sup>5</sup>, que conllevan a “una contradicción entre una modernización progresista, escenificada y promocionada desde nuevas infraestructuras, y la persistencia de desigualdades sociales” (Herrera, 2010:9). Si bien, el objetivo principal era que el Pasaje Carabobo integrara la dinámica de lo público en su devenir, se han consolidado dinámicas en torno a lo momentáneo, es decir, respecto al transeúnte casual que se limita al intercambio de mercancías.

En este sentido, Fernando González escritor, abogado y diplomático colombiano, afirma que la intervención en Carabobo “se pensó más en beneficio del comercio y del turismo que en beneficio del ciudadano común y corriente y de conservar la memoria

<sup>5</sup> Ejemplo de ello, es el actual proyecto del Corredor Ambiental en la zona nororiental de Medellín, el cual ha afectado y desplazado a miles de familias residentes en el Barrio la Cruz de Manrique bajo la justificación del desarrollo local. Ante ello ¿Puede hablarse efectivamente de un urbanismo social que involucre las percepciones y necesidades de los habitantes?

histórica del sector” (2006:2A), ya que con su pretensión de transformación urbana, se han destruido referentes culturales y patrimoniales que constituían a Carabobo, desplazando así la iniciativa inicial que concebía la intervención como un proceso social y de inclusión ciudadana.

Actualmente, dichos procesos de planeación se han centrado únicamente en estrategias de productividad y competitividad, ante lo cual, la bandera del desarrollo se situó para unos cuantos y no para el espacio y la sociedad en su totalidad.

### **Pasaje Peatonal Carabobo: entre la ficción de lo habitar y el espacio vivido.**

#### **Resultados obtenidos.**

La marginalidad y degradación, que según la administración local era parte constitutiva del sector de Carabobo fue el principal motivo de intervención para que en este sector se llevara a cabo iniciativas de transformación. Según Daniel Pérez<sup>6</sup>, quien trabaja en el Departamento Administrativo de Planeación del municipio, se buscó con la intervención a Carabobo “dar más tranquilidad a sus transeúntes y habitantes para promocionar este espacio como un sector comercial atractivo y lugar de turismo”<sup>7</sup>.

Respecto a ello, ciertos comerciantes como Luz María Rojas y Ferney Suarez, nos expresaron que si bien con la transformación de Carabobo se solucionó el problema de tránsito y la congestión vehicular, no se dio respuesta a las demandas de los habitantes en temas como la inseguridad y la venta de drogas; puesto que este espacio no fue “pensado para que la gente viva y se quede, sino para que vengan, compren y se vayan”<sup>8</sup>. Al respecto, logramos denotar como la apropiación identitaria del espacio no se

genera, debilitando así el sentido del lugar como espacio de creación cultural.

Esta transformación del espacio ha conllevado a que se densifiquen los usos comerciales del espacio y se reduzcan sus capacidades residenciales, situación que nos expresó Mariela López, comerciante del sector y anterior habitante de Carabobo de la siguiente manera:

“Carabobo ya no está hecho para vivir, por donde querás ver solo hay negocios y locales comerciales. Cuando la Alcaldía se le quiso venir a esto encima no pensó en quienes alguna vez vivimos aquí, a muchos los desalojaron pintándoles huevitos de oro y a otros nos tocó irnos porque realmente era insoportable vivir aquí. Esto ya no parece ser de los paisas, parece más propiedad de los turistas y los compradores, aquí de lugares residenciales ya no queda nada”<sup>9</sup>

Esta narrativa nos refleja con claridad como la ciudad como espacio de elaboración y expresión de la afectividad colectiva ha ido perdiendo su elemento esencial de habitar y vivir en un territorio, implicando de paso las relaciones de memoria y apego entre los individuos y limitando las interacciones de los mismos a un ámbito de intercambio comercial. Las identidades “que se elaboran con el tiempo y en contacto con otros habitantes y que dotan al espacio de una perspectiva temporal” (Ramírez y Aguilar, 2006:10) ya no surgen al estar limitadas únicamente al paseante ocasional.

