



Retratos de *agua* y **piedra**



Pasado



Presente



Futuro

 **Parques del
Río Medellín**
En la corriente de la vida

PLANO TOPOGRAFICO DE MEDELIN

ARREGIADO Y COMPLETADO POR
PINILLOS Y LONGAS, EN ENERO
DE 1906
PARA EL DIRECTORIO DE MEDELIN

EXPLICACION

1. Edificios de 2. Suelo y C/
3. Agua corriente
4. Puentes de madera
5. Cercas de alambre
6. Cercas de paja
7. Cercas de barro
8. Cercas de piedra
9. Cercas de hierro
10. Cercas de alambre
11. Cercas de paja
12. Cercas de barro
13. Cercas de piedra
14. Cercas de hierro
15. Cercas de alambre
16. Cercas de paja
17. Cercas de barro
18. Cercas de piedra
19. Cercas de hierro
20. Cercas de alambre
21. Cercas de paja
22. Cercas de barro
23. Cercas de piedra
24. Cercas de hierro
25. Cercas de alambre
26. Cercas de paja
27. Cercas de barro
28. Cercas de piedra
29. Cercas de hierro
30. Cercas de alambre
31. Cercas de paja
32. Cercas de barro
33. Cercas de piedra
34. Cercas de hierro
35. Cercas de alambre
36. Cercas de paja
37. Cercas de barro
38. Cercas de piedra
39. Cercas de hierro
40. Cercas de alambre
41. Cercas de paja
42. Cercas de barro
43. Cercas de piedra
44. Cercas de hierro
45. Cercas de alambre
46. Cercas de paja
47. Cercas de barro
48. Cercas de piedra
49. Cercas de hierro
50. Cercas de alambre
51. Cercas de paja
52. Cercas de barro
53. Cercas de piedra
54. Cercas de hierro
55. Cercas de alambre
56. Cercas de paja
57. Cercas de barro
58. Cercas de piedra
59. Cercas de hierro
60. Cercas de alambre
61. Cercas de paja
62. Cercas de barro
63. Cercas de piedra
64. Cercas de hierro
65. Cercas de alambre
66. Cercas de paja
67. Cercas de barro
68. Cercas de piedra
69. Cercas de hierro
70. Cercas de alambre
71. Cercas de paja
72. Cercas de barro
73. Cercas de piedra
74. Cercas de hierro
75. Cercas de alambre
76. Cercas de paja
77. Cercas de barro
78. Cercas de piedra
79. Cercas de hierro
80. Cercas de alambre
81. Cercas de paja
82. Cercas de barro
83. Cercas de piedra
84. Cercas de hierro
85. Cercas de alambre
86. Cercas de paja
87. Cercas de barro
88. Cercas de piedra
89. Cercas de hierro
90. Cercas de alambre
91. Cercas de paja
92. Cercas de barro
93. Cercas de piedra
94. Cercas de hierro
95. Cercas de alambre
96. Cercas de paja
97. Cercas de barro
98. Cercas de piedra
99. Cercas de hierro
100. Cercas de alambre

