

DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/hys.n26.44383>

# El urbanismo y la planeación moderna. Glocalidades en la formación de la modernidad urbana de Medellín\*

*Alberto Castrillón Aldana\*\**

*Sandra Cardona Osorio\*\*\**

## Resumen

Este artículo pretende mostrar rutas de entendimiento de la tensión entre urbanismo, planeación y fragmentación urbana, con el fin de abrir líneas de interpretación y análisis sobre la ciudad moderna a través de un repaso histórico-crítico de los procesos urbanos en los que ha intervenido –en distintos periodos y distintas formas– el afán por ordenar y gestionar el espacio de la ciudad. Dicho repaso contempla, en primer lugar, una aproximación conceptual a la historia del urbanismo moderno y a la planeación, lo que permitirá, en segundo lugar, un análisis aproximativo de las formas de planeamiento local de la ciudad de Medellín, a través de la vanguardia con los debates y acontecimientos mundiales, durante el siglo XX y comienzos del presente.

**Palabras clave:** Modernidad, urbanismo, planeación, fragmentaciones urbanas, glocalidad.

---

\* Artículo recibido el 25 de julio de 2013 y aprobado el 14 de marzo de 2014. Artículo de reflexión.

\*\* Profesor Asociado del Departamento de Historia, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Dirección de contacto: [ajcastri@unal.edu.co](mailto:ajcastri@unal.edu.co)

\*\*\* Historiadora de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Candidata a Magíster en Hábitat de la misma universidad. Dirección de contacto: [sandra.nosferatus@gmail.com](mailto:sandra.nosferatus@gmail.com)

**Abstract**

This article aims to present paths to the understanding of the tension between urbanism, planning and urban fragmentation in order to open lines of interpretation and analysis of the modern city through critical-historic urban processes in which the will to regulate and manage the city space have intervened at different times and in different ways. This review includes, first, a conceptual approach to the history of modern urbanism and planning, which shall lead, secondly, to an approximate analysis of the forms of Medellín local planning, by means of vanguardist debates concerning world events during the twentieth century and the beginning of the present one.

**Keywords:** Modernity, urbanism, planning, urban fragmentation, glocality.

**Introducción**

Las consideraciones sobre la crisis de la modernidad gestada a partir de las grandes guerras del siglo XX, se produjeron a través del reconocimiento de que la realidad se había tornado incomprensible. La modernidad, que hasta entonces parecía tan segura y firme, comenzó a desmoronarse dentro de su propio proyecto: la idea de la voluntad de progreso indefinido, la ambición de completo dominio de la naturaleza a través de la técnica y la absoluta autonomía social del hombre comenzaron a resultar problemáticas y conflictivas. La crisis cultural que abrazó casi todo el planeta se mostró esencialmente como la crisis de los valores construidos con la Ilustración y como la pérdida de los principios de realidad sociopolíticos que se habían constituido a partir de entonces. Parece evidente, sin embargo, que la modernidad, que mantuvo como principio rector la primacía de la razón, se vio volcada a un callejón sin salida cuando los proyectos totalizadores comenzaron a ser insuficientes para mantener el orden social.

De igual forma, la modernidad urbana también alberga una serie de tensiones que se manifiestan muchas veces en forma de ambigüedades y contradicciones. Así, los procesos de modernización que generan las dimensiones urbanas de la modernidad en las sociedades parecieran recibir el impulso de fuerzas concretas, en apariencia inexorables, que crean los modos de ordenamiento de la sociedad y sus estructuras. Sin embargo, los proyectos de ordenamiento de la ciudad y la sociedad van acompañados de procesos de desintegración de la experiencia urbana, creando

así discontinuidades fundamentales en los ámbitos de la vida moderna. Para decirlo en otras palabras, las medidas de control y organización de la realidad urbana tienen como principal correlato las fragmentaciones metropolitanas. Por tanto, el ideal moderno del orden y las estructuras totalizadoras se encuentra imbricado dentro del caos urbano, lo que mantiene pendulando a la ciudad moderna entre las utopías y las realidades. La planeación, columna vertebral del urbanismo moderno, pertenecerá, según esto, al ámbito de lo racional, mientras que la ciudad, entendida como un entorno socio-espacial complejo y difuso, estará salvaguardada por las lógicas de lo fragmentario; así, entre lo uno y lo otro se ha mantenido la tensión constitutiva de la urbe moderna, pues, como ya lo había advertido Baudelaire, la modernidad urbana vincula desde dentro todas sus paradojas.

## **1. Aproximaciones histórico-críticas al urbanismo y la planeación**

Como es sabido, todos los equivalentes económicos, políticos, sociales y filosóficos con los que se ha identificado la cultura moderna, o de la modernidad, no solo son el producto de procesos constituidos históricamente como urbanos, sino que tienen su espacio de desarrollo en el mundo urbano y producen una cultura urbana propia. Las transformaciones del mundo occidental, especialmente de la cultura europea, a raíz de la revolución industrial, el ascenso al poder de la burguesía liberal y el pensamiento ilustrado afectaron de forma significativa las ciudades. De esta forma, esas grandes transformaciones producidas en la cultura urbana por estos fenómenos extenderían la hipótesis de que la aparición de problemas urbanos inéditos daría pie al surgimiento de una nueva disciplina: el urbanismo; disciplina que tendría su origen en relación al nacimiento de lo que suele denominarse la "ciudad moderna", o "gran ciudad", y que se fundamenta en los intentos de controlar los procesos de crecimiento urbano y se orienta al establecimiento de criterios para la regulación y la planificación urbana en beneficio de la ciudad moderna. Por tanto, la aparición del urbanismo moderno como disciplina institucionalizada, con elementos conceptuales y técnicos de intervención, fue por mucho tiempo establecida en el periodo comprendido entre la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, pues se la asimilaba como ruptura con las medidas urbanísticas tradicionales que concebían la ciudad como una gran obra de arte

completa y unitaria. Las relaciones de causalidad lineal establecidas entre la Revolución Industrial y el urbanismo moderno son los fundamentos de la hipótesis.

No obstante, la crítica al esquema historiográfico tradicional, que pretendía crear esas líneas de continuidad entre la revolución industrial y el urbanismo racionalista, permitió la aparición de otras teorías que brindaron nuevos elementos para la interpretación de la historia del urbanismo moderno. La inseparabilidad, como procesos históricos, de la Ilustración, la revolución francesa y la revolución industrial le asigna a la racionalidad del siglo XVIII una mayor relevancia en la historiografía del urbanismo: el siglo XVIII será el siglo de la crisis del urbanismo barroco y del nacimiento de la teoría de la ciudad moderna. Así, el "prólogo" que representa el pensamiento ilustrado es constituyente para la comprensión del discurso urbanístico de la modernidad. En cuanto a la idea de que las apreciaciones urbanísticas anteriores al "nacimiento de la disciplina" estaban ligadas al esteticismo urbano, hoy en día el análisis de los tratados del siglo XVIII, en los que se esbozaba una teoría de la ciudad, demuestra que esta no era la única preocupación de índole urbana. En las obras de los primeros teóricos urbanos<sup>1</sup> se encontraron otros objetivos funcionales –higienistas y de circulación, fundamentalmente–, los cuales motivaron las primeras reglamentaciones urbanas de carácter general: ordenanzas de policía y planos de alineaciones. Es innegable que en estas teorías subyace una idea global desde la cual llevar a cabo una racionalización de la realidad urbana; desde el siglo XVIII nos encontramos entonces ante una nueva redefinición de los soportes de intervención de la ciudad. Por tanto, la ruptura absoluta entre un urbanismo racional moderno y las ideas, proyectos e intervenciones anteriores a la ciudad industrial no tendría fundamento. Sin embargo, es necesario reconocer que con el crecimiento demográfico y territorial desde finales del siglo XVIII, en las ciudades europeas y, a lo largo del XIX, en las americanas, las problemáticas urbanas se harán cada vez más complejas; lo que deriva en la consciente necesidad de formular nuevos instrumentos para la racionalización de la expansión. Lo que el crecimiento urbano suscita es el fin de las ciudades monocéntricas de límites espaciales, organizadas como un todo unitario. Esto supondría no solo el comienzo de una nueva relación entre las diversas partes de la ciudad, sino el establecimiento de una nueva relación con el territorio; lo que desencadenará, en la gran mayoría de las

---

1. Francesco Milizia (*Principios de la arquitectura civil*, 1781) y Marc-Antoine Laugier fueron de los primeros tratadistas que difundieron ideas funcionales para nuevas adecuaciones urbanas.

ciudades que han sufrido procesos de expansión, en problemas atinentes a la construcción de la periferia y a sus relaciones con el centro histórico.

Con todo, la difusión de la racionalidad ilustrada irá paulatinamente sustrayendo de las teorías urbanas la hegemonía arquitectónica, para convertir el mundo urbano en centro de interés de diferentes disciplinas que harán de la ciudad un objeto científico. De este modo, se pasará de las ambiciones de una ciudad monumental a la propuesta de una ciudad de servicios y equipamientos, en la cual se pretenderá resolver, con los instrumentos técnicos necesarios y con las intervenciones urbanas más adecuadas, los problemas sociales y funcionales que nacen con la metrópoli moderna.

La visión de conjunto y el entendimiento funcional y utilitario de la ciudad no son, en modo alguno, un producto exclusivo de la reflexión de los arquitectos sobre los problemas urbanos. Una serie de estudios realizados en los últimos años han puesto de manifiesto que, paralelamente al camino recorrido por aquellos, se produce una renovación general de las ideas de ciudad en contextos culturales y tradiciones técnicas de naturaleza muy diversa. Esta renovación conceptual va unida a un proceso de "objetivación" del espacio urbano a partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XVIII. Desde entonces la ciudad se convierte en objeto de análisis, de descripción y de medición exhaustiva. La proliferación de reconocimientos geográficos, médicos o administrativos es prueba de ello.<sup>2</sup>

De este modo, las raíces de muchas de las grandes intervenciones llevadas a cabo en el siglo XIX, en algunas ciudades europeas, son el resultado de la cultura urbana de la Ilustración; no obstante, la necesidad de afrontar una renovación urbana en las grandes metrópolis se convierte en la oportunidad para desarrollar nuevos instrumentos que se irán consolidando sobre una base positivista hasta la configuración del urbanismo como disciplina. Los instrumentos técnicos del naciente urbanismo decimonónico permanecerán por mucho tiempo como las "piedras angulares" de la planificación de las ciudades modernas: planos reguladores, reglamentos de edificación y zonificación; y paulatinamente se irán definiendo y codificando hasta figurar plenamente en los manuales de urbanismo más usados entre finales del siglo XIX y principios del XX.<sup>3</sup>

2. Francisco Monclús, "Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de 'embellecimiento' a la reforma global en el siglo XVIII", *Ciudad y territorio* n.º 79 (1999): 31.

