

Intervención del río Medellín:  
la Sociedad de Mejoras Públicas  
y la administración municipal  
de Medellín, 1940-1956

*Intervention of the Medellín River:  
the Sociedad de Mejoras Públicas and Municipal  
Administration of Medellin, 1940 – 1956*

**Jasón Betancur Hernández**

Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

Recepción: 8 de agosto de 2012

Aceptación: 30 de noviembre de 2012

Páginas 239 - 274

i

# Intervención del río Medellín: la Sociedad de Mejoras Públicas y la administración municipal de Medellín, 1940-1956

*Intervention of the Medellín River: the  
Sociedad de Mejoras Públicas and Municipal  
Administration of Medellin, 1940 – 1956*

**Jasón Betancur Hernández\***

## Resumen

---

El propósito de este artículo es estudiar las intervenciones realizadas por parte de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín y la Administración Municipal de Medellín en el río Medellín, las gestiones para diseñar las obras de canalización y vías de comunicación, y las dificultades que afrontaron para ejecutarlas. El autor analiza el papel de estas instituciones en el manejo de los recursos naturales y el territorio, y cómo éste tuvo un efecto en el cambio paisajístico logrado en función del desarrollo y progreso, pero en detrimento y alteración de los recursos natura-

---

\* Historiador y Candidato a Magister en Historia por la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Miembro del Grupo de investigación “Historia, Trabajo, Sociedad y Cultura” Categoría A1 en Colciencias. Este artículo es un resultado preliminar de la Tesis de Maestría en Historia: “El Agua en Medellín. Una historia local y ambiental de los usos e intervenciones de las quebradas Santa Elena, La Iguaná y La Hueso. 1896-1924”. Correo electrónico: jbetanch@unal.edu.co

les. Interpreta cómo el río se convirtió en fuente para el desarrollo urbanístico y un componente de servicio público accesible para muchos (cloaca de la ciudad), en contraste con la idea de entretención y “decoración del paisaje” que del río se tenía a mediados del siglo XX.

**Palabras clave:** agua, río Medellín, intervención, contaminación, obras civiles, progreso.

## Abstract

---

*The purpose of this article is to study the interventions made by the company of public improvements in Medellín and the Municipal Administration of Medellín in the Medellín river, the efforts to design the canalization works and roads, and the difficulties to execute them. The author analyzes the role of these institutions in the management of natural resources and territory, and how this had an effect on the landscape change achieved on the premise of development and progress, but without taking care of the detriment and disturbance of natural resources. The author also interprets how the river became the source for urban development and for the component of an accessible public service (sewer of the city), in contrast with the idea of entertainment and “decoration of the landscape” that people had of the River in the mid-20th century.*

**Keywords:** water, Medellín river, intervention, contamination, civil works, progress.

*Interminables nos haríamos si pretendiésemos hacer el  
recuento de las grandes ciudades que en el mundo han tenido su cuna y  
desarrollo a las orillas del río*  
Conferencia sobre Avenidas y canalización del río Medellín (1944).

Figura 1. Río Medellín, 1927



Fuente: "Río Medellín". 1927. *Revista Progreso*, [Medellín], 19, octubre 11.

## Introducción

Hace cuarenta años emergió una gran preocupación sobre los asuntos medioambientales en el país, un tema relegado por muchas naciones en proceso de transformación económica, política y social. A pesar de ello, el malestar se generalizó

de tal manera que los convenios transnacionales y el uso regulado de los recursos naturales fueron los temas centrales en las agendas de las reuniones en las Naciones Unidas.

La ciudad de Medellín no fue ajena a ese contexto internacional. El tema de la problemática ambiental comenzó a ser estudiado desde sus orígenes; es decir, desde el momento en que la ciudad fue erigida como Villa —durante la dominación española— y hasta la actualidad. Los aspectos que empezaron a sobresalir estuvieron relacionados con los usos y abusos sobre los recursos naturales. De igual manera, los estudios lograron señalar que los problemas medioambientales se acrecentaron, considerablemente, con el desarrollo de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX, por el incremento de habitantes y con la urbanización social dependiente del río Medellín. Lo cual generó el deterioro de su cauce, las zonas verdes que le acompañaban, la desestabilización de sus taludes, el daño de las márgenes de los lechos y la emergencia social y ambiental, que trajo considerables consecuencias como el desbordamiento del río y el de muchos de sus afluentes.

El río Medellín o Aburrá, hace parte del entorno natural y cultural de la ciudad. En él, se concentraron los centros urbanos y humanos para el desarrollo y bienestar de la comunidad. Por ello y desde comienzos del siglo XVIII, el Cabildo de la Villa estableció normas para el control de su desbordamiento.

Durante los primeros años de la República (1834), el Cabildo de Medellín era el responsable de equipar de suministros, servicios públicos y de obras civiles a la ciudad. Dentro de este equipamiento, la intervención sobre el río era una necesidad imprescindible ante los crecientes desbordamientos del mismo. Ello fue incomodando a sus habitantes y fue limitando la expansión de la ciudad; por eso, se vio necesario el Oficio del Fontanero, el cual fue contratado por el Cabildo para ejercer labores de sostenibilidad (Secretaría de Educación y Cultura de Medellín 1997, 103).

Para finales del siglo XIX y comienzos del XX, la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín (SMP), la Administración Municipal de la misma ciudad y algunos particulares fueron encargados de intervenir el río para su canalización. Durante la

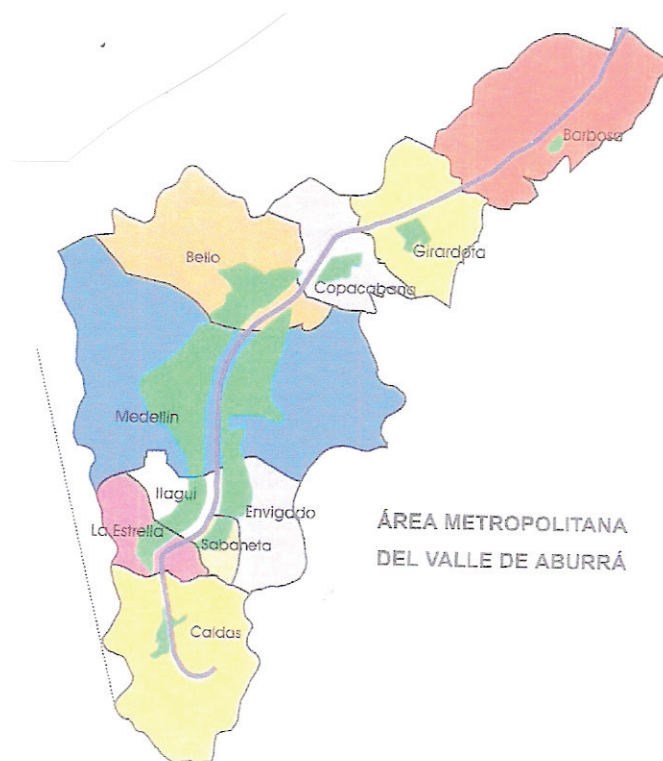
década de los años cuarenta y cincuenta del siglo XX estas instituciones volvieron prioridad la intervención y lo tomaron como referente de desarrollo urbano en la consolidación de vías que comunicara hacia el norte y sur de la ciudad; así mismo, afrontaron las inconformidades que producía entre la población dichas intervenciones, ya que las técnicas de explotación de materiales eran impropias y destruían las obras intervenidas en la cuenca del río.