1. Edificios de 2. Suelo y C/
3. Agua corriente
4. Puentes de madera
5. Cercas de alambre
6. Cercas de paja
7. Cercas de barro
8. Cercas de piedra
9. Cercas de hierro
10. Cercas de alambre
11. Cercas de paja
12. Cercas de barro
13. Cercas de piedra
14. Cercas de hierro
15. Cercas de alambre
16. Cercas de paja
17. Cercas de barro
18. Cercas de piedra
19. Cercas de hierro
20. Cercas de alambre
21. Cercas de paja
22. Cercas de barro
23. Cercas de piedra
24. Cercas de hierro
25. Cercas de alambre
26. Cercas de paja
27. Cercas de barro
28. Cercas de piedra
29. Cercas de hierro
30. Cercas de alambre
31. Cercas de paja
32. Cercas de barro
33. Cercas de piedra
34. Cercas de hierro
35. Cercas de alambre
36. Cercas de paja
37. Cercas de barro
38. Cercas de piedra
39. Cercas de hierro
40. Cercas de alambre
41. Cercas de paja
42. Cercas de barro
43. Cercas de piedra
44. Cercas de hierro
45. Cercas de alambre
46. Cercas de paja
47. Cercas de barro
48. Cercas de piedra
49. Cercas de hierro
50. Cercas de alambre
51. Cercas de paja
52. Cercas de barro
53. Cercas de piedra
54. Cercas de hierro
55. Cercas de alambre
56. Cercas de paja
57. Cercas de barro
58. Cercas de piedra
59. Cercas de hierro
60. Cercas de alambre
61. Cercas de paja
62. Cercas de barro
63. Cercas de piedra
64. Cercas de hierro
65. Cercas de alambre
66. Cercas de paja
67. Cercas de barro
68. Cercas de piedra
69. Cercas de hierro
70. Cercas de alambre
71. Cercas de paja
72. Cercas de barro
73. Cercas de piedra
74. Cercas de hierro
75. Cercas de alambre
76. Cercas de paja
77. Cercas de barro
78. Cercas de piedra
79. Cercas de hierro
80. Cercas de alambre
81. Cercas de paja
82. Cercas de barro
83. Cercas de piedra
84. Cercas de hierro
85. Cercas de alambre
86. Cercas de paja
87. Cercas de barro
88. Cercas de piedra
89. Cercas de hierro
90. Cercas de alambre
91. Cercas de paja
92. Cercas de barro
93. Cercas de piedra
94. Cercas de hierro
95. Cercas de alambre
96. Cercas de paja
97. Cercas de barro
98. Cercas de piedra
99. Cercas de hierro
100. Cercas de alambre



Retratos de *agua* y **piedra**

Parques del Río Medellín

Retratos de Agua y Piedra

Aníbal Gaviria Correa
Alcalde de Medellín

Jorge Pérez Jaramillo
Departamento Administrativo de Planeación

Margarita María Angel Bernal
Gerente Empresa de Desarrollo Urbano - EDU

Antonio Vargas Del Valle
Gerente Proyecto Parques del Río Medellín

Carlos Eduardo Macías Torres
Director técnico Parques del Río Medellín

María del Rosario Escobar Pareja
Secretaria de Cultura Ciudadana

Textos

Lina María García Palacio
Olga Cristina Agudelo Hernández
Ana Catalina Ospina Toro

Asesor editorial

Luis Fernando Ospina Vanegas

Edición

Antonio Vargas Del Valle
Leison Romaña Romaña
Juan Pablo López
Ana Catalina Ospina Toro
Liliana Rodríguez Agudelo
Ana María Correa Arcila
Luisa Fernanda Buitrago Correa

Corrección de estilo

Herman Ferney Montoya Gil
Luis Fernando Arbeláez Sierra

Fotografías

Biblioteca Pública Piloto
Ángel Octavio Vargas García
John Dany Granada Flórez

Diseño y diagramación

Luisa Fernanda Buitrago Correa

Ilustración

Luisa Fernanda Buitrago Correa
Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad

ISBN

978-958-58330-1-2

Impresión

Puntotres

Tiro:

1.000 ejemplares

Primera Edición: septiembre de 2014

Medellín, Colombia, 2014

© EDU Empresa de Desarrollo Urbano

©Alcaldía de Medellín, 2014

Esta es una publicación oficial del Municipio de Medellín y la Empresa de Desarrollo Urbano, que se realiza en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la ley 1474 de 2011 – Estatuto Anticorrupción, que dispone la prohibición de la divulgación de programas y políticas oficiales para la promoción de servidores públicos, partidos políticos o candidatos.

Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio impreso, electrónico o reprográfico sin el permiso previo de la Empresa de Desarrollo Urbano, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 23 de 1982.