3. Los Manuales urbanísticos de Baumeister (1876), Stübben (1890) y Eberstadt (1909) fueron considerados los textos más usados en materia de planeación urbana entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

Aunque las formas modernas de entender las intervenciones urbanas hayan querido ser reconducidas por determinada historiografía a un proceso de desarrollo lineal, distan mucho de ser uniformes. Es necesario entender que el urbanismo moderno y el urbanismo racionalista de los arquitectos del Movimiento Moderno no son conceptos idénticos, ya que dentro del primero convergen diferentes orientaciones culturales y, por lo tanto, diversas nociones de ciudad, más allá de las voluntades de "cerrar filas" en torno a unos hipotéticos principios comunes. Las tendencias reconocibles dentro del Movimiento Moderno, al contrario, librarían una "batalla por la unidad" en función de un presupuesto común: "la renovación debía afectar a los fundamentos sociales y técnico-económicos"<sup>4</sup>; se trataba entonces de la ruptura con las orientaciones urbanísticas que le antecedían y de hacer resurgir a la arquitectura de las cenizas en la que la habían dejado los postulados ilustrados de la ciudad. Así, se consumará la discontinuidad del Movimiento Moderno con los principios del urbanismo del pasado: para ellos la única utilidad de la historia era la de reforzar las exigencias de su propio tiempo y, por ende, la de concluir con las formas de intervención arquitectónica ineficaces para las necesidades modernas e incapaces de resolver los nuevos desafíos urbanos. De este modo, se pretendía situar al urbanismo moderno ante un nuevo umbral, formulando una serie de propuestas que, de una u otra forma, se contraponían a las planteadas para la ciudad del siglo XIX.

Lo que buscarían los arquitectos de la segunda década del siglo XX sería una transformación en las formas de vida urbana y una renovación completa de las ciudades. Pues, para ellos, la arquitectura estaba llamada a encontrar las condiciones de posibilidad y de existencia de la sociedad moderna; condiciones que estarían basadas en la seguridad de que la tecnología podía resolver la totalidad de los problemas prácticos y estéticos que la modernidad planteaba; por tanto, todas las posibilidades de desarrollo social quedaban confiadas a la racionalidad de la industria y a las potencialidades contenidas en la producción en serie. Así, los modelos arquitectónico y urbano sentarían sus bases en la producción industrial, en la que la doctrina funcionalista y la estética de la máquina sustituirán el viejo significado asociado a las artes. La definición dada por Le Corbusier a la ciudad como "la máquina de habitar" se convertirá en el eslogan del Movimiento Moderno, afectando de forma importante tanto a la arqui-

---

4. Thilo Hilpert, *La ciudad funcional: Le Corbusier y su visión de la ciudad* (Madrid: Instituto de Estudios de la Administración local, 1983), 24.

tectura como a la planeación urbana; el pensamiento del arquitecto suizo tendrá un influjo significativo en los debates en los que se formularán los llamados "principios del urbanismo moderno": estos principios serán propios del urbanismo funcionalista. La afectación que el proyecto lecorbuseriano tendría en el futuro del desarrollo de la planeación urbana se sustenta en dos aspectos destacables de su pensamiento; por una parte, la consideración del incremento masivo de tráfico rodado como problema prioritario para diseñar o rediseñar las ciudades modernas y, por otra, las relaciones existentes entre las instalaciones de producción de la industria y las zonas residenciales obligaba, en un proyecto para una ciudad industrial, a la separación de estas. De este modo, los proyectos de Le Corbusier propugnaban por una transformación sin precedentes del espacio urbano, en donde la sustitución de la vieja estructura urbana por una nueva suponía un intento de saneamiento del espacio heredado, adaptándolo a las nuevas condiciones puestas por el medio de transporte más popularizado para entonces: el automóvil. La relación con los CIAM<sup>5</sup> sería para Le Corbusier fundamental para la difusión de sus ideas sobre la ciudad y las realidades urbanas y lo que se pretendía con estos congresos era encontrar un planteamiento universalmente válido, con independencia de las condiciones del lugar de aplicación, sobre la base de un cuerpo doctrinal y una metodología compartida: lo que posteriormente se conocerá como la búsqueda de un "estilo internacional". Con el IV congreso se presentaría la oportunidad de formular los "principios" del urbanismo funcionalista: la segregación de las funciones era considerada como el principio fundamental de la organización de la vida urbana moderna.

Ahora bien, si se tuviera la pretensión de reducir este complejo desarrollo del urbanismo moderno en una sola idea o en un solo concepto, sin ambages, podría decirse que la *Planeación* resume todo el proceso. Entre todas sus connotaciones, la planeación es lo que se entiende como la síntesis de la "lógica de lo racional" impuesta por la modernidad en clave urbanística. De este modo, se convierte tanto en el instrumento fundamental para construir y ordenar la ciudad racionalmente como en el paradigma de la modernidad urbana. No obstante, la planeación no es un inven-

---

5. Los CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) fueron una de las iniciativas en las que se materializó el deseo de fundamentar la arquitectura y el urbanismo modernos sobre unos presupuestos comunes, y también una de las que más decisivamente contribuyó a crear el "mito" del Movimiento Moderno y a presentarlo como único intérprete autorizado de la modernidad.

to propiamente moderno, pues ha acompañado al urbanismo a lo largo de toda su historia, pero sí se cristaliza como el concepto dominante en la cultura urbana de la modernidad. El enraizamiento de la planeación como la deriva disciplinar más importante del urbanismo moderno aparece entonces como uno de los grandes detonantes de la crisis de la ciudad barroca, o de la concepción barroca del *art urbanis*, y como el fundamento principal en la constitución del urbanismo moderno como disciplina autónoma. Un acercamiento a las ciencias sociales y la búsqueda de una autonomía disciplinar por parte del urbanismo provocó, como ya se había sugerido, un distanciamiento con la arquitectura y el dominio de las exigencias metodológicas que traían los fundamentos científicos: con la postulación de la tan deseada autonomía y la urgencia por insertar fundamentos y procedimientos científicos, el urbanismo moderno estaba corriendo el riesgo de quedar reducido a una disciplina encerrada dentro de su propia científicidad, que ignoraba por completo la relevancia de los procesos socioespaciales. “La planificación aparece entonces como la adaptación de una categoría de naturaleza socio-económica al control del crecimiento de la ciudad y se convierte en un concepto clave del plan urbanístico, justamente porque otorga –al menos aparentemente– una justificación ‘científica’ a lo que de otro modo no sería más que la proyección sobre un plano de una determinada forma urbana”<sup>6</sup>.

Más allá de que la planeación se constituyera como el concepto referencial del urbanismo moderno, los múltiples fracasos en las implementaciones de planes en distintas ciudades del mundo traerían consigo una explosión de escepticismo en torno a su eficacia dentro de las realidades urbanas. Pero la transformación de las ciudades desde finales de los años sesenta<sup>7</sup> fundaría lo que se dio a llamar “la crisis del

---

6. Victoriano Sainz Gutiérrez, *La cultura urbana de la posmodernidad. Aldo Rossi y su contexto* (Sevilla: Alfar, 1999), 240.

7. La década de los sesenta significará para muchos un período de ruptura significativo respecto al mundo urbano en distintos ámbitos: para Edward Soja (*Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*, 2008) dicho período debería ser descrito como un proceso de *reestructuración generado por una crisis*, en el cual se reedificó un nuevo orden mundial a raíz de la desintegración de las grandes naciones industriales, y cuyas consecuencias serían percibidas en todas las escalas de la existencia humana marcando un punto de inflexión en la geohistoria del capitalismo industrial-urbano. En cambio, para Victoriano Sainz Gutiérrez (*La cultura urbana de la posmodernidad. Aldo Rossi y su contexto*, 1999), este sería el período de publicación de *La arquitectura de la ciudad* de Aldo Rossi, la cual es considerada como la obra que abriría el debate internacional con el Movimiento Moderno, y con ello comenzaría una gran transformación en materia de urbanismo y teoría urbana.



plan"<sup>8</sup>. A partir de la difusión de distintas nociones sobre el mundo urbano, que distaban mucho de las instauradas por el Movimiento Moderno, la ciudad comenzó a ser entendida y valorada como un "campo de aplicación de fuerzas diversas" y, con ello, la relación con las espacialidades urbanas se modificó significativamente. Una ciudad entendida como conjunto de espacios y territorios disímiles no podía comprenderse con las mismas herramientas conceptuales ni intervenir con los mismos instrumentos técnicos que la "vieja ciudad moderna". La unidad urbana, según la ambición del Movimiento Moderno, se franquearía y la idea de la fragmentación metropolitana comenzaría a definir los nuevos campos de acción en la vida urbana.<sup>9</sup> La incorporación del pensamiento de muchos de los críticos de la modernidad (Simmel, Baudelaire, Benjamin, Weber, Adorno, Durkheim, entre otros) dentro de las teorías urbanas permitiría las transformaciones conceptuales y técnicas de la ciudad, y las críticas a la planeación no se harían esperar.

La caracterización de Simmel de la ciudad como "un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos", sería el punto referencial para la crítica al urbanismo funcionalista. La planeación sería entendida entonces como la negación a ese hecho propiamente urbano: la fragmentación; la comprensión del fragmento como "pieza incompleta de una potencialidad de un conjunto incompleto"<sup>10</sup> estaría relacionada con los intentos modernos de ordenamiento urbano. Y esto ha redundado en los ámbitos críticos del urbanismo: la búsqueda de un mundo posible de armonía en el futuro y la eliminación del caos propio de la ciudad moderna a través de la planeación urbana. El fracaso del programa proclamado por el Movimiento Moderno, la renovación absoluta de la ciudad moderna, quedaría como el principal blanco de ataques; la naturaleza global de la revolución prometida hizo que las críticas señalaran la imposibilidad de la construc-

8. Este termino hace referencia a la crisis suscitada por las oposiciones a los planteamientos urbanísticos del Movimiento Moderno, con las cuales se propondrían nuevas formas de intervenir la ciudad distintas a las formuladas en la planeación. Sobre esto se volverá más adelante.