## Ubicación del río Medellín: importancia y problemas

---

La cuenca del río Medellín está ubicada en el Valle de Aburrá en una depresión profunda y alargada, situada en la Cordillera Central con latitud 6° 25' N (Hermelin 1996, 3-4). El río nace en el Alto de San Miguel, ubicado al suroriente del Municipio de Caldas (Antioquia) a una altura de 2.700 msnm, que conforman varios nacimientos de las quebradas La Vieja, La Moladora y Santa Isabel. El territorio cubre un área de 710 ha, que unido con las quebradas La Mina, La Salada y La Clara, dan origen al río Medellín (Instituto Mi Río 1996, 27). Éste cruza los diez municipios —Caldas, La Estrella, Sabaneta, Itagüí, Envigado, Medellín, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa— que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Su desembocadura alcanza el río Grande en Puente Gabino, lugar en el que convergen las aguas del río Porce. Cabe agregar que el río Medellín hace parte de la cuenca del río Cauca (Alcaldía de Medellín, Secretaría del Medio Ambiente 2011, 3).

Figura 2. Ubicación del río Medellín



*Fuente:* "Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Manual sobre procedimientos de decomisos de especies y productos de fauna y flora silvestre". 1998. Medellín: Impresos El Día, 8.

A comienzos del siglo XX, el río Medellín era un referente paisajístico para el descanso y ocio de sus habitantes. En él, era notable la explotación de sus corrientes para el autoconsumo y para la limpieza de los ciudadanos. En 1907, Hermes García —al visitar la ciudad—, lo describió de la siguiente manera:

[...] El río Aburrá o Medellín baña a la población hacia el Occidente, y ya es notable en frente de ella por la cantidad de sus aguas, por lo hermoso de sus orillas, por la mansedumbre de sus ondas y por los encantadores paisajes que ofrece a la contemplación. Tanto este río, como el riachuelo antes mencionado (la quebrada Santa Elena), además de adornos para el sitio, son de vital importancia para la comodidad y salud de los vecinos [...].<sup>1</sup>

1. Archivo Histórico de Medellín (en adelante AHM), García 1908.



La ciudad de Medellín contaba con un afluente atractivo para el esparcimiento público. Hacia 1940 el río seguía siendo un lugar de confort para los habitantes, a pesar del deterioro que ocasionaba la expansión demográfica e industrial en la calidad de sus aguas. El 4 de abril de ese año Gonzalo Restrepo Jaramillo envió una carta al entonces alcalde de Medellín, Luis Mesa Villa (1939-1940)<sup>2</sup>, para manifestarle su inconformidad por el incumplimiento sobre la Ley, que algunos ciudadanos estaban incurriendo al usar al río como baño público. Cabe agregar que el río seguía siendo un referente de visita para muchas personas, tanto en los días de fiesta como en los días ordinarios.<sup>3</sup>

Entre 1945 y 1956, la industria en el Valle de Aburrá prosperó debido al nuevo esquema financiero que empezó a funcionar en el país, el cual consistía en la implantación del crédito de fomento productivo con menores tasas de interés, mayores plazos de vencimiento y suficientes recursos financieros para poder invertir en proyectos. Con este manejo, la industria tuvo una tasa de crecimiento cercana al 11% anual (Valencia 1996, 483). Con la industrialización, la población de Medellín duplicó su densidad —con personas que eran provenientes del campo, que ante la problemática agraria y la violencia bipartidista vieron en Medellín una ciudad para sobrevivir—. En la década de 1940, la ciudad contaba con 168.266 habitantes (Valencia 1996, 483); y con la masificación de los servicios públicos y la industria en auge, el número poblacional creció más en la siguiente década, alcanzando la cifra 358.189 habitantes (Toro 1996, 535). Este aumento poblacional causó transformaciones en el paisaje de Medellín, expresadas en la ocupación de espacios baldíos con viviendas legales e ilegales, lo que a su vez conllevó a que recursos como el agua fueran alterados, debido al mal uso y manejo que se le dio.

2. Es importante tener en cuenta que para la primera mitad del siglo XX el período de mando de los alcaldes de la ciudad variaba considerablemente, no eran elegidos por voto popular sino por asignación del gobernador que, a su vez, era electo por decisión del presidente de la República. Así, los procesos de administración pública se daban en continuidad con el alcalde que recibiera el cargo. Podría pensarse que ello tuvo incidencia en las demoras de los diversos procedimientos de las políticas públicas de la ciudad.

3. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia general renta de licores a Salazar Víctor M., 1940, t. 32, f. 227.

En 1946 la Administración Municipal de Medellín materializó la idea de construir un sistema de alcantarillado sanitario que tuviera la capacidad de llevar las aguas residuales hasta unos colectores marginales y después depositarlos al río Medellín. Aunado a ello, se proyectó la canalización o cuelga del río, con el fin de evitar las constantes inundaciones, la desecación de los terrenos inundados —que se encontraban aledaños al río— y la erradicación de los focos de infección palúdica (Toro 1996, 537).

La calidad del agua del río Medellín se deterioró cada vez más con la industrialización y la imagen de referente paisajístico y decoroso fue cambiando, convirtiéndose en un problema de salubridad para la ciudad. El 11 de octubre de 1950, el alcalde encargado, José María Bernal (1950-1951), manifestó todo ello con las siguientes palabras:

[...] Los que hemos vivido en Medellín toda la vida, podemos recordar fácilmente lo que era este pueblo hace 20 o 30 años, y de todo corazón excusamos a nuestros padres por no haber previsto los tremendos problemas de toda índole que hoy confrontamos. En aquel entonces el Río era capaz de absorber cualquier cantidad de aguas negras que pudiéramos imaginar, era diversión de los domingos el baño en el Río a todo lo largo del valle, y aun en la quebrada Santa Helena. Hoy las aguas al nivel del Hospital de San Vicente, carecen en absoluto de oxígeno, están saturadas de mugre y hacen imposible, ya no el baño, sino la vida animal. Los sitios que entonces constituían paseos del día entero como el Jordán, Las Estancias, El Edén, y el Raizal, son ahora parte de la gran ciudad, que apenas ayer no era concebible [...].<sup>4</sup>

## Intervenir el río para el progreso de la ciudad

La SMP de Medellín tuvo como prioridad el progreso de la ciudad (Botero 1996, 40-46). Una de las aspiraciones más notables de la institución estuvo relacionada con la “dignidad” que la localidad merecía, ello teniendo en cuenta que para ese entonces Medellín se concebía como la segunda ciudad más importante del país.