“Devolverle la vida al río y el río
a la ciudad y a sus habitantes”



Anibal Gaviria Correa
Alcalde de Medellín

Retratos de *agua* y *pedra*:



Presentación...6
Anibal Gaviria Correa
Alcalde de Medellín



Introducción...8

CAPÍTULO 1. PERSONAJES DE AGUA Y PIEDRA



Relatos de lavanderas
y aguateras...10



De los balseros...14



Historias en el agua...16

Relatos de arena:
los areneros del río...18



CAPÍTULO 2. DE LA PIEDRA Y EL RÍO: DISEÑOS E INTERVENCIONES



Al otro lado del río...20



Chiqueros, trinchos, cuelga,
rectificación y canalización
del río Medellín...24

Trazos de fuego: Pedro Nel Gómez...28



CAPITULO 3. POR EL CURSO DEL RÍO



El Ferrocarril...30

Historias de un Barrio Triste...34



Cerros Tutelares: La Asomadera,
Nutibara y El Volador.36

Aula Ambiental: Paseo del río...40



Imágenes de futuro: Proyecto
Parques del Río Medellín...42

El río cobra protagonismo...46



Bibliografía... 52

Presentación

Medellín ha tenido un vertiginoso crecimiento. En los últimos sesenta años pasó de tener 358.819,¹ a 2'500.000 habitantes. La ciudad se encuentra ahora en un proceso de consolidación, el cual involucra los retos derivados de su conurbación con municipios vecinos que hacen parte del Valle de Aburrá.

Hoy en día, Medellín es ejemplo del potencial de una ciudad que logra renovar su base productiva, fortalecer sus tejidos sociales y regenerar sus espacios y sistemas urbanos. En la estrecha articulación de estos componentes reside la verdadera innovación.

El urbanismo, la manera como se incide en la configuración de la ciudad con sus espacios y equipamientos públicos, así como su apropiación por la ciudadanía, ha sido un factor fundamental en los procesos que están transformando a Medellín. “Escuela es todo lo que hay bajo el sol”: La relación de los habitantes con su ciudad, con lo público, es la base de la construcción de ciudadanía. Esta es la síntesis de nuestro concepto del urbanismo cívico pedagógico. Todos los proyectos estratégicos de Medellín tienen ese sentido, trascienden su funcionalidad.

El Río Medellín

El desarrollo urbano impactó de manera muy negativa al río Medellín, la espina dorsal del Valle de Aburrá. Degradada la calidad de sus aguas, un discutible enfoque predominante en el siglo pasado llevó a la “rectificación” de su sinuoso cauce y a su confinamiento entre muros

de concreto. El río Medellín se tornó en el eje del sistema de movilidad del Valle de Aburrá. Las autopistas urbanas implantadas en sus márgenes, junto con la línea del Metro, constituyen una efectiva barrera que restringe el acceso de los habitantes de Medellín a las estrechas franjas remanentes de espacio público.

Así, el ciudadano ha perdido la relación con su río, el cual, sin embargo, permanece en el corazón y la memoria colectiva, que mantienen vivo el deseo de reencontrarlo. Importantes eventos de la ciudad, como la iluminación navideña y el desfile de silleteros, se llevan a cabo en su entorno, para lo cual se requiere suspender el tráfico en las autopistas adyacentes.

Se han emprendido ya acciones para recuperar tanto el río Medellín como la red de quebradas afluentes que descienden de las laderas, componentes todos de un mismo sistema. La Alcaldía de Medellín y entidades como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la Empresa de Desarrollo Urbano y las Empresas Públicas de Medellín, por ejemplo, han diseñado y están ejecutando importantes proyectos en ese sentido.