9. Aunque la idea de la fragmentación ha sido considerada como un producto propio de la modernidad, en relación con el urbanismo y, sobre todo, con la planeación, las aplicaciones de esta noción fueron muy limitadas durante la primera mitad del siglo XX, pues la pretensión del urbanismo funcionalista es la de la zonificación no como fragmentación sino como ordenamiento racional del espacio urbano.

10. José Llanos y Marco Valencia, "Fragmentos y cotidianos. Hacia la generación de claves interpretativas para comprender la ciudad contemporánea", *Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje* Vol: II n.º 5 (2005): 4.

ción de la "ciudad moderna" según sus estatutos, salvo bajo aquellas peculiares condiciones socio-políticas –se sugería irónicamente– que hicieron posible el Chandigarh de Le Corbusier o la Brasilia de Lucio Costa.<sup>11</sup> Por tanto, la nueva totalidad podría ser creada solamente a partir de la nada a través, justamente, de la planeación urbana, mediante la *tabula rasa*, que tomará en cuenta una lógica de racionalización y de estandarización. Ya que, parafraseando a Nietzsche, todas las ciudades en las que se condensa históricamente un proceso socioespacial entero escapan a la planificación; solo son planificables aquellas que no tienen historia. Gracias a esto, la planificación de la ciudad moderna de la primera mitad del siglo XX se vería anulada por "el caos del fragmento" de la ciudad moderna de las últimas décadas del siglo. Con todo, los grandes proyectos de planeación urbana, en los cuales se propendía por un ordenamiento racional y lógico, nunca pudieron ser implementados completamente, pero sí se convirtieron en los emblemas de una de las grandes utopías de la modernidad.<sup>12</sup>

## **2. Del Medellín Futuro al Plan Piloto o del Proyecto Higienista a la Ciudad Funcional. Antecedentes históricos**

La modernidad en Medellín también nacía con el ideal moderno de la planeación; desde finales del siglo XIX, la ciudad se había convertido en una urbe comprometida con el urbanismo y con la regulación de todo lo que implicaba la industrialización de la vida urbana. Por tanto, las primeras preocupaciones corresponden a las que habían orientado el nacimiento del urbanismo como disciplina: higiene y circulación. Posteriormente, la ciudad le apostaría a los postulados urbanísticos del Movimiento Moderno; con las premisas funcionalistas, la planeación proclamaba un gran cambio para Medellín. De este modo, el higienismo y la zonificación también sentaron las bases del urbanismo moderno local.

Cuando Walter Benjamin sugiere que las nuevas espacializaciones urbanas, que nacen con la modernidad, son las que volvieron a la ciudad objetivo de nuevas formas de poder, lo que está argumentando es que los poderes que confluyen en una misma

---

11. La construcción de estas dos ciudades fue ordenada para evidenciar el espíritu moderno de las naciones hindú y brasileña respectivamente.

12. Aun en las pocas intervenciones hechas según planes de ordenamiento urbano los resultados han sido ampliamente cuestionables.

ciudad orientan sus intereses y preocupaciones en la organización y el control de la ciudad, no solo como espacio que contiene, sino también como espacio que produce. Los proyectos de planificación urbana, el control sobre los espacios de la ciudad y su estratégica distribución permiten, por ende, el control de la vida social. Así, las regulaciones espaciales modernas emergen como el medio indispensable de organización y control de una sociedad que se está transformando. "La dinámica de modernización, en apariencia carente de reglas, comenzó a ser sometida cada vez más a los intentos estatales de regular y controlar sus mal recibidas manifestaciones"<sup>13</sup>. Ahora, hablar de organización y control de la ciudad moderna no significa que se implantaran en ella solo unas normas de coerción que implicaran un cierto estatismo urbano. Todo lo contrario, las potencialidades atribuidas a la ciudad moderna debían ser reforzadas *ad infinitum*; por tanto, organización y control estaban emparentados más con la utopía del progreso que con la desaceleración de la vida urbana. Debían planearse, organizarse y distribuirse los espacios de la ciudad y sus alrededores en relación a las configuraciones de las sociedades modernas y debían controlarse las prácticas para que no se salieran de los marcos definidos de la modernidad. De esta forma, la utopía progresista debía ser generalizada, pero a la vez diseminada; así, la gestión de la vida ciudadana no sería una gestión unificada ni unidireccional, sino que se encontraba segmentada en los dispositivos y discursos que hacían parte del universo urbano.

Así mismo, como París, Berlín, Londres o Nueva York, la Medellín finisecular era también blanco y objeto de atenciones dirigidas al aumento de la racionalización y el control de los espacios y a la orientación de las prácticas sociales. Aunque los primeros esbozos de planeación moderna en Medellín se dieron a conocer desde la década del setenta del siglo XIX, con la creación de las Sociedades de Fomento, y en 1890 cuando se formuló el primer Plan para Medellín, conocido como el *Plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad*, no es hasta los primeros años del siglo XX que la ciudad entra en una dinámica de "verdadera proyección", pues estas primeras manifestaciones estaban más emparentadas con cálculos a corto plazo que con un pensamiento urbanista, lo que traería como consecuencia el rápido agotamiento de las soluciones dadas a los problemas urbanos.<sup>14</sup> La urgencia que comenzó a hacerse

---

13. David Frisby, *Los paisajes urbanos de la modernidad* (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2007).

14. Luis Fernando González Escobar, *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento*

manifiesta desde la rápida caída en desuso de este primer Plano para Medellín –tan solo dos años después de su formulación– albergaría la preocupación por el vertiginoso crecimiento que estaba viviendo la ciudad: el proceso de industrialización urbana que traería consigo el aumento de la población obligó a plantearse las condiciones físicas e higiénicas del espacio urbano; por tanto, la necesidad de un ensanchamiento de las calles era cada vez más explícita, ya que su estrechez obstaculizaba el eficaz desarrollo urbano: en materia de industria, tráfico e higiene, la ciudad debía comenzar a expandirse. Con todo, el apremio por racionalizar el espacio urbano en un plan rector, que permitiera direccionar el crecimiento y el uso del suelo futuro de la ciudad entre finales del siglo XIX y principios del XX, daría ese gran impulso a los anales de la planeación urbana en Medellín, planeación que durante todo el siglo XX estaría llena de avances y tropiezos, pero que, de una u otra forma, constituye el discurso en el que se nos permite reconocer las ideas de ciudad con las que se ha pretendido orientar, desde entonces, las formaciones socioespaciales de la urbe.

Como es bien sabido, la planeación urbana desde finales del siglo XIX en Medellín estuvo administrada y regulada en gran medida por la élite industrial local; esta última tenía la fuerza política y económica suficiente para guiar el destino de la ciudad. La primera ciudad del país en comenzar un proceso de modernización socio-espacial fue Medellín y esto se revelaría en dos circunstancias particulares. Por un lado, Medellín fue la ciudad colombiana que más crecimiento económico tuvo entre finales del siglo XIX y principios del XX debido al auge de la economía aurífera y cafetera, que aceleró no solo el flujo de capital sino la comunicación con los mercados mundiales, circunstancias que traerían consigo el ideal de vida moderna, ya que muchos de los empresarios que viajaban a países europeos volvían seducidos por los estilos de vida, por el dinamismo de las ciudades, por la arquitectura y la moda; pero también comerciantes extranjeros que llegaban a la ciudad e impulsaban los cambios en los hábitos urbanos. Tanto los unos como los otros reforzaban los procesos de transformación que estaba viviendo la ciudad. Sin embargo, la nostalgia por el pasado y la resistencia frente a los cambios circulaban en la ciudad de forma categórica; los escepticismos sobre el “progreso” y el “desarrollo” del Medellín moderno emergieron a la par de las transformaciones urbanas: el derribamiento de antiguos edificios de orden re-

---

*y modelos urbanos 1775-1932* (Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, 2007).

publicano, los cambios en las fachadas legadas por los españoles de iglesias como la Veracruz y los nuevos edificios construidos con criterios modernistas van a suscitar la desaprobación de muchos. A pesar de las fuertes críticas que estaba recibiendo la modernización de Medellín, la ciudad se transformaría inevitablemente. Por otro lado, y más interesante aún, Medellín fue la ciudad del país en incorporar el debate sobre la urbanización del espacio urbano con más insistencia desde finales del siglo XIX. La necesidad de tener un control sobre los espacios y sus funcionalidades incrementaba el afán de las élites por crear dispositivos que les permitieran llevar a cabo esta función. Así, se creó, en el último año del XIX, la Sociedad de Mejoras Públicas con el fin de que, "a semejanza de lo que pasa en centros civilizados, y anudando los esfuerzos y concentrando las voluntades, se organice una junta encargada de velar por el ornato y el embellecimiento de la ciudad"<sup>15</sup>.

No obstante, esta última cita es, en cierto modo, un análisis ingenuo de la labor de dicha entidad con respecto a la ciudad durante la primera mitad del siglo XX, pues la evidencia de las obras realizadas durante su periodo de dominio indica que los problemas de movilidad y circulación del tránsito y de los transeúntes, así como los de higiene pública, generaron en la ciudad un urbanismo que se preocupaba más por las dimensiones técnicas que por las estéticas.

Los principales componentes a los que se dirige la organización de las ciudades modernas son la tecnificación y la funcionalización de los espacios urbanos; movilidad e higienismo son sus principales registros. Los discursos sobre la necesidad de despejar las calles de las recuas de mulas, de ampliar las vías de circulación, de crear un sistema de cloacas, de organizar jornadas de lavado y saneamiento tanto de espacios como de individuos se multiplican desde la primera década del siglo XX. De hecho, la álgida discusión de si una ciudad debe ser planificada como una "obra de arte" o como "dispositivo humano" es lanzada constantemente –explícita o implícitamente– al lector por parte de Ricardo Olano, pero también es una crítica reiterada que este hace a los ingenieros y arquitectos que tienen en sus manos "el ornato y embellecimiento" de la ciudad. Las constantes críticas y propuestas de Olano fueron las que orientaron en gran medida las políticas de organización y control de la ciudad. Un pensamiento formado como el suyo no podía dejar de insistir en la urgencia de planificar la ciudad con miras a un control racional del espacio urbano. De esta forma,

---

15. Jaime Restrepo Uribe, *Medellín, su origen, progreso y desarrollo* (Medellín: Servigráficas: 1981), 185.

los principios de la planeación urbana moderna comienzan a hacerse públicos en Medellín desde principios de siglo y, con ello, la necesidad de planear la ciudad empieza a generalizarse. Poco a poco, la planeación urbana deja de ser una estrategia invisible del poder y comienza a arraigarse en los imaginarios urbanos como una necesidad pública. Proyectar la ciudad con fines precisos significaba ingresar definitivamente en el proyecto moderno. La planificación de ciudades como París, Viena y Berlín y su éxito en la regulación de las prácticas sociales acrecentaba la urgencia de comenzar una planificación racional local.