4. AHM, *Fondo Alcaldía*, proyectos y varios, 1950, t. 89, f. 693.

Por eso, se implementaron políticas públicas, que incluyeron aspectos técnicos, salubridad, urbanismo, administración económica, embellecimiento y fomento de obras civiles, todo con el fin de darle trascendencia y renombre a la población en su conjunto. Entre las obras que se realizaron se destacó la creación de nuevas avenidas paralelas al río Medellín y la intervención del mismo. En noviembre de 1944, la SMP realizó una conferencia denominada: “Avenidas y canalización del Río Medellín”; a ella asistió un grupo de ingenieros que expusieron la causa del estancamiento del progreso de la ciudad, argumentando que la no canalización idónea del río coadyuvó para dicho estancamiento. Todo ello, a pesar de los esfuerzos económicos de la municipalidad —que había buscado apoyo del Gobierno Nacional— y de la SMP.<sup>5</sup>

**Figura 3. Obras de rectificación, río Medellín, 1941- 1942**



*Fuente:* Instituto Mi Río. 1997. *El Río Medellín: Historia Gráfica*. Medellín: Editorial Colina, 24.  
*Fotógrafo:* Francisco Mejía.

5. Entre los ingenieros que participaron en la conferencia se encontraba Adolfo Molina, quien a partir de un estudio aerofoto-gráfico entre el puente de Guayaquil y la quebrada la Aguacatala determinó que utilizando el poder de arrastre y erosión del río, se podía canalizarlo de abajo hacia arriba. Cf. Sociedad de Mejoras Públicas 1944, 65: 2064

La ciudad requería de avenidas debido a su crecimiento urbano y la demanda de vehículos existentes, por lo que el sistema de arrastre y erosión del río no era suficiente para ejecutar los proyectos viales. Por ello, en 1942 el río fue intervenido, no sólo con estos sistemas, sino, también, con el de dragado del afluente hídrico para evitar que el cúmulo de desechos produjera inundaciones y daños en las obras civiles. El balasto que extraían del río era utilizado para balastar y levantar los niveles de las avenidas, lo cual hacía aprovechable los elementos del río para la obtención de los materiales en la construcción de las obras.<sup>6</sup>

El proyecto de la SMP de Medellín consistía en canalizar el río desde el puente de Sabaneta hasta el ancón de Copacabana,<sup>7</sup> con una longitud de 30 kilómetros aproximadamente. El objetivo era evitar que durante las crecientes del río se inundaran zonas de importancia de la ciudad, como por ejemplo los territorios adyacentes al afluente, que servían para la construcción de avenidas paralelas que unieran al norte y sur del Valle de Medellín. La sugerencia de los interventores de la Sociedad fue que se debía ampliar el río en aquellos sectores donde las quebradas lo confluían, porque se depositaban desechos sólidos y balasto que podrían generar inundaciones. Por ello, sugirieron que era pertinente construir muros de concreto o de piedra pegada con cemento en las orillas del río y de las quebradas que allí desembocaban, para impedir que las quebradas de gran pendiente, como el caso de La Iguaná y La Ayurá, depositaran enormes cantidades de balasto en el lecho del río (Sociedad de Mejoras Publicas de Medellín 1944, 2065).

En 1950, el alcalde de Medellín, José María Bernal (1950-1951), presentó su Plan Piloto que incluía las soluciones a los problemas de higiene, vivienda obrera, tránsito, entre otros. En términos generales, las líneas fundamentales para el desarrollo de la ciudad en el mencionado plan, incluían el tratamiento de las aguas vivas para eliminar totalmente el paludismo, la fiebre tifoidea y el desecado de los pantanos para suprimir los mosquitos. Así mismo, introducía la construcción de alcantarillados tecnificados, la edificación de las vías de comunicación paralelas al

6. El Balasto es una capa de grava que asienta las traviesas de las vías férreas o el pavimento de una carretera.

7. Ancón es una sierra pequeña que atraviesa un valle.

río Medellín —que unía al norte con el sur—, los arreglos en las quebradas La Igua-ná, La Hueso y Ana Díaz y, finalmente, la canalización y arreglo del río Medellín, que se consideraba la columna vertebral del desarrollo urbano. Aunque no se conta-ba con recursos económicos para la ejecución de las mencionadas obras, el Plan Piloto pretendía poner orden y conducir el desarrollo de la ciudad.<sup>8</sup>

Las obras, que eran de mayor envergadura y de alto costo, requirieron en su ejecución la gestión de fondos que brindaba el Estado y la subvención mediante el cobro de una valorización a las personas que vivían cerca de ellas.

La Administración Municipal realizó esfuerzos económicos y técnicos para la intervención del río. En 1950, el alcalde de Medellín, Pablo Bernal Restrepo (agosto de 1948 a noviembre de 1948), gestionó ante el gerente del Instituto de Aprovecha-miento de Aguas y Fomento Eléctrico (IAAFE), el Doctor Julián Cock, la firma del Decreto Ley 23 de 1947, la cual también solicitó para su aprobación al Presidente de la República Mariano Ospina Pérez y al Ministro de Agricultura, Doctor Juan Guillermo Restrepo Jaramillo. Ellos, de manera afirmativa, dieron el aval neces-a-rio para dar solución a la canalización del río.<sup>9</sup>

El 27 de marzo de 1950, el Municipio de Medellín y el IAAFE, pactaron un convenio con relación a la obra de canalización. En ella suscribieron, en mutuo acuerdo, la necesidad de solicitarle al Gobierno Nacional que decretara la suspen-sión de los parágrafos 1º y 2º de la Ley 23 de 1947 en el que la obra sería manejada por el IAAFE, donde éste reembolsaba las inversiones hechas por la Nación y conti-nuaría con los trabajos prospectados hasta el puente El Mico; además, luego de ser definida la situación jurídica mencionada, el IAAFE se comprometería a concluir el proyecto, por lo menos hasta el puente de Guayaquil y continuar, desde allí, con la canalización hasta el puente de El Mico, usando recursos mediante el sistema de valorización ya referido.<sup>10</sup>

8. AHM, *Fondo Alcaldía*, proyectos y varios, 1950, t. 89, ff. 394-397.

9. AHM, *Fondo Alcaldía*, Oficios y Marconi, 1950, t. 75, f. 448.

10. AHM, *Fondo Alcaldía*, Varios, 1950-1951, t. 90, f. 392.

Así mismo, el 9 de octubre de 1950 el IAAFE suscribió un contrato con el Municipio de Medellín que delegaba al segundo la administración y construcción de la canalización del río entre el sector del puente de Envigado hasta el puente El Mico y gestionó las obras complementarias que se requerían para tal efecto.