Estos desplazamientos en la función residencial del sector, han provocado que

“los residentes migren hacia espacios menos congestionados, pero que con el pasar del tiempo los problemas descritos se hacen presentes de nuevo en una secuencia interminable en la ciudad construida, dando paso a la ocupación de la periferia.” (Gómez, 2005:201).

Ante ello, la problemática urbana no se resuelve sino que se traslada, agravando la

<sup>6</sup>Los nombres aquí expuestos son nombres ficticios, puesto que los sujetos entrevistados aceptaron participar de esta investigación siempre y cuando se conservara su anonimato.

<sup>7</sup>Testimonio No. 3, Alcaldía Municipal de Medellín. Departamento Administrativo de Planeación. 2012

<sup>8</sup>Testimonio No. 7, Luz María Rojas. Vendedora de ropa informal en el Pasaje Peatonal Carabobo. 2012

<sup>9</sup>Testimonio No. 2. Mariela López. Vendedora de accesorios para celular asentada en las cercanías a la Ermita de la Veracruz. 2012

frecuencia de los desplazamientos intraurbanos y la consolidación de barrios marginales y periféricos. No obstante, comerciantes como Abelardo Vélez nos indica que la transformación de Carabobo en lugar comercial ha posibilitado la subsistencia de quienes allí trabajan.

Antes, cuando esto era vehicular las ventas eran muy duras, si bien uno vendía muchas cositas la inseguridad y todo frenaba a la gente para venir a comprar aquí. Y ahora mire, uno tiene donde vender y venderle a quien sea, a mi me parece que esto es lo mejor que ha podido pasarle a la ciudad, y especialmente a mi (risas)<sup>10</sup>

Estas perspectivas encontradas nos dan cuenta del enfrentamiento entre visiones de tipo localista que rechazan plenamente los cambios acontecidos en el lugar, principalmente los habitantes del sector y protectores del patrimonio cultural lo cual genera un choque de perspectivas y por ende de significaciones del entorno. Sin embargo, la resignificación del espacio que ha significado la peatonalización de Carabobo y sus nuevos usos han redundado en pro del comercio, pues las ventas han significado, igualmente, un incremento de las ventas informales y los ‘venteros ambulantes’, circunstancia que genera una constante disputa del suelo urbano mediante el establecimiento de relaciones sociales y de poder.

No obstante, y según personajes con bastantes años de transitar y residir en los alrededores de Carabobo, esté ‘boom’ de las ventas informales no es nuevo. Para sustentar dicha afirmación, nos citaron la quema de la Plaza de Guayaquil acontecida en 1980 como el detonante que produjo el desplazamiento de los venteros hasta simetrías del Pasaje Peatonal Carabobo; lugares de venta que transitan de generación

en generación en las miles de familias, cuestión que explica porque aún su permanencia en estos lugares.

Según Luis Castaño, vendedor ambulante,

“Carabobo es el lugar preciso para vender, ya que por aquí pasa mucho turista y gente y le da a uno para mantenerse. Igual, espacio público ya no representa un problema, uno puede vender en la calle siempre y cuando se mantenga en movimiento, obviamente mientras los de espacio público ven. Cuando se van pues es suave, porque uno se puede parar ahí a vender tranquilamente sin temor a que le quiten o le decomisen la mercancía.”<sup>11</sup>

Espacio público por su parte expresa que:

“los vendedores no tienen problemas siempre y cuando permanezcan con la documentación al día y el permiso de venta. Además ellos tienen que permanecer en movimiento, pues lo que se busca es conservar la buena imagen de la ciudad y el espacio público como sinónimo de movilización”<sup>12</sup>

Estas narrativas de lo urbano (es decir, uso y apropiación de los espacios) han conllevado igualmente a que las personas en situación de calle que transitan y habitan por las cercanías de Carabobo sean tratados con violencia, puesto que la imagen de Medellín ha primado sobre la dignidad del sujeto.