Con todas estas premisas en el escritorio, la insistencia más firme de Olano sería la de construir un plano racional de la ciudad que permitiera sentar las bases para la organización de la misma. De esta forma, el levantamiento del "plano del Medellín futuro" debía obedecer a criterios técnicos y funcionales. Fueron innumerables los intentos por diseñar un plano que sirviera como un verdadero modelo material para la planificación de Medellín, pues para Olano, como para otros funcionarios, una planificación pensada y estratégica de la ciudad es la condición indispensable para su progreso. Las directrices según la cuales Olano propone prestar particular atención en cuanto a la organización y control de la ciudad futura son:

a) *sanidad*, que incluye el diseño de redes de alcantarillado, drenajes, mataderos públicos, aseo de las calles y "casa higiénicas para los obreros"; b) *transportes*, que comprenden el trazado de vías públicas, construcción de muelles y bodegas, así como la implementación de un sistema de transporte masivo como el tranvía eléctrico; c) *organización urbana*, que conlleva la construcción de plazas, parques, edificios públicos, bosques, electrificado de las calles y escuelas, etc; y finalmente d) *legislación*, que abarca el desarrollo de proyectos de ley que puedan ser discutidos y aprobados por las instancias públicas competentes.<sup>16</sup>

La argumentación sobre estos factores como indispensables para el "eficaz funcionamiento" de la ciudad será recurrente en las discusiones públicas sobre la planeación urbana de Medellín de las tres primeras décadas del siglo XX.

De acuerdo con las directrices enunciadas, con el "Plano de Medellín Futuro" se proyectaban áreas residenciales, vías de circulación para el transporte rodado, zonas verdes y la canalización del río Medellín. Esto demuestra que funcionalidad, higiene,

---

16. Santiago Castro-Gómez, *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009), 116.

movilidad y ornato son los ideales del urbanismo moderno en Medellín. No obstante, es necesario reiterar que estas características de la nueva ciudad están básicamente imbricadas en los dos frentes ya mencionados: organización y control. En cuanto a la organización, la sustitución de las viejas, "irregulares y estrechas" calles por amplias vías posibilitaba la movilidad de los nuevos vehículos, particulares o de servicio público, y la creación de nuevos edificios y la restauración y ampliación de plazas intensificaban las prácticas urbanas. En lo que se refiere al control, cabe advertir que con la proliferación de las regulaciones en los usos tanto del suelo urbano como de los espacios ya construidos, las relaciones con la ciudad se veían en muchas circunstancias altamente limitadas y obstaculizadas.

Sin embargo, el plano presentado en 1913 quedó rápidamente desueto, debido tanto a las grandes transformaciones que había sufrido la ciudad entre la segunda y la tercera década del siglo XX –lo que hacía imposible la implementación de un plan sobre un espacio en el cual ya no tenía vigencia–, como a los obstáculos puestos por los intereses privados que prevalecieron sobre los públicos. Pero más que tener una incidencia en el reordenamiento urbano, este plan brindó un estatuto fundamental a la planeación dentro del marco político local: en las décadas posteriores a la formulación y caducidad del "Plano de Medellín Futuro", proyectar el desarrollo y el crecimiento de la ciudad era ya una necesidad generalizada. Es por esto que aun después de lo que había significado el plano de 1913 y de todo lo que este había implicado, durante las décadas del veinte y el treinta, Olano insistirá en la creación de otro que comprendía un sector más amplio y unas mejoras más significativas. Sin embargo, este se vio fuertemente contrariado por otro tipo de intereses. El hecho de que ni un segundo y mejorado plano de la ciudad hubiera podido llegar a término y, por tanto, los proyectos de gran envergadura que con este se prometían, no significaba que la ciudad no se transformara; lo importante aquí estribaba en que la necesidad de la planificación ya se había arraigado en el imaginario urbano. No obstante, es importante resaltar que unos hechos "fortuitos" permitieron que muchas de las nuevas ideas sobre espacialización urbana se llevaran a cabo: los incendios de 1917 y 1921, en el centro de la ciudad, facilitaron la ejecución de algunos de los planes de renovación urbana.

Innumerables son los intentos por volver a restablecer las líneas rectoras del Medellín Futuro entre 1913 y 1948. Durante este periodo hay una ciudad que se

transforma, se expande y se diversifica siguiendo unos principios de regulación establecidos más por entes privados en algunos sectores y por "urbanizadores ilegales", en otros, que por parámetros públicos: aun entre los proyectos de reformulación del Plano promovido por Olano y la Sociedad de Mejoras Públicas en 1925, el nacimiento de la oficina de Valorización en 1938, la presencia y tentativa formulación de un Plano Regulador por parte del urbanista austriaco Karl Brunner en 1940 y los proyectos urbanísticos de Pedro Nel Gómez durante toda la década del cuarenta, la ciudad fue blanco de una fuerte reorganización espacial en la cual reinaba visiblemente el urbanismo privado<sup>17</sup> y el informal<sup>18</sup>. El gran crecimiento urbano producido en tan solo dos décadas haría cada vez más explícita la necesidad de un nuevo plan director promovido por la administración municipal y las instituciones públicas; así, a raíz de esta urgencia, en 1948 se contrata a los urbanistas europeos Paul Lester Wiener y José Luis Sert, miembros para ese entonces de la firma norteamericana Town Planning Associates, para la formulación del Plan Piloto del municipio.

En los últimos años de la década de los cuarenta, Medellín no solo era el objeto de mira de los industriales extranjeros que llegaban al país, sino que estaba promoviendo el nacimiento de industria local, lo que la haría devenir en una ciudad propicia para las formas de vida moderna; por tanto, la ciudad se convirtió en el enclave urbano de recepción de población más móvil de todo el país.<sup>19</sup> Ahora bien, esta cre-

---

17. Entre las décadas del treinta y del cuarenta Medellín sufrió un proceso de expansión inusitado gracias a la nueva ubicación de la Universidad Católica Bolivariana –hoy UPB–; esta institución privada, además de establecerse en un lugar en el cual construir su nueva sede, promovió la urbanización de todos sus alrededores: la universidad ubicada en lo que era la finca "La Palestina", a las afueras de la ciudad, daría pie a la configuración del Barrio Laureles y a toda la posterior conurbación del sector occidental de Medellín.

18. El crecimiento demográfico y espacial durante la primera mitad del siglo XX en Medellín suscitó que el déficit de vivienda para la nueva población derivara en la formación de asentamientos ilegales localizados casi todos en las llamadas fracciones de El Poblado, Belén y la América; posteriormente muchos de ellos se convirtieron en barrios que mantuvieron la connotación de ilegales: El Salado, El Socorro y Betania. Barrios como Niquitao, La Asomadera, Guanteros, La Toma, Las Palmas, El Salvador, Chaguano, Sevilla, Guayaquil y una parte de San Benito fueron conocidos como "barrios extramuros" por sus precarias condiciones higiénicas o por estar ubicados en las proximidades de la zona rural. Todas estas connotaciones de la periferia urbana estarían sustentadas en la falta de planificación e implementación de condiciones higiénicas. Gloria Inés Naranjo y Martha Inés Villa, *Entre luces y sombras. Medellín: espacio y políticas urbanas* (Medellín: Corporación Región, 1997), 35.

19. Paula Schnitter, *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat* (Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana y Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007), 63.



ciente masificación urbana implicaría la expansión territorial de la ciudad, lo que en la mayoría de los casos no sería una expansión organizada de zonas residenciales e industriales. La formación de barrios por fuera del perímetro urbano, que no contaban con las condiciones necesarias para la vida ni seguían los cánones de urbanización establecidos y la ubicación de industrias en zonas inapropiadas para el eficaz funcionamiento de la ciudad y para sus condiciones higiénicas, provocaría el malestar de la administración municipal. La preocupación que suscitarían estos fenómenos estaría sustentada en ese sentir moderno que propugna por el crecimiento orgánico y armónico de las urbes modernas y por esa necesidad de racionalización, funcionalización y delimitación de los espacios urbanos. Tanto un crecimiento desordenado de la ciudad como una nueva legislación nacional sobre la planeación urbana de los municipios<sup>20</sup> invocarían la necesidad de encomendar la formulación del nuevo plan rector de la ciudad a personas que se mantuvieran al tanto de los legados intelectuales, en materia de urbanismo y arquitectura, del Movimiento Moderno y del CIAM.

La modernidad urbanística y el urbanismo racionalista promovido por el Movimiento Moderno estarían centrados en los principios de una renovación completa de la vida urbana en función de los elementos fundamentales de la modernidad industrial. Los paradigmas de la ciudad moderna, que se han caracterizado por las ideas del higienismo, de la ciudad jardín y, sobre todo, de la ciudad funcional, promovida por el CIAM de 1933 en Atenas, estuvieron enmarcados dentro de los proyectos de solución a las consecuencias urbanas que trajeron consigo los fenómenos industriales: contaminación, insalubridad, desorden espacial, sobrepoblación, hacinamiento urbano, aglomeración industrial, etc. Enmarcado en el principio de la razón moderna, la fundamentación del urbanismo moderno estaría centrada en la idea de constitución, "para un hombre nuevo –el hombre 'moderno'–", de una ciudad nueva que, a su vez, sea el reflejo de una nueva sociedad, racionalmente organizada según criterios científicos o, lo que viene a ser equivalente, planificada de acuerdo con "parámetros

---

20. La Ley 88 de 1947 se convertiría en la base legal para la planeación urbana en Colombia durante un largo periodo. En esta se decreta la obligación de que los municipios que contaran con un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos levantaran "el plano regulador que indique la manera como debe continuarse la urbanización futura de la ciudad. Este plano no sólo comprenderá las enmiendas y mejoras que deben hacerse a la parte ya construida, atendiendo al posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas y demás edificios necesarios a la población". Paula Schnitter, *José Luis Sert y Colombia*, 63.

funcionales".<sup>21</sup> La fuerza que habían adquirido las teorías del Movimiento Moderno en todo el mundo Occidental había calado notablemente en Medellín desde las premisas urbanísticas y arquitectónicas de los urbanistas Wiener y Sert, los cuales se amparaban en los principios decretados por la *Carta de Atenas* de fundar la reestructuración urbana en la funcionalidad de los espacios de la ciudad.