Con los recursos aprobados por el IAAFE, el ingeniero y jefe de canalización, Luis Alfonso Correa —en calidad de representante de la Administración Municipal—, gestionó los equipos necesarios para intervenir las obras de canalización que se llevarían a cabo. Entre estos elementos se encontraban: “Dos Palas, de una capacidad de  $\frac{3}{4}$  de yarda cada una; Dos bull- dozer; y Diez volquetas de 31 toneladas cada una”. Para ese entonces, el IAAFE no contaba con ese tipo de herramientas; por eso, su director Julián Cock, autorizó y tramitó la adquisición de lo solicitado.<sup>11</sup>

A finales de 1951, el alcalde Luis Peláez Restrepo (1951-1952), solicitó la autorización para contratar al ingeniero estadounidense Barton M. Jones, con el fin de asesorar al Municipio de Medellín en la dirección de las obras de canalización, ya que las anteriores obras habían sufrido daños y los problemas de desbordamiento del río no habían quedado resueltos. Con la intervención de este ingeniero se buscaba la solución más adecuada para las obras de mitigación. El alcalde Peláez envió un oficio, para ese mismo período, al Gerente del IAAFE, Julián Cock A., en cuya misiva le informaba que la decisión tomada por parte de la Junta de Canalización y el director vio con beneplácito esta determinación.<sup>12</sup>

La carencia de personal especializado en la ejecución de las obras y la complejidad del río para el manejo de su lecho resultó difícil, por lo que muchos de los esfuerzos fueron vanos. Un informe realizado por el Ingeniero Jefe, Alfonso Caycedo Rico, para el Ingeniero Jefe del Departamento de Hidrología del IAAFE, Doctor Francisco A. Forero, puso en evidencia que en las obras de canalización los sectores del puente de Envigado hasta el barrio Cristo Rey presentaban irregularidades en las intervenciones realizadas, lo cual conllevó a que muchas obras no dieran resultados efectivos:

11. AHM, *Fondo Alcaldía*, Varios, 1950-1951, t. 90, ff. 354-356.

12. AHM, *Fondo Alcaldía*, Varios, 1950-1951, t. 90, f. 353.



[...] Este sector que comprende desde 550 mts., al Sur del Puente de Envigado hasta el Barrio Cristo Rey se le está cobrando el Impuesto de Valorización; tiene construida en su totalidad la obra de canalización. Por sus malas condiciones de ejecución, diseño inapropiado y pobres especificaciones exige continuas y costosas reparaciones; se le han suspendido 20 llaves o azudes, estabilizándose aproximadamente 2.000 mts., lineales, con los mismos dineros provenientes de la nueva construcción [...].<sup>13</sup>

Ante esta situación, se dio inicio a las obras de intervención del río entre “el puente de Envigado y la urbanización de Cristo Rey.” El 11 de noviembre de 1951, se inauguró la obra de canalización en el sector mencionado, en cuyo acto estuvieron presentes el alcalde de Medellín, Luis Peláez R. (1951-1952), el ingeniero jefe de canalización, Luis Alfonso Correa —quien a su vez era representante de la Junta de Valorización y Urbanismo—, el gerente del IAAFE, Julián Cock Arango, el secretario, Arcadio Dulcey y el revisor fiscal, Gustavo Medina.

Con esta inversión sobre las obras, se construyeron revestimientos resistentes y seguros, ubicados en las márgenes del lecho, ello con el fin de abaratar su costo. Las anteriores intervenciones no fueron eficaces, pues el arrastre del río las deterioraba, generando desbordamientos y daños en los predios adyacentes. Por ello, el 12 de diciembre de 1950, el IAAFE realizó un informe sobre las experiencias de anteriores proyectos. La conclusión del informe fue que cuando se construyeron los muros de revestimiento, éstos no soportaron los desgastes por el paso acelerado del agua y las socavaciones en el lecho. Las construcciones de estos muros no fueron lo suficientemente profundos para soportar las corrientes; por eso, algunos sectores del río fueron presentando daños en los muros construidos. Todo ello, a causa de la mala calidad del concreto y del mal manejo que se le dio en su construcción. Con todo, el Instituto tuvo el objetivo en dar solución definitiva al problema global del revestimiento del canal para:

[...] evitar la erosión y el desgaste proveniente del agua a gran velocidad y ordinariamente cargada de sólidos abrasivos, manteniendo así la corriente de agua den-

13. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, f. 341.

tro de un cauce definitivo y permanente. La función secundaria del revestimiento es resistir los empujes del terreno o del agua en el sentido del deslizamiento o del volcamiento, según el caso [...].<sup>14</sup>

A pesar de los inconvenientes técnicos en algunos sectores del río, la Administración Municipal siguió realizando gestiones financieras ante el IAAFE para dar cabida a obras de canalización y embellecimiento del afluente. Entre 1953 y 1955, el Instituto desembolsó la suma de 6.657. 931,64 de pesos para la intervención sobre las obras en los sectores Puente de Envigado-Cristo Rey, Cristo Rey-Puente de Guayaquil y Puente de Guayaquil-Puente América. Entre el sector Puente de Envigado-Cristo Rey se construyeron engramados y terraplenes en la margen izquierda del río, pero no se llevaron a cabo algunas de estas obras en la margen derecha. Para ese momento, estaban en ejecución las obras de los puentes La Ayurá y La Zúñiga; así mismo, se estaba terminando el puente arco cercano a la quebrada La Aguacatala.

Finalizando el año 1955, el Instituto previó que la Compañía Raymond terminaría la obra de pavimentación de la calzada izquierda del río en un ancho de 7.50 mts, y la construcción de alcantarillados en los sectores de la quebrada La Aguacatala. En la margen derecha de esta construcción quedó consolidado un portón y en la margen izquierda el puente Doña María. De igual manera, en el sector Cristo Rey-Puente de Guayaquil, se construyeron alcantarillados, colectores y engramados. Así, se encontraba realizado el 50% de la obra de la avenida derecha del río y se proyectaba terminar la avenida izquierda finalizado el año de 1955. Cabe agregar que en el sitio de La Poblada, se construyó un puente y un portón sobre la avenida derecha y se reconstruyó el puente Guayaquil. Por último, entre éste puente y el de La América, se terminó —en la margen derecha del río— la canalización en concreto con un trayecto de 78 mts, esta obra empalmaba con una anterior de canalización. Además, se construyeron terraplenes, alcantarillados, colectores y engramados. En la margen izquierda del río construyeron 160 mts de canalización

---

14. Las anotaciones realizadas por el Instituto Nacional de Aprovechamiento de Aguas y Fomento Eléctrico, estuvieron basadas en estudios y recomendaciones realizados por el Ingeniero estadounidense Barton M. Jones. Cf. AHM, *Fondo Alcaldía*, Varios, 1950-1951, t. 90, f. 380.



de concreto que permitieron el acondicionamiento de grandes obras de arte como lo fueron los puentes de Altavista y La Picacha. En el último sector del tramo, en el puente La América, se acondicionó la pila derecha de este tramo y para 1956, se proyectaba terminar las obras de canalización en la margen izquierda del río.<sup>15</sup>

Para ese mismo año, se proyectó continuar con obras de intervención con recursos de este Instituto. Se gestionó la canalización de la margen izquierda entre el puente de Guayaquil y la quebrada La Iguaná, lo que obligaría a los interventores de la obra el acondicionamiento de la pila izquierda del tramo central del puente La América. Además de la destrucción del canal viejo que unía a estos sectores, las obras de intervención de la quebrada La Hueso, que unía con la desembocadura del río, fue implementada y con ella fue inminente la destrucción de los puentes La Hueso, Maturín y Colombia, todo ello para construir sobre la base de estos lugares un puente elevado requerido por el Municipio de Medellín. Una de las obras que implicó mayor complejidad en la continuación de estos proyectos fue el acondicionamiento de la quebrada La Iguaná, en su margen izquierda. Para tal efecto, la Administración Municipal propuso al Departamento de Hidrología del mencionado Instituto: “proyectar una obra más pesada y de diseño diferente al actual”. Por último, el Instituto planeó prolongar la canalización de ambas márgenes del río desde la desembocadura de La Iguaná hasta el puente El Mico.