Parques del Río Medellín

Parques del Río Medellín es un proyecto estratégico de transformación urbana que convertirá al río en el eje ambiental y de espacio público de la ciudad y su región. Optimizando su actual función como eje principal de movilidad, el río deberá ser el elemento estructurador e integrador de los diferentes sistemas del territorio y escenario central para el encuentro ciudadano.

¹Verónica Perfetti, Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad, en: Historia de Medellín Tomo I, editado por Jorge Orlando Melo. Bogotá: Suramericana de Seguros, 1996, p.103

Así, el río retomará significados y funciones primordiales para los habitantes de Medellín y el territorio que ocupan. Parques del Río Medellín organizará y potenciará los procesos de transformación urbana que son necesarios para que Medellín crezca sin expandirse, política que es el fundamento del proceso en marcha de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial -POT.

El Proyecto debe entonces encontrar un delicado balance entre múltiples exigencias, en apariencia contradictorias. La funcionalidad del eje vial regional y arterial urbano debe ser no solo mantenida sino mejorada. Es la columna vertebral de la movilidad en el Valle de Aburrá, por lo tanto, de la competitividad

de Medellín. La recuperación de valores ambientales debe ser compatible con las funciones propuestas de espacio público, de ágora ciudadana. El río mismo tiene unas características desafiantes, por su caudal y las variaciones que éste tiene.

Parques del Río Medellín es un proyecto que obviamente supera a una administración municipal. Pero es necesario definir y materializar acciones a corto y mediano plazo que garanticen la viabilidad de su realización y lo tornen en un proceso irreversible.

Invitamos entonces a los ciudadanos y las ciudadanas a conocer y apropiarse de este proyecto, para generar un amplio espectro de visiones sobre la relación entre la ciudad y el río, cuyo propósito es el de devolverle la vida al río y el río a la ciudad y a sus habitantes.



Introducción

Este álbum de Retratos de Agua y Piedra ha sido construido a partir de los relatos de personas cuya historia de vida está directamente ligada al río Medellín. La cuenca del río Medellín, también conocido como río Aburrá, está localizada sobre la cordillera Central, en el centro del departamento de Antioquia, en la región Occidental de Colombia. El río nace en el alto de San Miguel en el municipio de Caldas. Atraviesa 10 municipios y finalmente se une al río Grande en Puente Gabino, donde cambia de nombre a río Porce. Su cauce principal tiene una longitud aproximada de 104 km y el área de la cuenca es de 1251 km².

En 1907, Hermes García - al visitar la ciudad-, describió el río 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.²

La publicación que se presenta a continuación habla de las cotidianidades de estas y de otras épocas asociadas al río Medellín como eje del desarrollo de la ciudad, y de cómo en un ejercicio de memoria y rememoración emergen personajes, prácticas, lugares e iniciativas, a los que el Proyecto Parques del Río Medellín quiere rendir homenaje.

² Ver Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca del río Aburrá – POMCA. 2005, p.9. En línea: http://www.aredigital.gov.co/observatorio/Expedientes%20Municipales/Normatividad/POMCA_lineamientos.pdf, consultado en enero de 2014



Se pretende resaltar diferentes esfuerzos e intervenciones realizadas con el propósito de “dominar el río” y facilitar el crecimiento de la ciudad, evitar que éste continuara siendo foco de infecciones y enfermedades, y dar solución a problemas de conectividad y movilidad.³

Los siguientes apartados combinan formas narrativas, tomando elementos de la prosa, el cuento y la historiografía. Los relatos fueron contruidos a partir de las entrevistas y conversaciones informales con arquitectos y urbanistas, académicos, servidores públicos y personas cuya vida cotidiana y profesional ha estado vinculada al río Medellín, realizadas durante los meses de febrero y marzo de 2014 en el marco del componente social del proyecto, y de la revisión de fuentes documentales históricas, literarias, artículos de prensa, páginas electrónicas, entre otras.