La internacionalización de los principios urbanísticos del Movimiento Moderno estuvo en manos de la extraordinaria difusión de la *Carta de Atenas* en 1943, ocho años después de sus formulaciones en el CIAM de 1933<sup>22</sup>. La problemática fundamental del urbanismo y la arquitectura moderna anunciados en esta publicación estaría caracterizada por la idea de la Ciudad Funcional, en la cual sus principios estarían clasificados en las que se creía serían las cuatro funciones básicas de la ciudad: habitar, recrearse, trabajar y circular<sup>23</sup>. La aplicación de los principios de la Ciudad Funcional en Medellín estarían sumamente alimentadas por el contacto que los urbanistas tendrían con el arquitecto suizo Le Corbusier e impulsadas por la visita que este último haría a Colombia<sup>24</sup> y significó para Wiener y Sert un sistema de estudio y "serviría como base en la formulación de un conjunto de símbolos y estándares universales"<sup>25</sup>; lo que les permitiría estructurar en el Plan para Medellín las ideas que sobre planeación física y social se discutían en el ámbito del CIAM y proponer formas de intervenir la ciudad, en un intento del Movimiento Moderno de planificar el crecimiento desordenado y la creación una nueva Ciudad. Así, la implementación de la Carta de Atenas en la ciudad estuvo circunscrita en "la segregación de estas funciones y en la eliminación

---

21. Victoriano Sainz Gutiérrez, *La cultura urbana de*, 87.

22. "La Carta de Atenas", considerado por muchos como el documento más importante producido por el CIAM, representaba las conclusiones del trabajo realizado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), "la Ciudad Funcional", en Atenas en 1933. La denominación con la que nace originalmente el documento es "Carta del Urbanismo o Carta de la Planificación de la Ciudad", sin embargo Le Corbusier la nombrará posteriormente como "Carta de Atenas".

23. "Se ha tenido como base al establecer el uso futuro de la tierra en el Area Metropolitana, la clasificación de acuerdo a las cuatro funciones establecidas como standard internacionales por el C.I.A.M. son: Habitar, trabajar, recreación (cultivar el cuerpo y el espíritu), y circular (transporte)." Wiener, P. L., et Sert, J. L., *Informe del Plan Piloto de Medellín*, Volumen II. Descripción, citado en Jaime Restrepo Uribe, *Medellín, su origen*, 353.

24. Le Corbusier visitaría Medellín entre el 25 y 27 de junio de 1947; esta sería su primera visita a Colombia de las tantas que haría como asesor para el Plano Regulador de Bogotá.

25. Paula Schnitter, *José Luis Sert y Colombia*, 136.

de las áreas de uso mixto"<sup>26</sup>. Por tanto, la propuesta de una zonificación general de la ciudad incluía áreas de uso residencial, separadas con cinturones verdes para aislarlas de la industria; áreas industriales al sur y comerciales en el centro y alrededor de las principales vías; grandes avenidas paralelas al río como la base de toda la movilidad urbana; áreas recreativas y parques; y el traslado del núcleo administrativo del centro histórico hacia el sector de Guayaquil con la propuesta de un Centro Cívico. Estos serían los ejes articuladores del Plan propuesto por Wiener y Sert.

En 1948, año en el cual se contrató el Plan Piloto, Medellín contaba con doscientos cincuenta mil habitantes y era considerada la segunda ciudad del país y el principal centro industrial en desarrollo, lo que obligaba tanto a prever un gran crecimiento para las décadas siguientes como a analizar las condiciones, para ese entonces actuales, y con ello diseñar una estructura en función de las posibilidades de reorganización y de futuro crecimiento. Basados en estas consideraciones, Wiener y Sert centran todo su Plan Piloto en relatar y pensar las características de la ciudad y la forma de transformarla, por lo que las particularidades geomorfológicas del valle jugarán un papel fundamental. Así, y como primer elemento a tener en cuenta para darle una nueva configuración urbana a Medellín, antes de entrar a considerar las cuatro funciones, Wiener y Sert sugieren la importancia que tiene para las ciudades la constitución de un sistema regional que permita las relaciones económicas, sociales, políticas y culturales con otras ciudades; de este modo, en la primera parte del informe los urbanistas propusieron que, a raíz de las condiciones geomorfológicas de la ciudad y de la estructura socioespacial, fuera permitido plantear "de forma lógica y natural" la conformación de un Área Metropolitana que facilitara, como unidad regional o área de influencia, las relaciones económicas y sociales entre todo el valle, y con esto se creaba un sistema urbano expandido y dinámico. En cuanto a la función de la habitación en el Plan Piloto, se exponía la necesidad de localizar las áreas residenciales en relación al clima, la topografía, la orientación y las líneas de comunicación y de formación de unidades vecinales que reemplazaran la vieja unidad de ordenamiento territorial, la cuadra, y que albergarían entre 5 500 a 6 000 habitantes, para que así justificara la creación y el mantenimiento de los servicios sociales elementales, como serían los lugares para el comercio, la escuela y la iglesia. Para el cultivo del cuerpo y del espíritu o la recreación, se sugeriría la creación de un sistema de zonas verdes que

26. Jaime Restrepo Uribe, *Medellín, su origen*, 353.

se conformara por la integración de los parques proyectados a lo largo de las quebradas y las laderas que paulatinamente fueran reforestadas. La función "Trabajar" se clasificó en dos líneas generales: la industria y el comercio; en cuanto a la industria, se propuso ubicarla en una gran franja territorial localizada en el sur de la ciudad, por la direccionalidad de los vientos norte-sur, y al margen del río y la línea férrea, por la proximidad con los sistemas de transporte; para el comercio se propusieron áreas de dos tipos: localizadas a lo largo de las avenidas principales y como concentraciones en el centro de la ciudad. La movilidad debía responder a la configuración del valle y a las vías existentes, por tanto, se planteaba un sistema vial transversal y longitudinal con respecto al río. Por último, la planeación de un centro cívico que desplazara las funciones más importantes de los ciudadanos a un nicho representativo de la vida urbana de la ciudad, sería presentado en el Plan Piloto como una gran necesidad, la de concentrar espacios administrativos, políticos, económicos y culturales en un mismo lugar que tuviera connotaciones simbólicas.

Aunque el Plan Piloto sería aprobado en 1950 por la Junta de Valorización y Urbanismo, y adoptado en 1951 por la Alcaldía e implementado desde entonces como el Plan Regulador, a finales de la década se modificaría considerablemente en lo que se llamó Plan Director; tales circunstancias explican el hecho de que muchas de las propuestas presentadas en el Plan Piloto nunca se concretaron.<sup>27</sup> De igual forma, al estar basados en unos principios comunes y estandarizados de lo que debía ser la ciudad moderna, el Plan Piloto y el Plano Regulador para Medellín serían objeto de innumerables críticas y la razón de muchas dificultades para su implementación. Así, el "fracaso" del Plan Piloto para Medellín, y en general de la Ciudad Funcional en todo el mundo, estaría enraizado en la imposibilidad material y simbólica de cumplir el programa del Movimiento Moderno que pretendía la renovación completa de la vida urbana y no simplemente el éxito de un nuevo estilo arquitectónico y urbanístico internacional. La pretendida "ciudad moderna" estaría inhabilitada desde su misma concepción, ya que los postulados funcionalistas estuvieron siempre determinados por una rígida norma urbanística "válida en cualquier caso y para cualquier problema"; por lo tanto, las críticas hacia la Ciudad Funcional iniciaron sus ataques señalando la inviabilidad de la construcción de la "ciudad moderna" y, en el caso de Medellín, la atención puesta en los cuatro elementos rectores de todo el Plan Piloto, motivarían

27. Gloria Inés Naranjo y Martha Inés Villa, *Entre luces y sombras*, 43.

las inquietudes por cuáles eran realmente los elementos constituyentes del mundo urbano: la primacía en la organización de la industria y en crear condiciones óptimas para la movilidad podrían desencadenar fenómenos de desagregación social; “la misma racionalidad que se pretendía global, organizadora, unitaria y unificante, por otra vía se orientaba hacia la separación, el aislamiento y la segregación”<sup>28</sup>. Las condiciones espaciales, sociales, económicas y políticas de una ciudad que se había ido paulatinamente erigiendo en el tiempo, constituyéndose como urbe a través de los procesos de crecimiento poblacional y económico, y con unos funcionamientos sociales que dependían de las apropiaciones territoriales, hacían sumamente difícil tanto una reorganización espacial como una transformación en el modo de vida y la existencia urbanas en un lapso de tiempo tan corto; la aplicación discontinua de los principios modernos creó en muchas ciudades problemas irresolubles en las periferias urbanas, y las tensiones con las periferias serán una constante en Medellín durante todo el siglo XX.

Con todo, los principales límites para la ejecución del Plan Piloto se enmarcaron en las ambiciosas pretensiones de implementar un modelo general en una ciudad con especificidades urbanas. No obstante, tanto el Plano de Medellín Futuro como el Plan Piloto contaron con una premisa discursiva sobre la que insistieron: delimitación del perímetro urbano. Con ello podría sugerirse que el rápido crecimiento demográfico y territorial de Medellín durante la primera mitad del siglo XX, y las evidencias de que se mantendría en constante aumento, fue siempre uno de los principales detonantes para la exigencia de nuevas implementaciones de planes racionales para la ciudad; pues esta constante y reiterada complejidad urbana que comenzó lentamente a finales del siglo XIX, pero con una inusitada aceleración entre la segunda y la tercera década del XX, a desdibujar la ciudad monocéntrica de crecimiento controlado dentro de un perímetro territorial definido, será la razón por la cual todos los proyectos para planificar la ciudad moderna quedarán rápidamente inhabilitados y fuesen sustituidos por otros con nuevas exigencias. En otras palabras, el afán por controlar los procesos de aglomeración urbana por medio de una contención territorial, la necesidad de delimitar el perímetro urbano y la urgencia por organizar racionalmente un espacio, que de una u otra forma ya posee una organización compleja, que se encuentra en los fundamentos teóricos de los planes urbanos formulados para Medellín, fue lo que

28. Gloria Inés Naranjo y Martha Inés Villa, *Entre luces y sombras*, 43.

precisamente posibilitó el "fracaso de la planeación en la ciudad". Por tanto, diríamos entonces que el gran déficit de la planeación urbana en Medellín, por lo menos la de la primera mitad del siglo XX, estriba en la negación de lo que Edward Soja llamará el *sinecismo*<sup>29</sup>. Este, como fuerza activa y motriz de la vida urbana, supone el accionar de la especificidad espacial del urbanismo –la expansión y la aglomeración–, transformándola en una fuerza social e histórica y, con ello, reclamando la necesidad de que en las ciudades se estimule de forma regulada las políticas urbanas de expansión. De este modo, las preguntas por la constitución territorial de la ciudad y, con ello, por la noción misma de ciudad se ponen al frente del problema de la planeación y permiten la crítica a la implementación de los modelos urbanos que se han intentado instaurar en Medellín.