Esta constante agitación comercial en el sector, también ha incurrido en la modificación de los espacios urbanos mediante la construcción de pasajes comerciales y el uso productivo del patrimonio cultural en la economía. Ejemplo de ello es el uso de edificios coloniales como centros de comidas y misceláneas, así como la transformación del Pasaje Sucre para la construcción de la Biblioteca EPM; circunstancia que denota la concepción restrictiva de lo público al no involucrar activamente en los procesos de transformación urbana a los habitantes,

<sup>10</sup>Testimonio No. 8. Abelardo Vélez. Comerciante formal del Pasaje Carabobo. Asentado en el lugar desde hace 25 años. 2012

<sup>11</sup>Testimonio No. 11. Luis Castaño. Vendedor informal de Mangos frente al Palacio Nacional. 2012

<sup>12</sup>Testimonio No. 12. Oficiales del Espacio Público. 2012

transeúntes y ciudadanos, así como la mínima voluntad política por la conservación del patrimonio cultural y arquitectónico de la ciudad.

Esta subordinación del espacio público a actividades comerciales, relega las identidades colectivas y los entornos habitables, puesto que el sujeto al cual se dirigen las proyecciones de ciudad no son los residentes sino el paseante urbano, es decir el transeúnte, dejando de este modo y a un lado, a aquellos actores que han construido este espacio y que día a día le dan vida a este pasaje; cuestión que nos ha llevado a cuestionar si aún existe la posibilidad de habitar y a la vez de construir ciudad. En este sentido se configuran los espacios dedicados a la construcción de memoria en espacios de consumos, y

“el transeúnte de estos nuevos espacios comerciales, no hace ciudad, padece la no ciudad y reconstruye un espacio a la medida de su incapacidad para hacer auténticamente ciudad. En la no ciudad y particularmente en los centros comerciales y otros espacios señalados como ‘no lugares’, la identidad está definida a partir del acto del consumo y por la fusión del transeúnte en la masa de objetos consumidos y consumibles del cual no puede desprenderse” (Hiernaux, 2006:154)

Estas descripciones del espacio urbano en el Pasaje Peatonal Carabobo, develan así una manera de asumir la planeación desde el marketing urbano, es decir, la ciudad como objeto de consumo y la construcción de los espacios en términos y usos productivos. Ante ello,

“el nuevo centro no es para el encuentro ni está animado para la comunicación permanente. Es para quien pueda llegar hasta allí en carro y apenas atiende una invitación momentánea: una presentación artística o una feria en el centro de exposiciones. Pero no va más allá. Carece de alma el pavimento porque no hay una apropiación permanente; no cruzan por

allí las rutas de la vida de la gente” (Naranjo y Villa, 1997: 119).

### **Reflexiones Finales.**

La planeación, comprendida como la transformación de los espacios urbanos y su adecuación a necesidades específicas (creación de ciudades y geografías producidas), ha ampliado su ejercicio en los últimos años mediante la construcción de oportunidades sociales (como acceso a espacios de recreación y bibliotecas entre otros) por medio de la reconstrucción y construcción de espacios públicos y arquitectónicos. Estas dinámicas han posibilitado mediante la transformación del ámbito de lo físico, una exploración referente a los sentidos, narrativas y lógicas de los espacios en el marco de la modernidad.

Ante ello, el espacio público como producto de realidades pre-existentes y de unas luchas sociales constantes que no acceden a él por igual ni lo perciben de la misma manera, acercan mediante su uso los problemas de la vida pública asociados a las lógicas de acción colectiva en que estos se enmarcan.

Al respecto, el centro de la ciudad se torna como referente de tensión, pues es allí en donde la identidad y la memoria dotan de sentido a la continuidad individual y colectiva en el espacio. Ante ello, Carabobo, como espacio de carácter histórico y de alta afluencia en Medellín, expresa concepciones múltiples y diversas de los valores simbólicos, identitarios, narrativos y urbanos, que halla en los procesos acelerados de modernización de los espacios una disyuntiva entre lo que representa su pasado y su presente. Es decir, entre la memoria cultural y las dinámicas de consumo.