El Proyecto Parques del Río Medellín reconoce la importancia de mirar con ojo de águila el pasado y presente del río y la ciudad, en una perspectiva que intenta resignificar el imaginario del río como brecha y herida, para reconciliarse con él, en un proceso que busca transformar y conectar al río y sus afluentes con la realidad ambiental, urbana, social de la ciudad; tal iniciativa es compartida por varias ciudades en el mundo que sueñan y trabajan por recuperar sus fuentes de aguas e integrarlas a la vida urbana.

³ Jason Betancur, Intervención del río Medellín: La Sociedad de Mejoras Públicas y la administración municipal de Medellín 1940-1956. Medellín: Historelo, Revista de Historia Regional y Local Vol. 4 No. 8, julio-diciembre 2012, pp. 239-274.



Relatos de lavanderas

Lina María García Palacio
Cristina Agudelo Hernández





y aguateras

En el tiempo en que el río se descolgaba en forma de serpiente, las mujeres se acercaban a su lecho para lavar; junto a ellas, las aguateras -o aguadoras- se encargaban de conseguir el agua del propio río, lagunas o arroyos, para abastecer a sus familias y a sus comunidades. Las "mujeres de agua" aprendieron a convivir y a trabajar con el río, una tradición que se ha perdido con la desaparición de estos viejos oficios.





Lavandera. 1963
Fotógrafo: Gabriel Carvajal.
Biblioteca Pública Piloto

Cuentan que las mujeres se reunían en el río y algunas quebradas, con palanganas, llenitas de ropa, sobre sus cabezas. Lavaban sobre piedras, las mismas que azotaban sin tregua, fumándose un tabaco con la candela hacia adentro para no coger demasiados fríos. Lavaban al ritmo de historias, chismes y divertidos chapuzones. De las chumbimbas hacían espuma para quitar la suciedad de las prendas, y en palos de guayabos improvisaban tendederos.

Corren las aguas de las quebradas de la ciudad, libres y desnudas como Dios las trajo al mundo. El agua abunda en estas tierras, pero aún no hay acueductos que la conduzcan hasta las viviendas. En medio del recuerdo del agua cristalina de la quebrada Santa Elena, que abastecía de agua a la naciente ciudad, emerge la imagen de unas mujeres cuyo oficio, hoy extinto, era proveer de agua las viviendas de los medellinenses de la época. Se las veía con sus faldones largos, a la usanza de la época, levantando pesadas tinajas y transportándolas con asombroso equilibrio sobre sus cabezas, o sobre sus hombros cuando el cansancio apremiaba.

Relatan que fue el gobernador Antonio Mon y Velarde quien ordenó la apertura de desagües subterráneos para evacuar las aguas negras de las viviendas hacia las calles, y la construcción de una pila para la toma de agua en la Plaza Mayor, hoy Parque Berrío,⁴ donde se construyera la Iglesia de la Candelaria, por allá en 1649 y que reviste gran impor-

⁴ Ver cronología Historia Aguas EPM. En línea: <https://www.epm.com.co/site/Home/Institucional/Nuestrosservicios/Agua/Historia.aspx> , consultada en marzo de 2014



*Lavandería, 1890.
Fotógrafo Pablo Emilio Restrepo
Biblioteca Pública Rioto*

tancia histórica en la fundación de Medellín. Allí se veía a las aguateras colectando en sus tinajas el agua que usaban para el consumo o para la venta. Según los relatos, las fotografías y las imágenes que se pueden encontrar, este oficio fue muy importante hasta finales del siglo XIX, cuando se construyó el sistema de acueductos de la ciudad. Entonces el oficio como tal desapareció y hace parte de las imágenes y los retratos que el agua recibió y borró.

En tiempos más recientes, mujeres de los barrios Esfuerzos de Paz I y II y Villa Liliam, al nororiente de la ciudad, caminaban hacia un sitio llamado “Los Charcos” o “La Nevera”, para aprovechar el agua todavía limpia de la quebrada La Castro, en la zona centro oriental de Medellín, y hacer remembranza a la tierra y los ríos donde crecieron, llenos de agua, verde, juegos y libertad.