Sin embargo, los recursos se debían seguir gestionando, pues lo presupuestado no alcanzaba para ejecutar las obras que se tenían prevista. El monto total de las obras presupuestadas estaban alrededor de los 12.705.914,16 pesos. De esta cantidad, sólo se invirtió 6.657.931,64 pesos en los trabajos de intervención entre el puente de Envigado y hasta la quebrada La Iguaná. Estos trabajos se realizaron entre el 9 de diciembre de 1953 y el 30 de septiembre de 1955. Las obras faltantes tenían un costo de 6.047.982,52 pesos e incluían la intervención de las márgenes del río Medellín entre la quebrada La Iguaná y el puente El Mico.<sup>16</sup>

15. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1950, t. 70, ff. 341-342.

16. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, ff. 341-342.

## Gestiones para más intervenciones

A finales de 1941 Medellín sufrió un fuerte invierno que produjo fuertemente la creciente del río. Sin embargo, no se registraron inundaciones que hubieran perjudicado a las personas que habitaban las riveras del mismo. No por ello, la SMP ignoró esta situación. La Sociedad obtuvo del Gobierno Nacional el primer contrato para modificar el río entre el barrio El Poblado y el puente de Guayaquil, así mismo, entre el puente de Acevedo hasta Machado. Un concepto emitido por el Ministerio de Economía Nacional para el Ministerio de Hacienda, argumentó la conveniencia de emitir los bonos del fondo rotatorio para ejecutar los trabajos del río, teniendo en cuenta el prestigio que la SMP tenía en su gestión administrativa y el carácter cívico que le caracterizaba. Con todo, este proyecto era concebido como una obra eficaz para el desarrollo de la ciudad:

[...] La realización de los trabajos se ha llevado a término con un costo inferior al presupuestado inicialmente y puede afirmarse categóricamente que la administración delegada de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, ha sido un éxito: sus cuentas han sido fenecidas sin el menor reparo; y debido al carácter cívico que ha venido informando esta iniciativa se han obviado rápidamente todas las dificultades que suelen constituir impedimentos graves para la eficaz realización de esta clase de empresa [...](Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1943, 44: 1394).

Ante esta situación, el Ministerio de Economía Nacional optó por medio de un contrato la construcción de la obra, y:

[...] así ha sido como se han llevado a cumplido término dos contratos, el primero de los cuales fue sólo para la realización de los estudios técnicos perfeccionado en octubre de 1941 y el segundo para la construcción de los sectores Puente Acevedo- Puente Machado y terminación del sector del poblado de Guayaquil [...] <sup>17</sup>

A mediados de noviembre del mismo año, el Presidente de la S M P gestionó, ante el Ministerio de Economía, un nuevo contrato para la terminación de la inter-

17. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, ff. 341-342.

vención del río entre los sectores del ancón de La Estrella hasta El Poblado y entre el puente de Machado hasta el ancón de Copacabana.

Para financiar el resto de la obra de canalización, el Ministro de Economía Nacional, en vocería del doctor Alfonso Araujo, propuso dos fórmulas de crédito. Una estaba relacionada con que los Representantes a la Cámara de Antioquia en el Congreso de la República, gestionaran dineros ante el Gobierno Nacional por un valor de 200.000 pesos anuales durante cuatro años con cargo al Fondo Nacional de Irrigación y reintegrables por valorización. Y la otra, con el Gobierno Nacional para que decretara una ley que permitiera aumentar en varios millones de pesos la inversión del Fondo Nacional Rotatorio de Irrigación, ello lanzando un empréstito en bonos del 6%, donde sus títulos podían ser comprados por las entidades, los bancos y los ciudadanos en general, de manera especial a los propietarios ribereños que se interesasen por el progreso de la ciudad. La SMP veía estas dos fórmulas como viables, pero deseaba más la primera porque se podía continuar con los trabajos de canalización para el año siguiente, pues, de lo contrario, las obras ya adelantadas podían dañarse si no se finalizaban debidamente.<sup>18</sup>

Para tal efecto, la Sociedad nombró comisiones especiales para convencer a las empresas más importantes, a los residentes en las riberas del río y a sus propietarios sobre la importancia de suscribir bonos del Fondo Nacional de Irrigación. Además, se dirigieron ante los Representantes antioqueños en el Congreso de la República para que éstos expidieran una Ley para financiar la canalización.

Mientras resultaban los dineros del ministerio, la Sociedad realizó un préstamo económico ante una empresa textilera de la ciudad, dándole continuidad a las obras que propugnaba por el bienestar común de la ciudad:

[...] Mientras tanto los trabajos se seguirán adelantando con dineros prestados por una de las más grandes empresas textiles, que siempre ha abierto sus cajas a la Sociedad. El gran prestigio y simpatía de que disfruta la S. de M. P. ha podido constatarlo varias ocasiones cuando ha habido la necesidad de créditos bancarios o particulares para atender la ejecución de obras urgentes, mientras se reciben los

18. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, ff. 341-342.

auxilios oficiales cuya tramitación es demorada y dispendiosa pero segura cuando se trata de una institución como la nuestra que sólo se preocupa por el bien común de los ciudadanos [...](Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1943, 44: 1393).

Además de las dificultades en materia de gestión económica, la Sociedad afrontó dos grandes problemas para consolidar la canalización del río. El primero fue encargarse del mantenimiento de las obras realizadas, y el segundo llevar a cabo el proceso de expropiación de algunos predios aledaños a la ribera. Fue así como se realizaron esfuerzos económicos para construir y mantener los trinchos y estacones en el río y, a su vez, contratar y dar permanencia al personal idóneo para tales funciones. Aunque no contaban con maquinaria especializada para esta construcción, aprovechaban las corrientes del agua para obtener el cúmulo de materiales que permitiera ubicarse en los trinchos que canalizaba el río, logrando así que al rectificarlo de arriba hacia abajo y luego canalizarlo de abajo hacia arriba, se aprovechara el arrastre y la erosión de este afluente:

[...] Aunque en apariencia las grandes crecientes del río hacen daños en los trinchos, tales daños se compensan con la gran cantidad de materiales que se llevan por delante y que van desalojando de los lugares donde no hubiera necesidad de removerlos. No contando con elementos hidráulicos que permitan hacer rendir los trabajos, como palas de vapor, dragas y martinets, los trinchos o chiqueros que se hacen no son eficientes y capaces de contener el gran volumen de las aguas en las enormes avenidas del río cuando las lluvias son copiosas como las del invierno del año pasado, pero esos trinchos o chiqueros tienen por objeto ir encauzando las aguas por línea recta y cuando se vayan empatando los diversos frentes o sectores en que se verifican los trabajos, los daños irán disminuyendo y la obra tendrá la estabilidad que se pretende darle [...] (Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1943, 44: 1392).

Figura 4. Obras de rectificación del río de Medellín entre 1941 y 1942



Fuente: Instituto Mi Río. 1997. *El río Medellín: historia gráfica*. Medellín: Editorial Colina, 22.  
Fotógrafo: Francisco Mejía.