En este sentido, consideramos que la intervención realizada en el Pasaje Peatonal Carabobo, más que fomentar el desarrollo real de sus habitantes, ha creado otra ciudad en sus periferias, es decir, nuevas centralidades y bancos de memoria y significación urbana que se desplazan según el devenir de los sujetos y sus posibilidades,

y en donde la recuperación de la imagen de la ciudad se torna como eje de articulación frente a las necesidades de inclusión y desarrollo social; lo que determina una transformación del urbanismo social en marketing urbano, generando así una fragmentación de la sociedad en su devenir y por ende una sociabilidad escasa que no logra crear ciudad ni afectividad o sentido en torno a ella.

Siendo así, concluimos que las formas de habitar la ciudad, se vivencian desde dos posiciones respectivamente: padeciéndola o resistiéndola; consolidándose de este modo como escenario de intensa lucha cultural en donde los espacios urbanos operan como instrumentos de confrontación social.

### Referencias.

Agudelo, Juan 2007 "La calle para la ciudad y el ciudadano: Paseo Urbano de Carabobo". Tesis de grado para optar por el título de antropólogo, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

Baer, Alejandro et al 2009 "Hacia una metodología cualitativa audiovisual (el video como instrumento de investigación social)" En: Revista de Ciencia y Técnica de la Universidad Empresarial Siglo 21. N°. 1. Pp 1-38

Congote, Natalia et al 2009 "Memorias y territorialidades: los Carabobos vivenciados". Tesis de grado para optar por el título de trabajadoras sociales, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

Cruz, Xóchtil et al 2006 "Espacio etnográfico, hermenéutica y contexto socio político" en Ramírez, Patricia y Aguilar, Miguel (Coord.) "Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo" Anthropos Editorial. Pp. 175-201

Fajardo, Sergio 2006 "Presentación de la obra del Paseo Urbano de Carabobo por parte del Alcalde de Medellín" En: Compromiso, Alcaldía de Medellín N°. 4. Pp 1-7

Fernando González 2006 "Paseo Peatonal Carabobo ¿un proyecto de ciudad?" en El Colombiano, 22 de Octubre, p. 1A- 2A.

Galeano, María Eumelia 2004 "Diseño de proyectos en la investigación cualitativa" Fondo Editorial Universidad Eafit

Gómez, Daniel 2005 "Territorio y ciudad (contexto y pretexto para un enfoque integrativo)" En: Desafíos N°. 13. Pp 185-205

Herrera, Eulalia 2010 "Geografías del desarrollo en Medellín: 2009-1950; Espacios, tiempos y poderes". Tesis de Maestría en Estudios Socio espaciales, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

Hiernaux, Daniel 2006 "De Flâneur a consumidor: hacia una fisionomía del transeúnte en las ciudades contemporáneas" en Ramírez, Patricia y Aguilar, Miguel (Coord.) "Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo" Anthropos Editorial. Pp. 145-157

Mitchell, Clyde 1971 "Social networks in urban situations" University of Manchester.

Montoya, Vladimir 2007 "El mapa de lo invisible (Silencios y gramática del poder en la cartografía)" En: Universitas Humanística N°. 63. Pp 155-179

Naranjo, Gloria y et al 1997 "Entre luces y sombras. Medellín: espacio y políticas públicas" Corporación Región.

Osorio, Flor 2006 "Territorialidades en suspenso: Desplazamiento forzado, identidades y resistencia" En: Codhes. Versión en línea: [http://www.codhes.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=650](http://www.codhes.org/index.php?option=com_content&task=view&id=650) Fecha de Consulta: Julio 10 de 2012

Pacheco Ladrón de Guevara, Lourdes 2005 "Territorio y ciudad (la construcción de la subjetividad social)". En: Territorios, Bogotá N°. 14. Pp 161-171

Ramírez, Patricia et al 2006 "Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo" Anthropos Editorial.

Saldarriaga, Alberto 2000 "El compromiso social de la arquitectura ¿mito o realidad?" En: Trans N°. 0. Pp 139-153

Soja, Edward 1996 "Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places" Blackwell Publishers

\_\_\_\_\_ 2008 "Posmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Traducción Verónica Hendel y Mónica Cifuentes" Traficantes desueños.

Sztulwark, Pablo 2008 "Ficciones de lo habitar (sobre arquitectura, ciudad y cultura)" En: La biblioteca N°. 7. Pp 88-100