Ahí lavaban ellas, en tiempos de invasión ante las pocas alternativas halladas a su llegada, hasta que un “atao” de huesos y hojas bajó por la quebrada, ahuyentándolas del lugar.



DE LOS



De los balseros llegan imágenes y noticias escritas por el cronista Eladio Gónima que relataban la ciudad en los tiempos en los que ni siquiera había puentes para atravesar el río:

El paso principal para los de Otra Banda quedaba al frente de la calle de la Alameda (Colombia) en cuyo punto era bastante explayado el río; pero cuando levantaba un poco su nivel no había para los pasantes remedio, y como era mucha la concurrencia de hombres y mujeres, el lector puede considerar el bonito y pintoresco cuadro que se desarrollaba a la vista.

Cuando venían las altas crecientes en el invierno, los muchachos hacían balsas, que cogidas con grandes rejos de punta y punta, facilitaban el paso por

BALSEROS



una pequeña cuota, y formaban tan bien esos aparatos que nunca hubo desgracia alguna.⁵

En la Medellín que pinta este cronista, el agua aún era un milagro: “al otro lado del río, a pocas cuadras de él, se asentaba el bonito pueblecito de San Ciro, más tarde Aná, y las señoras de Medellín que hacían romerías hasta allí, ya por lo hermoso del paseo, ya por la fama de los milagros del santo, llegaban al río, se quitaban sus zapatos, se alzaban sus ropas, y al agua. Al otro lado se calzaban y adelante”. Fue labor de los balseros llevar gente de un lado a otro y conectar a los habitantes, separados por la brecha que representaba el río.

⁵ Eladio Gómina, nació en Medellín (Antioquia, Colombia), en 1828 y murió en 1904. Cuentista y cronista. Secretario de Hacienda de Antioquia. Citado por Roberto Luis Jaramillo y Diego Suárez Vallejo, La Sede de Otra Banda, Medellín: Suramericana, 2004, p. 22

Historias en el agua

LIBRO DE ORO DEL DEPORTE
Gilberto Martínez
Por un Segundo Cuatro Décimas

En la historia de vida de Gilberto Martínez Arango el río Medellín tiene un lugar memorable. La infancia de este médico y dramaturgo antioqueño transcurre en una casa finca de nombre Santa Ana entre los municipios de Envigado y Sabaneta en cercanías al río. Las aguas del río Medellín fueron cómplices de juegos y riñas entre pandillas de otros sectores disputándose el derecho a estar y nadar en el río. Y fue en estas aguas donde nadó por primera vez quien fuera en el año 1955 campeón suramericano de natación en Chile, con 4.39" en la modalidad de 4.000 metros libres.

Gilberto, en sus reminiscencias acuáticas, relata sus historias en torno al río y a sus experiencias en el deporte de la natación. Los siguientes son fragmentos de varios de sus artículos y de conversaciones sostenidas con él:



LOS PRIMEROS CAMPEONES. Gilberto Martínez, de Colombia, fue su favorito en los 1.500 metros de agua libre de los VII Catorceamericanos. Y avanzó por su cuenta al archicampeón Tomás Quiñones, para convertirse en el tercer campeón de esta competencia. April 1954.

Sólo sé que en compañía de varios amigos solíamos recorrer el río Medellín desde Sabaneta hasta Envigado, con costales para pescar. Mientras uno de nosotros abría la boca del costal, contra la corriente, otros se encargaban desde más arriba de "arriar" los corronchos y sabaletas que nadaban tranquilamente en los charcos. Había que evitar los guijarros, las corrientes, "los trinchos" (cajones de caña con piedras que se colocaban en medio del río, o en sus orillas) y la gran mayoría de las veces, las peleas con otros grupos de muchachos que merodeaban, igualmente, por las riberas del mismo.