A pesar de este reto, los ingenieros debían afrontar el deterioro de las herramientas por las copiosas lluvias y la pérdida de las mismas ante los constantes robos de los materiales que las componía. La Sociedad hizo un llamado de atención a las autoridades municipales para procurar la seguridad de los trinchos que mantenía la canalización del río, ya que al ser robadas las piedras de los trinchos y la extracción de los cascajos se podía dañar la estabilidad del río en puntos como el puente de Guayaquil y el puente Efe Gómez (Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1943, 44:1392).

La segunda dificultad que se afrontó fue la expropiación de propiedades en las riberas del río. A lo largo de él, vivían un sinnúmero de propietarios dedicados a la agricultura, que difícilmente llegaron a un acuerdo en la venta de sus terrenos con la Sociedad. La adquisición de estas fajas de tierra hacía más lento la intervención del río, ello fue conllevando a una serie de discursos por parte de la SM.P, con los cuales se buscaba convencer a los propietarios para que cedieran en sus

pretensiones de no vender. Entre este tipo de discursos se tuvo la idea de progreso, el pensamiento de que la ciudad requería de grandes avenidas adyacentes al río y la posición de que el bien común primaba sobre el particular. El argumento más sólido estuvo relacionado con las inundaciones, pues éstas perjudicaban a muchos de los habitantes de la ciudad y a los propietarios de las zonas aledañas al río, dañando cultivos y arrasando con lo que se encontrara a su paso. No obstante, algunos propietarios no cedieron a la pretensión de la Sociedad; por eso, la institución realizó esfuerzos mediático para convencerlos de legalizar esos trámites, ya que si el mal no era resuelto los desastres no podían neutralizarse en época de invierno. Si no se llegaba a un acuerdo con los propietarios, de trabajar en las fajas de las riberas, el problema se llevaría a instancias legales conferidas por la Ley 110 de 1941. El avance de las obras se daba en la medida en que los propietarios cedían, de lo contrario, se exponían a que el río dijera, según la Sociedad “me abren paso o sigo por mi cuenta”.

## Río Medellín: un eje paralelo de desarrollo, las avenidas de norte a sur

---

Siendo la ciudad de Medellín un importante y pujante centro de industria y comercio, el río que la atraviesa generaba dificultades en el proceso de transformación urbana. Ello llevó a que sus dirigentes políticos trazaran directrices para su intervención y, posteriormente, hicieran un llamado de atención a la necesidad de fomentar nuevos núcleos poblacionales y de desarrollo que le dieran preponderancia a la ciudad que, para ese entonces, se había convertido en una localidad de vanguardia, con un auge industrial acelerado y un creciente número de habitantes. Así, el tema de la intervención sobre el río se hizo vital para la población, que encabezada por la SMP, se quería a una Medellín a la altura “de las grandes ciudades modernas, que han tenido siempre como base y motivo especial de ornamentación y progreso los ríos que la cruzan: París sobre el Sena, Roma sobre el Tiber, y Londres sobre el





Finalmente, se determinó llevar a cabo la segunda propuesta, con lo cual se expidieron los Decretos 1701 y 853 de 1943 y 1944 respectivamente, donde se ordenaba llevar a cabo los estudios de la obra y posteriormente se estableció de manera formal la sustitución del Parque Nacional de Medellín por las avenidas. A fines de 1943, se suspendieron temporalmente las obras de canalización del río para dar inicio a los estudios ya referidos, pues se tuvo la idea de iniciar ambos proyectos de manera conjunta, utilizando personal adecuado y maquinaria idónea. El Ministro de Obras Públicas, Hernán Echavarría, realizó un contrato donde delegó a la SMP la ejecución de las obras de las avenidas.

La Junta de Canalización, designada por la Sociedad planteó al Gobierno Nacional la necesidad de financiar la obra, pues con partidas del presupuesto anual “no se llevaría a efecto, sino en un largo período de tiempo”. El Presidente López no sólo escuchó esta petición sino que abogó para que se inyectaran nuevos recursos económicos al proyecto. Ante este hecho, el Ministro de Hacienda, el Doctor Gonzalo Restrepo, el Revisor Presidencial, Doctor Leopoldo Lascarro y el asesor de la S.M.P, el Doctor Jorge Gartner, acordaron la emisión de un empréstito de 2.000.000,00 de pesos en bonos amortizables en diez años, con las apropiaciones que haría el Gobierno Nacional en su presupuesto (Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1944, 65: 2070).

El alcalde de Medellín, José Medina (mayo de 1944 a agosto de 1944), viajó a Bogotá y atendiendo las recomendaciones de la Junta de Canalización, propuso al Gobierno Nacional emitir 1.000.000,00 de pesos, en cuatro pagarés de 250.000,00 pesos cada uno, a favor del Municipio de Medellín, “comprometiéndose éste a su vez en invertir los dineros provenientes del impuesto de valorización en la continuación de la obra”. Para ello, fue preciso firmar un contrato entre el Gobierno Nacional y el Municipio de Medellín donde se estipulaba cómo se debía administrar la obra, siendo firmado por el entonces alcalde de Medellín, Doctor Alberto Villegas (1944-1945), el Personero Municipal, Doctor Gustavo Patiño, el Ministro de Hacienda, Doctor Restrepo, y el Ministro de Obras Públicas, Doctor Echavarría (Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1944, 65: 2070).



Ante el ímpetu progresista de la SMP de gestionar recursos con el Gobierno Nacional y de fomentar en los medellinenses el amor por su ciudad realizando obras de progreso urbano, surgió la nueva Junta de las Avenidas, una entidad autónoma que estaba representada por el Gobierno Nacional, Departamental, Municipal, y la Sociedad de Mejoras Públicas. La Junta tuvo como finalidad abrir nuevos frentes de trabajo sobre las avenidas paralelas al río, luego de aprobados los planos por el Ministerio de Obras Públicas para dar inicio a proyectos como:

[...] la ejecución de las Avenidas con sesenta metros de ancho cada una, a lado y lado del río, provistas de calzadas para tráfico de alta y baja velocidad, de nueve y seis metros respectivamente, de pistas para ciclistas y para el tráfico de a caballo y de caminos y aceras para peatones, y parques y jardines a sus lados [...] construir puentes sobre el río, planeados con un criterio de servir mejor tráfico creciente en la ciudad, disminuyendo las posibilidades de interrupciones, colisiones y otros accidentes. Estos puentes darán paso por encima de las calles transversales, y por debajo, por medio de pasos inferiores en arcos rebajados, a las avenidas de alta y baja velocidad [...] (Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1944, 65: 2070).

A pesar de los nuevos proyectos, la Junta de las Avenidas dio continuidad a las obras dadas por la anterior Junta del río, entre otras, con la canalización del río entre el puente de Envigado y el puente de Guayaquil, ello como una forma de reafirmar el progreso de la ciudad.