### **3. Entre lo público y lo privado. La gestión del espacio y el desarrollo urbano**

Las precisiones hechas alrededor de lo que significó el urbanismo funcional y la primacía de la planeación en la ciudad moderna son las que permitirán situarnos en el momento en el que la "crisis del plan" reventó gran parte de los axiomas de definición e intervención urbana. Por una parte, las nuevas consideraciones hechas en oposición a la idea de ciudad que tenía el Movimiento Moderno fueron propicias para que nuevas herramientas conceptuales y técnicas emergieran respecto al urbanismo. Por otra, las crisis económicas mundiales a partir de la década del sesenta, y agudizadas en los años setenta y ochenta, provocarían el debilitamiento del ámbito público y reforzarían los procesos de privatización urbana. Estos dos aspectos marcarían un cambio fundamental dentro de las formas de existencia urbana en el ámbito político, social, económico y espacial y hundirían sus raíces de forma específica en la realidad local.

La planeación urbana o la planificación general de ordenamiento urbano fue considerada –como ya se ha hecho saber– la columna vertebral del urbanismo moderno; se convirtió así en lo que se pensaba la figura legal encargada de trasladar a la realidad las teorías urbanas. Sin embargo, desde las primeras críticas al plan, este tenía funciones generales de ordenamiento, lo que obstaculizaba muchas veces la

---

29. La formulación conceptual del término *sinecismo* empleado por Soja connota "el impulso al desarrollo que se deriva de hábitats densamente poblados y del estímulo de la aglomeración urbana".

materialización de las intervenciones urbanas; además, la concepción general de la ciudad implicaba la omisión de la diversidad urbana. Por tanto, las nuevas visiones acerca de la ciudad que comenzaba a emerger después de las guerras la situaron en un plano muy diferente al del Movimiento Moderno: la forma de la ciudad contemporánea no respondía a fenómenos puramente arquitectónicos, sino a otros de origen económico, político y técnico, por lo que no se constituía como una unidad homogénea reconocible territorialmente, sino como una extensión territorial fragmentaria, dividida y desarticulada. Surge entonces la idea de la ciudad entendida como un cumulo de partes, la "ciudad por partes"<sup>30</sup>. De esta forma, la constatación de la naturaleza dispar que separaba la urbe del Movimiento Moderno de la ciudad de postguerra puso en crisis el discurso de la ciudad planificada. "No más premisas universalistas, no más apelaciones a estructuras generales (...) cualquier acercamiento a la compleja realidad urbana actual tan sólo podía aspirar a abarcar ciertas partes de la misma"<sup>31</sup>. Esto supuso cuestionar la contingencia del plan en la situación contemporánea y proponer estrategias de intervención menos ambiciosas y más cercanas a la especificidad de las distintas zonas de la ciudad. No obstante, la planeación urbana seguiría constituyendo un lugar fundamental en la ciudad moderna, solo que ahora sin la misma profundidad que durante la primera mitad del siglo XX, en cuanto a ideales de transformación, fundamentalmente física, de la urbe.

La ruptura abriría dos campos de acción: el primero implicaría que el abordaje de la ciudad, desde su nueva definición, fuera a través de tácticas arquitectónicas y urbanísticas específicas, lo que suplantaría el plan urbanístico de carácter generalista por lo que se denominaría *proyecto urbano*; el segundo estaría con las nuevas connotaciones del término, en el cual ya no prevalecían las políticas de intervención espacial –pues estas quedaban en manos del proyecto–, sino que ponían su acento en la transformación socioeconómica de la ciudad. Con este último, nacía entonces la *planeación del desarrollo*.

La problemática suscitada a partir de los fracasos de la planeación tuvo sus especificidades locales. Si bien la formulación del Plan Director, a finales de la década

30. Cuando la aspiración de definir la ciudad contemporánea como una estructura unitaria se desvanecía, Aldo Rossi respondió con este nuevo presupuesto: "la ciudad por partes".

31. Carlos García Vázquez, *La ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XIX* (Barcelona: Gustavo Gili, 2004), 14.

del cincuenta, suponía una nueva directriz formal para la planeación de Medellín, basado en el Plan Piloto de Wiener y Sert, en su ejecución se produjo una gran distancia con los postulados funcionalistas. De esta forma, durante la década del setenta, con la escasa implementación del Plan Piloto y la poca conexión de los estudios realizados con la construcción de políticas públicas que efectivamente incidirían en el desarrollo urbano en distintos ámbitos –político, económico, social y espacial–, se confirmaba cierta ineficacia de la planeación y, así, quedaba en cuestión el papel de la actividad planificadora en la ciudad. Aun así, durante los últimos años de la década del cincuenta y la década del setenta, el proceso de planeación y ordenamiento urbano en Medellín mantendría un auge considerable.<sup>32</sup>

Aun con todas las intervenciones realizadas durante este periodo, los planes generales de ordenamiento físico y de delimitación del perímetro urbano y las flaquezas que estos poseían respecto de las cuestiones socioeconómicas facilitarían la entrada a los *planes de desarrollo*, los que, por su parte, presentarán un progresivo énfasis en las estrategias selectivas. Durante las últimas décadas del siglo XX, la planeación en el ámbito nacional se transformaría significativamente: por una parte, los postulados de las nuevas teorías urbanas permitieron que los principios conceptuales de la planea-

---

32. En 1955, la configuración de las Empresas Públicas de Medellín como ente autónomo permitió la unificación del manejo de una adecuada gama de servicios (electricidad, acueducto, teléfono y alcantarillado de aguas residuales); el control de las quebradas quedó a cargo de la Secretaría de Obras Públicas municipales y el transporte público urbano quedó en manos de empresas privadas; valorización Municipal continuó su creciente intervención en el sistema vial primario de la ciudad; en 1959, el ya mencionado Plan Director consistía en un plano de sistema vial urbano, primario y secundario, que fue aprobado oficialmente por el Concejo en 1960; entre 1963 y 1965 apareció un nuevo factor en la planeación vial urbana: la ingeniería del transporte, base de la concepción formal del sistema vial multimodal en el eje del río Medellín, como columna vertebral del transporte metropolitano; el avance notable de la obra de rectificación y canalización del río, obra de consistencia y continuidad ejemplares; hacia 1966, las Empresas Públicas de Medellín se comprometieron seriamente en uno de los programas que ya en 1956 había surgido como proyecto capital: el sistema troncal de alcantarillado de aguas residuales; entre 1969 y 1971 se realizó por parte de la oficina de Planeación Municipal de Medellín el "Estudio básico para el plan vial de Medellín"; el traslado del centro administrativo hacia La Alpujarra, sustentando su proyecto en la recomendación de descongestionar de actividades el centro histórico y la posibilidad de recoger las diferentes entidades públicas en un solo lugar; la desaparición del gran mercado minorista de Guayaquil y su dispersión en plazas satélites; la conformación del Centro Mayorista Metropolitano en Itagüí; y el comienzo en 1977 de una Sociedad Mixta para la Terminal de Transporte de Buses Intermunicipales construida y terminada en 1984. Fabio Botero Gómez, "La planeación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994", en *Historia de Medellín*, tomo 2, ed. Jorge Orlando Melo (Medellín: Suramericana de Seguros, 1996), 522-527.



ción urbana evolucionaran dentro de un nuevo marco conceptual, el cual provocaría el declive de las formulaciones de planes piloto y planes directores e impulsaría la emergencia conceptual de los planes de desarrollo; por otra, la ampliación y cualificación de la legislación hacia lo departamental, metropolitano y municipal impulsaría las nuevas legislaciones sobre ordenamiento urbano, las cuales incluían consideraciones sobre áreas metropolitanas, planes integrales de desarrollo, normas sobre densificación y usos del suelo; medidas de expropiación, catastro y valorización; fortalecimiento administrativo e institucional de las entidades distritales, metropolitanas y municipales. Esto daba cuenta, al menos de manera formal, de una apertura hacia procesos de descentralización que otorgaban importancia a los planes regionales y sectoriales.<sup>33</sup>

Después de un largo periodo de debates y reformulaciones durante la década del ochenta, en el que estuvieron involucrados el gobierno, los sectores privados y, de forma predominante, las compañías constructoras, fue aprobada la Ley de Reforma Urbana en 1989. Con ella se precisaban las normas concernientes a la elaboración de planes integrales de desarrollo, los cuales debían incluir: plan y reglamento de los usos del suelo con normas urbanísticas precisas; plan vial, de servicios y obras públicas; plan de inversiones y plan de reserva de tierras urbanizables. Con esto quedaría explícito tanto las responsabilidades de los alcaldes de formular los Planes de Desarrollo como la cada vez mayor descentralización y el reconocimiento a la participación ciudadana. No obstante, la Constitución Política de 1991 definiría nuevos parámetros para la planeación: la elaboración de planes estratégicos sería su principal demanda. Por tanto, en 1993, el Concejo Municipal aprobaría la parte estratégica de un plan general que condensara los planes sectoriales, zonales, estatutos temáticos y planes de gobierno previstos en su formulación. Lo que se pretendía con este era "ordenar, orientar, priorizar y regular las acciones de los diversos agentes del desarrollo a escala humana en el ámbito del municipio de Medellín y de las relaciones con su área de influencia y con el país en general"<sup>34</sup>. Esta nueva perspectiva demostraba una verdadera transformación de los principios de la planeación y evidenciaba esas nociones de ciudad que comenzaron a hacerse visibles a partir de un entendimiento de la diversidad urbana. De esta forma, se pondría en el centro de la nueva propuesta la participación

33. Gloria Inés Naranjo y Martha Inés Villa, *Entre luces y sombras*, 84-85.

34. Concejo de Medellín, *Plan General para el Desarrollo de Medellín*. Parte Estratégica (Medellín: Concejo de Medellín, 1993), 2.

del ciudadano en la fabricación del destino de la ciudad y las apropiaciones urbanas que pudieran emerger a raíz de estos nuevos privilegios.<sup>35</sup>