Una vez en una de esas garroteras, una piedra alcanzó a uno de nuestros amigos, golpeándolo fuertemente en las partes pudendas. Estaba en la mitad del río. El hecho es que se quedó patitieso, se fue poniendo pálido, pálido. Imagínese una pedrada en lugar tan delicado. Todos nos quedamos esperando unos momentos y luego soltamos la carcajada. Muy pronto la carcajada se ahogó en nuestras gargantas al ver que no reaccionaba y la corriente, muy fuerte en ese lugar y momento, se lo iba llevando. Al ver que no se podía mover, al ver que sus ojos giraban en sus órbitas, que su boca permanecía abierta con un rictus de dolor, me lancé a la mitad del río y con sumo cuidado logré sacarlo. Tomé conciencia por primera vez de que había nadado. Había nadado a lo perrito⁶.

Gilberto y su hermano Sergio Martínez pasan de entrenar en el río a entrenar profesionalmente en las pocas piscinas disponibles en la floreciente Medellín de los años 50 del siglo XX:

Mi historia en la natación es brava. Nosotros éramos muy aficionados al agua, como todo niño, el agua es el agua. El río Medellín era para nosotros sinónimo de diversión y empezaba a ser sinónimo de deporte, yo a los seis u ocho

EL TIEMPO
Batió Record Suramericano
Superó la Marca para Ochocientos Metros



años, empezaba a correr maratones. Íbamos al río a nadar y hacíamos competencias en el pequeño charco.

Llegó un momento en que a mi hermano lo mandaron a una universidad militar en Estados Unidos por rebelde, y allá aprendió a nadar el crol. Nosotros no teníamos ni idea de que eso existía, entonces él regresó con ese conocimiento de la técnica. De las primeras piscinas era la del Club Unión, cuando era en Junín, donde está el centro comercial ahora. Mi padre fue socio fundador y ahí había una piscina de 15 metros. Cuando mi hermano llegó, había participado en algunas competencias en la universidad y nosotros lo veíamos nadar Crol, que era el famoso estilo libre. Entonces mi hermano y yo, que fuimos los nadadores, -Gilberto y Sergio-, aprendimos imitándolo, y ahí fue cuando empezamos a nadar de manera profesional.

En un principio era como una especie de hobby, de pasatiempo, a mí me encantaba nadar. Luego vino la primera competencia de natación que se hizo en el cuerpo de bomberos, que era al frente de la Macarena. Ahí había una piscina como de 20 metros. Ahí empezó todo, hubo un primer campeonato departamental. En ese entonces, el que se encargaba de la natación se llamaba Fritz Obendorfer.

Sí, del río Medellín salí a los campeonatos, después yo gano y empiezo a entrenar más. Como no teníamos donde nadar, nadábamos en una casa de putas, así como suena, se llamaba la Cascada, que quedaba en el antiguo teatro Granada en Guayaquil.

⁶ Gilberto Martínez, Reminiscencias Acuáticas, publicado en: Acuanoticias. Sin datos de publicación

Relatos de arena: *los areneros*

Helías

Álvaro Julián Moncada Gómez
Grupo Literario Aprendiz de Brujo⁷

Pasan los días como sombras funestas.

Mientras Helías extrae la arena, sedimento adherido al fondo del río como costra subacuática, destila el sudor de su piel con que retribuye a la corriente.

Jornadas que semejan rituales de hombres y mujeres aguerridos desde la madrugada.

Lucha y trabajo voz de mando impuesta por la necesidad. Roban sus componentes al río que parece una carretera destapada. En un ir y venir





ARENEROS RÍO MEDELLÍN, 2014
FOTOGRAFO ÁNGEL OCTAVIO VAREAS
PROYECTO PARRQUES DEL RÍO MEDELLÍN

del río

de canecas, baldes y palas, los rudimentarios areneros danzan la coreografía del abandono, sobrevivientes anclados en la pestilencia, rescatando los últimos vestigios de la dignidad.