El discurso “progresista” de la SMP estuvo cimentado en la gestión de obras civiles para la ciudad. Este discurso, a su vez, fue dirigido por las administraciones públicas de índole nacional, departamental y municipal, pero ante la necesidad de más recursos para ejecutar las obras, la Sociedad fomentaba la idea de la responsabilidad y de contribución en los habitantes de Medellín, ya que la apropiación y valoración de las obras estaba en los impuestos. La idea era concientizarlos para que contribuyeran económicamente en las obras, ello como una manera de decirles:

[...] los ciudadanos de Medellín que hayan de contribuir con una cuota proporcionada por razón de los beneficios obtenidos en sus propiedades con motivo de la valorización de las mismas, quedará garantizada su terminación [...]. Terminaremos pidiendo a todos los antioqueños que verdaderamente sientan amor por su ciudad

capital y por sus obras de progreso, pongan, en cada uno en su medida, el aporte pecuniario, de empuje y de entusiasmo, para sacar avance esta grandiosa empresa [...] (Órgano de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín 1944, 65: 2071).

Ante este hecho y como un modo de garantizar la financiación completa de la obra, la Junta de las Avenidas propuso al Congreso de la República, por intermedio de los Representantes antioqueños, la expedición de una ley que autorizara el cobro de valorización a municipios cercanos a Medellín, los cuales se beneficiarían con las avenidas, y con ello garantizar “el futuro desarrollo de la ciudad y de los municipios circunvecinos”.

## Río Medellín: un referente social

---

Los terrenos adyacentes al río Medellín no sólo fueron lugares estratégicos para la construcción de avenidas paralelas que comunicaran de norte a sur del Valle de Medellín. Fueron, también, referentes poblacionales para muchas personas, ya que ante la carencia de vivienda propia, la falta de servicios públicos y el desempleo, tal espacio les proporcionaba subsistencia con los recursos que contenía tanto la tierra como el agua.

La Administración Municipal vio en esas personas un “problema”, debido a que no sólo habitaban en lugares peligrosos que atentaban contra sus vidas sino que, también, atrasaban el progreso de la ciudad porque habitaban terrenos que iban a ser intervenidos. Por lo general, muchos de sus habitantes eran personas pobres y desplazadas de otros municipios que quisieron probar suerte en la capital antioqueña. Algunos de ellos, se habían asentado en las riveras del río y se habían apoderado de los terrenos circundantes al mismo. La mayoría se dedicaban a la explotación de minerales que se encontraban en el río, lo cual hacía ver otro problema a la Administración.

En carta al entonces alcalde de Medellín, José Bernal B. (1950-1951), el 2 de agosto de 1951 el Representante del Directorio Conservador en Antioquia, Carlos Mario Londoño, denunció que la Secretaría de Gobierno Municipal ordenó el des-

alojo de unas diez familias pobres oriundas de Urrao y Betulia, que habitaban en las fajas del río con sus ranchos y chozas y que su resistencia provocaría su inmediata disposición a la cárcel de la ciudad. Estas familias y muchas más, eran víctimas de la violencia por ser simpatizantes del partido Conservador.<sup>19</sup>

Aunque las discrepancias de la Administración Municipal con los habitantes de las riberas del río eran evidentes, el esfuerzo por reubicarlos no tenía otra intención más que el bienestar de la población. Quien más abogaba por ellos, era el representante conservador: Doctor Londoño.<sup>20</sup>

Los habitantes ribereños veían al río como un lugar de sustento para el trabajo diario. Ante la carencia de empleo, muchas de estas personas se dedicaban al laboreo de extracción de materiales de construcción para luego ser vendidos. La extracción de estos elementos perjudicaba el curso del río, generando problemas de inundación y deterioro de las obras ya intervenidas por la canalización del afluente; por lo que el 13 de mayo de 1953, el Secretario General Alejandro González G. solicitó al alcalde Jorge Ortiz Rodríguez (1952-1953), disponer el cuidado de la policía sobre el río para evitar la extracción de materiales.<sup>21</sup>

No obstante, el río benefició a sus habitantes en la obtención de materiales para la construcción de viviendas, y fue un referente de acceso para la adquisición de los mismos. Pero no sólo los ribereños se beneficiaron de ello, también los entes institucionales municipales como la Secretaría de Obras Públicas Municipales que, para ejecutar las obras civiles, requirieron de elementos baratos y que estuvieran a la mano. El 13 de septiembre de 1954, el Ingeniero Jefe Alfonso Caycedo Rico solicitó al Gobernador de Antioquia, el Brigadier General Pioquinto Rengif, y al Secretario de Obras Públicas, doctor Javier Mora Mora, la suspensión de la explotación de materiales de playa en el sector que colinda entre el puente El Volador y el puente El Mico, última obra que venía ejecutando el IAAFE. Este tipo de actividades estuvieron en detrimento de la obra de canalización del río, ya que:

19. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, f. 390.

20. AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1955, t. 70, f. 390.

21. AHM, *Fondo Alcaldía*, Sostenimiento y Control sindicato renuncias varios, 1952, t. 94, f. 631.

[...] Como tal explotación se ha efectuado no solo por las Entidades Municipales, sino también por particulares, molesto la atención del señor Gobernador para solicitarle ayuda en la solución de este problema que de continuarse, obligaría al Instituto a suspender los trabajos en el puente de “Colombia, a causa de la cuelga del Río [...]. De acuerdo con las conversaciones habidas con Ud. en días pasados, este despacho le solicitó la suspensión de la explotación de materiales entre el puente “El Volador” y el puente de “El Mico”, sector a cargo del Instituto Nacional de Aprovechamiento de Aguas y Fomento Eléctrico, en cuya margen derecha están los terrenos comprados por Inscredial al Municipio de Medellín [...].<sup>22</sup>

Figura 6. Areneros en el río de Medellín



Fuente: Instituto Mi Río. 1997. *El río Medellín: historia gráfica*. Medellín: Editorial Colina, 47.  
Fotógrafo: Gabriel Carvajal.

Con la explotación de los materiales y la intervención indebida con la maquinaria del municipio y de las compañías “urbanas” y “explánicas”, el río se estaba descolgando, perjudicando la ejecución de la canalización en el trayecto menciona-

22. AHM, *Fondo Alcaldía*, Varios, 1954, t. 103, ff. 653-654.

do. Ante estas dificultades y como consecuencias, no sólo se estaban deteriorando las márgenes del río y estropeando el tramo intervenido, también, algunos de los puentes que lo cruzaban, como por ejemplo el de La García, se fueron estropeando paulatinamente y ocasionando daños en la tubería que le acompañaba.

**Figura 7. Talud y perfil del río Medellín para 1955**



*Fuente:* AHM, *Fondo Alcaldía*, Oficios varios de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía, EE. VV. MM, 1955, t. 105, f. 365.

*N de A:* Foto que muestra el estado de equilibrio en los taludes y perfil del Río Medellín.