Ahora bien, otro de los acontecimientos que tuvo como consecuencia la "crisis del plan" estaría relacionado con la reestructuración global de la economía capitalista.<sup>36</sup> La crisis económica de la década de los sesenta<sup>37</sup> truncaría el modelo urbanístico de la planeación: "las ciudades se inundaron de pobreza y obsolescencia funcional, y el poder político, abrumado por agudas problemáticas sociales, comenzó a apoyar todo lo que significara creación de puestos de trabajo"<sup>38</sup>. El crecimiento urbano, uno de los factores que podía dinamizar la economía, tendría que dejar de ser algo que era necesario controlar –como en las formulaciones de los planes– para pasar a ser algo que se debía fomentar. Surgieron así las necesidades de que la planificación se adaptara a las nuevas realidades urbanas, realidades mutantes y conflictivas, que no podían abordarse desde los objetivos a largo plazo de los planes generales. Sin embargo, hacer frente a una nueva realidad urbana sin herramientas teóricas y técnicas que permitieran crear estrategias de intervención urbana derivó en que durante la década de los ochenta, cuando se reactivó la economía mundial, se hicieran a un lado los planes generales y las normas urbanísticas, para dar paso a las inversiones privadas; y esto sería un fenómeno generalizado para la mayoría de las ciudades que tenían como orden social rector el capitalismo.<sup>39</sup> A partir de entonces, la ciudad comenzó a proyectarse a corto plazo de forma flexible, fragmentaria, parcial y desarticulada y, con esto, se reafirmó la eficacia del *proyecto*. Así, la práctica de la planeación urbana recibió un tratamiento preferente por parte de nuevos entes reguladores, los cuales la situaban dentro de sus intervenciones estratégicas de inversión económica.

35. Gloria Inés Naranjo y Martha Inés Villa, *Entre luces y sombras*, 114.

36. Edward Soja, *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (Madrid: Traficante de sueños, 2008), 150.

37. La crisis económica, que condujo a una crisis urbana, que estalló en todas partes del mundo en la década de 1960, constituyó una de tantas señales de que el prologado auge económico que tuvo lugar en los países industriales avanzados durante el periodo posterior a la guerra estaba llegando a su fin. "Algunas reafirmaciones del poder de los países menos industrializados comenzaron a desafiar el viejo orden global, que había ayudado a sostener el boom, el específico orden urbano de las grandes metrópolis capitalistas, que constituían los centros de control nacional y regional de la economía mundial comenzó a desintegrarse a partir de los levantamientos llevados a cabo por aquellos que menos se habían beneficiado de la expansión económica de postguerra". Edward Soja, *Postmetrópolis*, 150.

38. Carlos García Vásquez, *La ciudad hojaldre*, 15.

39. Edward Soja, *Postmetrópolis*, 218.

Entre las estrategias de valorización del suelo urbano y la necesidad de crear dinámicas de consumo,

El capital se representa a sí mismo en la forma de un paisaje material creado a su propia imagen, creado como valor de uso con el fin de aumentar la progresiva acumulación de capital. El paisaje geográfico resultante corona el desarrollo capitalista anterior. Pero, al mismo tiempo, expresa el valor del trabajo muerto sobre el trabajo vivo y, como tal, encierra e inhibe el proceso de acumulación dentro de un conjunto de restricciones físicas (...) Por lo tanto, el desarrollo del capitalismo debe negociar un camino ubicado en el límite entre preservar los valores de cambio de las inversiones capitalistas en la planificación urbana ya realizadas y destruir el valor de estas inversiones con el fin de generar nuevos espacios para la acumulación. En el capitalismo tiene así lugar una eterna lucha en la cual el capital construye un paisaje material apropiado a su propia condición, en un momento particular, sólo para luego tener que destruirlo, generalmente en el curso de una crisis, en otro momento histórico. El flujo y reflujo temporal y geográfico de inversión en la planificación urbana sólo puede ser comprendido en términos de dicho proceso.<sup>40</sup>

La dinámica urbana esbozada en esta cita puede representar ese fenómeno que se encuentra profundamente arraigado en la especificidad espacial de la ciudad capitalista: la configuración de nuevas geografías urbanas a través de los flujos económicos. En este caso, Harvey señala que una geografía urbana específica es creada por el capitalismo y diseñada fundamentalmente para facilitar el proceso de acumulación.

Según esto, es posible observar que la rigidez del entorno urbano edificado en el pasado puede generar, muchas veces, problemas para la continua acumulación. Por tanto, la generación de espacio libre para la acumulación puede desencadenar y, por lo general desencadena, que la anulación de espacios que fueron útiles en el pasado se convierta en la *solución espacial* de los inversores privados.<sup>41</sup> De esta forma, el diagnóstico parece claro: el plan general no podía seguir obviando las leyes del capital. Las características socioespaciales de cada uno de los fragmentos urbanos ya

40. David Harvey, *Urbanismo y desigualdad social* (Madrid: Siglo XXI, 1977), 124.

41. Aunque estas teorías se basan en la idea de que "la ciudad y el territorio donde viviremos en los próximos años ya está construido" y que, por ende, la necesidad ahora es más de planear los cambios de la ciudad existente que de planear su crecimiento; es imposible negar que la ciudad de Medellín, enmarcada en estas "nuevas" consideraciones de planeación a través del POT de 1999, todavía está viviendo un proceso de expansión territorial. Expansión que si bien no es producida a través de los instrumentos legales, sí se efectúa gracias a procesos ilegales de urbanización.

no se correspondían con las funcionales y las características funcionales no lo hacían con las morfológicas.

Aunque la vertiginosa velocidad de propagación de la "privatización del paisaje urbano", o de la "ciudad de los promotores" como la llamaría Peter Hall, ponía de manifiesto la "crisis del plan", pues se lo creía sin instrumentos adecuados para enfrentar las condiciones urbanas que trajo consigo el capitalismo de postguerra, la persistencia de la planeación como el medio de gestión del espacio urbano más eficaz de la modernidad, permitiría su transformación conceptual y técnica. Por tanto, las relaciones entre las críticas hechas a la planeación y la crisis del sistema capitalista mantendrían una articulación a través de sus derivas: la "crisis del plan". En este sentido, sería válido sugerir<sup>42</sup> que, en el caso de Medellín, la implementación de los Planes de Desarrollo, del Plan de Ordenamiento Territorial en 1999 y, sobre todo, de los planes sectoriales fue la respuesta dada no solo a unas nuevas nociones sobre la planeación, que permitirían una ampliación en los campos de acción, sino a la urgencia, por parte del Poder municipal, por mantener un cierto "control" –al menos aparentemente– del espacio urbano. Así, desde finales de la década de los ochenta, algunos sectores de la ciudad se estaban reconfigurando por manos privadas y, con esto, la necesidad de constituir una relación entre lo público y lo privado sería el motor fundamental para la gestión del espacio y el desarrollo urbano en Medellín a partir de entonces. Comienza así la utilización de otro concepto: la *planeación estratégica*<sup>43</sup>; la propuesta encerrada aquí es la de la *desregulación*, con la cual los gobiernos eliminan algunas regulaciones específicas –en este caso urbanísticas– para favorecer la operación del mercado; puede reconocerse entonces esa línea profunda que entronca con algo característico de la posmodernidad como condición social y que es identificada como la progresiva privatización de lo público. Con todo, habrá también que admitir que la planeación moderna se mantendrá siempre en un punto intersticial entre lo público y lo privado.

---

42. Esta sugerencia vale solo, hasta el momento, como hipótesis.

43. Se refiere a esa corriente del pensamiento económico que, proveniente del ámbito de la empresa privada, se ha querido aplicar también al ámbito de lo público y, concretamente, a la gestión de lo urbano, originando lo que se ha llamado un enfoque estratégico del planeamiento urbanístico. Victoriano Sainz Gutiérrez, *La cultura urbana*, 251.

#### 4. De la globalidad a la localidad: la "banalización" del paisaje urbano. Consideraciones finales

La emergencia de la noción de *posmodernidad* nos lleva hacia otros horizontes discursivos del mundo urbano, en el cual se la representa como la caracterización de un nuevo modo de vida contemporáneo, pero marcado al mismo tiempo por profundas e inmutables continuidades con el pasado y que tiene como mayor lugar de efectuar la ciudad, con lo que surgirá lo que se conocerá como la *postmetrópolis*. Para Soja, estos conceptos no aluden, en modo alguno, a una superación de la alegoría metropolitana de la modernidad; ya que ni siquiera los nuevos procesos de urbanización son completamente inéditos. Por tanto, la *postmetrópolis* es considerada como una variación particular de las cuestiones relacionadas a la reestructuración generada por las crisis económicas y al desarrollo desigual que han estado modelando el espacio urbano desde el nacimiento de la modernidad industrial y urbana. Pero, al mismo tiempo, es algo significativamente nuevo y diferente; es el resultado de un periodo de intensas y extensas reestructuraciones que tuvieron un impacto más profundo sobre todos los aspectos de la vida humana y urbana, que en cualquier otro periodo precedente.

El cambio *postmetropolitano* es igualmente descrito como una implosión y una explosión a escala de las ciudades, una extraordinaria transformación de gran alcance del espacio urbano; así, el mundo es entendido como la síntesis de lo urbano y la ciudad como una síntesis del mundo.<sup>44</sup> De este modo, la *posmodernidad* puede ser representada como un producto de la intensificación de los procesos de globalización, a través de los cuales y de forma simultánea, lo global se va redefiniendo dentro lo local y lo local dentro de lo global. Esta simultaneidad está conduciendo a un tipo de "mundialidad", o "glocalidad", de la ciudad a través de su instalación en una red global de lugares, hasta ahora dispersos, pero que de forma progresiva absorben a todos los sujetos y a todas las ciudades en unos ritmos económicos y sociales comunes. En este contexto, podría decirse que, desde finales del siglo XX, las ciudades del mundo Occidental

---

44. Lewis Mumford, *La ciudad en la historia* (Buenos Aires: Infinito, 1966), 7.

Son cada vez menos representativas del punto culminante de las culturas locales y territoriales. De hecho, muchas de estas ciudades corren el riesgo de volverse residuales; monumentos abandonados y obsoletos pertenecientes a una época pasada. O también, en tanto regiones crepusculares, resultado de proyectos que alguna vez fueron firmes y racionales, son transformadas a paisajes urbanos estetizados, mientras que sus antiguas poblaciones, al no jugar ningún papel, son introducidas en otros discursos: las comunidades étnicas, la pobreza urbana, la decadencia de las zonas urbanas deprimidas, el deterioro industrial, las drogas, el crimen organizado (...) Mientras que la ciudad anterior constituía una discreta unidad geográfica, económica, política y social, fácilmente identificable en su separación radical del espacio rural, la metrópolis industrial occidental contemporánea tiende a llevar ese 'otro lugar' hacia su propia zona simbólica.<sup>45</sup>

La totalidad de las espacialidades urbanas, que se encuentran diseminadas en el territorio metropolitano pero que se conectan a través de cualquier medio de comunicación, constituyen cada vez más el lugar de un mundo compartido y modelado de forma común.