El diagnóstico sobre la intervención de río era lamentable en 1956. Aunque los esfuerzos de la Administración Municipal fueron “titánicos” en la obtención de recursos para el manejo de la canalización, el mal ejercicio de extracción de los minerales en el lecho del río fue una de las causas que incidieron en el daño y alteración de obras civiles. Un informe realizado por los ingenieros Jhon Villa y Humberto Forero para el Secretario de Obras Públicas, concluyó que el río Medellín sufrió desviaciones en su cauce en sentido vertical y horizontal a causa de la explotación “no técnica” por parte de los particulares y los concesionarios de las



playas que operaron de manera indiscriminada, sobre todo en el sector del puente de Colombia y el puente de Agronomía:

[...] El Municipio de Medellín ha sido el principal afectado por dichas explotaciones, particularmente en el Puente de Agronomía, la desembocadura de la quebrada Santa Elena, y las márgenes izquierda y derecha, aguas abajo del Río. En el Puente de Agronomía el Municipio ha gastado sumas considerables en la defensa de su estribo oeste, particularmente en los meses de Diciembre y Enero últimos, cuando el Río lo socavó considerablemente, debido a que el cauce estaba desviado en forma pronunciada hacia este punto [...].<sup>23</sup>

La consecuencia del deterioro propiciado por la mala explotación de los minerales fue la desviación de la tubería de agua, ocasionando el corte del servicio a los habitantes del barrio Laureles y sus inmediatos vecinos. En ese mismo sector, entre 1948 y 1953, el río destruyó, en su totalidad, la vía que comunicaba a la Facultad de Agronomía de la Universidad Nacional de Colombia. Allí, corría, paralelamente, la margen izquierda del río. Por su parte, la margen derecha del mismo sector, ocasionó daños en los talleres del Departamento, destruyó el puente sobre la quebrada Santa Elena, en su desembocadura, y deterioró los muros de la canalización en ambas márgenes.

---

23. AHM, *Fondo Alcaldía*, Oficios varios de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía, EE. VV. MM, 1955, t. 105, f. 364.

**Figura 8. Efecto erosivo del río Medellín a causa de la explotación desmedida de minerales en sectores de la quebrada La Iguaná y el puente El Mico, 1955**



*Fuente:* AHM, *Fondo Alcaldía*, Oficios varios de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía, EE. VV. MM, 1955, t. 105, f. 365.

Frente esta dificultad, la Secretaría de Obras Públicas de Medellín firmó un contrato con la empresa de ingenieros Integral Ltda., por un valor de 135.000 pesos para el diseño de la canalización del río Medellín y los diseños de las avenidas paralelas a éste creadas por la Oficina del Plano Regulador. En ellas, se realizaron levantamientos topográficos por un valor de 15.000 pesos. Dichos levantamientos fueron entregados tres meses después de haberse realizado un informe por parte de los ingenieros. A su vez, los estudios hidrológicos —también desarrollados por esta firma de ingenieros— dieron resultados sobre los caudales de descarga máxima del río; en vista de la explotación desmedida de los recursos minerales, el nivel de su caudal que antes era de 400 m<sup>3</sup>/seg., pasó a 1000 m<sup>3</sup>/seg., lo cual indicó que el caudal subió y ello fomentó al deterioro de las obras, pues la fuerza del agua estropeaba los muros y las inundaciones eran latentes.

No obstante, la práctica de extracción de los minerales del río debía ser regulada por el Municipio de Medellín con técnicas más eficientes y amigables para evitar daños en el caudal. En el sector mencionado, los ingenieros concluyeron que el Municipio podía realizar explotaciones de minerales de manera adecuada, con maquinaria especializada, la cual estaba destinada, inicialmente, para la canalización del río.<sup>24</sup>

Por último, los ingenieros argumentaron también que la explotación desmedida de los minerales pondría en detrimento una futura obra de la Planta de Tratamiento de Aguas Negras —donde los conductos de éstas estarían ubicados de manera paralela al río—, probablemente más allá del sector de La Acevedo; ya que la “inestabilidad” del río a causa del mal manejo de su lecho podría perjudicar este proyecto y los costos serían altos para el Municipio.

## Conclusiones

---

Este artículo se centró en dos ejes temáticos: la intervención y la contaminación del río Medellín. El estudio focalizó su mirada en la visión que se tenía del río como referente paisajístico y de desarrollo de la ciudad, no como un lugar para el desarrollo de la vida ni mucho menos para el consumo de sus aguas. El tema está atravesado por el análisis a diferentes instituciones que intervinieron en la canalización del río durante el siglo XX y la manera como la Administración Municipal de Medellín y la Sociedad de Mejoras Públicas ignoró la relación sociedad—río, ya que muchos de sus habitantes dependían de este lugar para la sobrevivencia. Mientras que los entes públicos se preocupaban por el progreso, los vecinos aledaños al río lo veían como un sitio adecuado para trabajar y consumir sus aguas, es decir, para el uso diario.

---

24. AHM, *Fondo Alcaldía*, Oficios varios de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía, EE. VV. MM, 1956, t. 105, f. 364.



Las investigaciones sobre el río Medellín han sido asumidas, exclusivamente, por ingenieros y miembros de las ciencias exactas, lo cual limita su comprensión social y la relación de éste componente con el río. Los trabajos en materia histórico-ambientales sobre ello son escasos y por eso el lector podrá comprender mejor las dinámicas de la ciudad en torno a su eje hídrico y cómo éste influyó en su desarrollo urbano y social. En general, aquí se refleja un problema local entre el río y las instituciones públicas con respecto al manejo de sus aguas y el lecho, algo que en las ciencias sociales puede ser analizado observando los cambios en la naturaleza a partir de dinámicas sociales que las ciencias exactas ignoran en la mayoría de los casos. Así, la intención es contribuir al entendimiento de tales dinámicas y encontrar soluciones en la interacción sociedad-naturaleza.

## Referencias

---

- Alcaldía de Medellín, Secretaría del Medio Ambiente. 2011. *Segundo Levantamiento Integrado de subcuencas hidrográficas del Municipio de Medellín, 2011*. Medellín: Contacto Gráfico.
- Archivo Histórico de Medellín, AHM, *Fondo Alcaldía*, Correspondencia, 1940; Correspondencia general, renta de licores a Salazar Víctor M. 1940; García, Hermes. 1908. *En la tierra de Robledo*. Caracas: Empresa El Cojo; Oficios y Marconi, 1950; Oficios varios de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía, EE. VV. MM, 1956; Proyectos y varios, 1950; Varios, 1950; Sostenimiento y Control sindicato renuncias varios, 1952.
- Botero Herrera, Fernando. 1996. *Medellín 1890-1950. Historia Urbana y Juego de intereses*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Hermelin, Michel. 1996. "Geología y paisaje". En *Historia de Medellín. Tomo 1*, comp. Jorge Orlando Melo, Jorge Orlando, 3-15. Bogotá: Suramericana de Seguros.
- Instituto Mi Río. 1996. *Mi Río: guía ecológica y ambiental*. Medellín: Edin-alco Ltda.
- \_\_\_\_\_. 1997. *El Río Medellín: Historia Gráfica*. Medellín: Editorial Colina.
- Secretaría de Educación y Cultura de Medellín. 1997. *Estructura de la Administración Municipal. Medellín siglos XIX y XX*. Medellín: Imprenta Municipal.
- Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. 1943. *Revista Progreso*. 44.
- \_\_\_\_\_. 1944. *Revista Progreso*. 65.

Toro Botero, Constanza. 1996. “Los servicios públicos en Medellín 1920-1990”. En *Historia de Medellín. Tomo 2*, comp. Jorge Orlando Melo, 531-540. Bogotá: Suramericana de Seguros.

Valencia Restrepo, Jorge. 1996. “La Industrialización de Medellín y su área circundante”. En *Historia de Medellín. Tomo 2*, comp. Jorge Orlando Melo, 476-486. Bogotá: Suramericana de Seguros.