Comienza, por tanto, la aparición de nuevas formas de urbanización banal del territorio, ya que los elementos que se conjugan para dar lugar a un paisaje concreto pueden ser repetidos y replicados en muchos lugares. Así, la relación entre la globalización y la banalización en la posmodernidad se refiere a cómo el paisaje urbano se tematiza y a cómo la fragmentación metropolitana de una determinada ciudad puede ser idéntica a la fragmentación metropolitana de otra. No obstante, cabe advertir que las mismas políticas urbanas son las que han facilitado las condiciones propicias para el desarrollo de lo que Francesc Muñoz ha llamado *urbanalización*. Como ya había sido anticipado en el ítem anterior, lo que ha sido conocido desde la economía como *desregulación* sería lo que, de una u otra forma, daría el impulso a las nuevas determinaciones en las políticas económicas y fiscales como en la gestión de los mercados laborales. La adaptación a las crisis económicas de la segunda mitad del siglo XX, se fue arraigando a los postulados políticos del liberalismo económico del siglo XIX; sin embargo, nuevas premisas y otras condiciones sociales, políticas y económicas coincidían en la necesidad de demandar una mayor liberación, por parte del Estado y las instancias públicas, de la actividad económica y empresarial. Igualmente, las políticas urbanas no quedarían al margen de este cambio y las demandas de una mayor

---

45. Iain Chambers, *Border Dialogues: Journeys in Postmodernity* (Londres: Routledge, 1990), 53.

participación privada y menor control público en la gestión de la ciudad empezaron a ser traducidas en una nueva forma de entender el gobierno urbano; esta nueva forma de gobierno puede ser sintetizada en cuatro elementos: el diseño de políticas de marketing y promoción urbana, orientadas a la competición entre las ciudades en un mercado global de inversiones; el auge de la *planeación estratégica* como la articulación de agentes tanto públicos como privados en el diseño urbano; la multiplicación de herramientas técnicas y conceptuales de gestión urbana, en las que la relación público-privado es entendida como un medio para agilizar y flexibilizar el gobierno de la ciudad; y la privatización de infraestructuras y servicios urbanos.<sup>46</sup>

Bajo caracterizaciones como estas, de lo que significa en la posmodernidad la banalización del paisaje urbano, podemos admitir que en Medellín han ocurrido y están ocurriendo fenómenos similares. Desde 1972, la ciudad inauguró un proceso de reproducción de las espacialidades urbanas internacionales y, con ello, se dio inicio a la incorporación de unos hábitos urbanos que tendrían también sus raíces en otras ciudades: con el primer centro comercial del país, San Diego, Medellín retrataba los ideales consumistas norteamericanos a través de la figura del *shopping mall*; a partir de esto, en el sector sur de la ciudad se impulsó de forma inusitada un crecimiento de infraestructura habitacional, turística, bancaria, financiera y comercial de grandes proporciones;<sup>47</sup> crecimiento que se extendería hasta nuestros días, pero que de igual forma ha empezado un proceso de propagación hacia otros sectores. Así, Con Ruta N, por ejemplo, se demuestra que los últimos proyectos urbanos han puesto de manifiesto cómo las tan requeridas mejoras en cuanto a eficacia y agilidad en la elaboración y gestión de programas urbanos van acompañadas cada vez más del creciente poder de decisión de la iniciativa privada, la cual, y en este caso específico, es representada en gran parte por capitales internacionales; capitales de los cuales, podríamos decir, se está empezando a depender para controlar el proceso de crecimiento y transformación de la ciudad. La política urbana en Medellín se ha ido convirtiendo en algo negociado y negociable entre los sectores públicos y privados, entre las demandas de la economía global y las exigencias, no siempre consideradas en estas decisiones, del territorio local.

---

46. France Muñoz, *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales* (Barcelona: Gustavo Gili, 2008), 53.

47. Luis Fernando González Escobar, *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia: 1980-2010* (Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2010), 181.

Ahora bien, cuando comparamos las políticas urbanas del periodo de emergencia de los *Planes de Desarrollo*, en el que los problemas de la descentralización y de la participación ciudadana eran el centro de interés, no es difícil concluir que se ha producido un proceso de simplificación progresiva de la planeación de la ciudad: por ejemplo, el entendimiento de la ciudad como un conjunto de espacialidades disímiles, que era necesario considerar en su globalidad para enmarcar cada problemática en un contexto general, suscitó las formulaciones de los planes sectoriales en un esfuerzo de reconocimiento de las especificidades de cada fragmento urbano.<sup>48</sup> Esta comparación con el periodo que nos precede evidencia un cambio fundamental: la necesidad de los planes sectoriales concebidos como un instrumento de análisis y reconocimiento de la ciudad para futuras intervenciones fue orientándose paulatinamente hacia la participación especializada de la ciudad en los mercados globales de producción y consumo. De hecho, las políticas urbanas han contribuido en buena medida a este proceso de participación de la ciudad en los mercados globales, pues, como es bien sabido, han asumido como principal cometido la transformación espacial y económica de algunos fragmentos específicos de la ciudad, lo que en muchos casos facilita y demanda la inserción del capital privado.

Con esta nueva orientación urbana, la simplificación de las coordenadas de intervención y planeación territorial ha ido configurando procesos de fracturación espacial y social de la ciudad. Así, la fragmentación metropolitana cobra un sentido completamente distinto al de la modernidad; en este caso la fragmentación no es sinónimo de dinamismo y diversidad productora de vitales espacialidades urbanas, sino que, por el contrario, está vinculada a los fenómenos de segregación urbana y de desigualdad social, lo que irá poco a poco condenando a la ciudad a un proceso de "archipiélagización"<sup>49</sup> del territorio. De este modo, la ciudad se divide en lugares que cumplen un papel determinante dentro de estas nuevas dinámicas de consumo urbano y lugares aislados del dinamismo postmetropolitano; estos últimos se vuelven muchas veces virtualmente demonizados al ser "insertados en otros discursos"; a al-

---

48. Y aunque las políticas urbanas mantengan un estatuto obligado en el marco político local, también habrá que admitir que muchas de las iniciativas planteadas en los planes se ven obstaculizadas por otro tipo de intereses, por lo que la planeación solo queda catalogada dentro de las retóricas políticas.

49. La noción de archipiélago urbano es usado por Mike Davis y Edward Soja para explicar la "proliferación de nuevas represiones en el espacio y la movilidad" que está conduciendo a la separación excluyente de los espacios urbanos.



gunos se les adjudica la figura del enemigo, constituyendo de este modo "poblaciones flotantes de nómadas urbanos que ocupan 'bolsas locales de extrema dureza', portadoras de pobreza, decadencia, enfermedad, drogas, crimen y violencia"<sup>50</sup>.

Las consideraciones anteriores solo pueden dejar entre dicho la eficacia social de los nuevos procesos de urbanización y, con ello, la desregulación pública de las políticas urbanas. Por tanto, es pertinente abordar el papel de la planeación como un soporte de la regulación del espacio urbano que, necesaria o no, hoy en día es cada vez más difícil de mantener. Queda entonces abierta la pregunta por la eficacia de la planeación y por sus consecuencias sobre las realidades urbanas; y, con todo, los intentos por realizar una revisión histórico-crítica al problema del urbanismo y la planeación moderna, no solo desde una aproximación local, sino con componentes teórico-conceptuales que se enmarcan en el ámbito académico internacional, permitirán, más que concluir, abrir nuevos horizontes de interpretación y niveles de entendimiento. Y así, solo abarcada en reflexiones más amplias, ya que es necesario repensar las formas en las que se está gestionando el futuro de nuestro espacio urbano, puede, por tanto, tener hoy la planeación urbana una actualidad problemática.

## Bibliografía

Botero Gómez, Fabio. "La planeación del desarrollo urbano de Medellín, 1955-1994". En *Historia de Medellín*, tomo 2. Editado por Jorge Orlando. Medellín: Suramericana de Seguros, 1996, 521-530.

Castro-Gómez, Santiago. *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009.

Chambers, Iain. *Border Dialogues: Journeys in Postmodernity*. Londres: Routledge, 1990.

Concejo de Medellín. *Plan General de Desarrollo para Medellín*. Medellín: Concejo de Medellín, 1993.

---

50. Edward Soja, *Posmetrópolis*, 223.

Frisby, David. *Los paisajes urbanos de la modernidad*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2007.

García Vásquez, Carlos. *La ciudad hojalde: visiones urbanas del siglo XIX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

González Escobar, Luis Fernando. *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia: 1980-2010*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2010.

González Escobar, Luis Fernando. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, 2007.

Harvey, David. *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI, 1977.

Hilpert, Thilo. *La ciudad funcional: Le Corbusier y su visión de la ciudad*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración local, 1983.

Llanos, José y Valencia, Marco. "Fragmentos y cotidianos. Hacia la generación de claves interpretativas para comprender la ciudad contemporánea". *Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje* Vol: II n.º 5 (2005). <http://www.ucentral.cl/dup/pdf/00001.pdf>.

Monclús, Francisco. "Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de 'embellecimiento' a la reforma global en el siglo XVIII". *Ciudad y territorio* n.º 79 (1989): 25-40.

Mumford, Lewis. *La ciudad en la historia*. Buenos Aires: Infinito, 1966.

Muñoz, Frances. *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Naranjo, Gloria Inés y Martha Inés Villa. *Entre luces y sombras. Medellín: espacio y políticas urbanas*. Medellín: Corporación Región, 1997.

Restrepo Uribe, Jaime. *Medellín, su origen, progreso y desarrollo*. Medellín: Servigráficas, 1981.

Roncayolo, Mario. *La ciudad*. Barcelona: Paidós, 1988.

Sainz Gutiérrez, Victoriano. *La cultura urbana de la posmodernidad. Aldo Rossi y su contexto*. Sevilla: Alfar, 1999.

Schnitter, Paula. *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, Área Metropolitana del Valle de Aburra, 2007.

Soja, Edward. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficante de sueños, 2008.