A lo lejos la silueta de Helías, una sombra que se desliza por la superficie del río. Amalgama de hombre y río, de río y hombre, seres que se funden bajo la fragua voraz de sus miserias, donde toman forma de canoas con deseos de huir hacia la desembocadura del tiempo.

La noche cubre la corriente con el alucinante manto del enigma, mientras los areneros reposan como piedras diseminadas en la superficie de los sueños.

Al amanecer fluyen de nuevo, resurgen desde sus olvidados cauces, extraen fuerzas de sus propios vientres moribundos e intentan nacer de nuevo, para no dejar secar del todo el río de su propia existencia.

⁷ Cuento escrito por Álvaro Julián Moncada Gómez, en: La Palabra se Baña en el Río, Grupo Literario Aprendiz de Brujo, Fundación Arte y Ciencia, Medellín: 2011, pp.71-72.



AL OTRO LADO DEL RÍO

La construcción de puentes que permitieran la comunicación entre el casco urbano y la llamada Otra Banda del río fue un elemento obligado en el desarrollo de la ciudad:

Al frente de la ciudad se conocía desde tiempos coloniales un sitio llamado La Otra Banda, que abarcaba desde El Guayabal hasta el cerro El Volador. Apetecida por agricultores y ganaderos por estar irrigada con abundancia y aún con exceso: una planicie de mínima pendiente que ascendía sin accidente desde el río hasta el pie de monte. Estaba incomunicada con la ciudad porque el río y otras aguas no solo la irrigaban sino que la empapaban e inundaban. En esa Otra Banda existió por años el curato de San Cristóbal, del cual se desgajaron los de Belén, primero, y el de Iguanacita, después llamado Aná. El de la América sería más tardío. Para agilizar las comunicaciones fueron levantados tres puentes en el siglo XIX: el primero, o puente de Colombia, vinculaba a la ciudad con Aná; el segundo, o de San

Juan, la comunicaba con la nueva fracción de La América; y el tercero (de Guayaquil) servía a los habitantes del sur y de Belén.⁸

Cuenta el cronista Eladio Gónima que el general Tomás Cipriano de Mosquera, presidente de la Nueva Granada, visitó la Provincia de Antioquia y llegó a Medellín, capital cantonal, el primero de septiembre de 1847. Un día,

Visitando el General los alrededores de la ciudad, manifestó su extrañeza de que el río Aburrá no tuviese un solo puente; y como se le contestase que la obra era magna para los recursos del Tesoro provincial, él generosamente ofreció del Tesoro Nacional veinte mil pesos para el que debía construirse en la calle Colombia (...) ⁹

⁸ Roberto Luis Jaramillo y Diego Suárez Vallejo, La sede de Otra Banda, Medellín: Suramericana, 2004, p. 5.

⁹ Eladio Gónima, Op. Cit. pp. 22-23.



Puente San Juan. 1920
Fotografía Rodríguez. Biblioteca Pública Piloto

Se diseñó y construyó, pues, el Puente de Colombia. Estructura colgante sobre tres estribos de cal y ladrillo que comunicaba la ciudad con el occidente de la Provincia y se redimían los de la Otra Banda. La mitad de la obra del puente fue financiada por don Carlos Coriolano Amador. La conectividad del puente se definió así:

De tal puente partían varios caminos: el de la derecha que luego torcía hasta el poblado de Aná, subía al Cucaracho, a las “montañas de Robledo” y el sector del Picacho; el otro partía del actual Centro Suramericana, y de aquí giraba a la izquierda para llegar al Charco de La Peña, donde se partía en dos, uno para el salado de Correa y San Cristóbal y otro que se desviaba para Belén.¹⁰



Puente de Guayaquil. 1967
Fotógrafo: Horacio Gil Ochoa
Biblioteca Pública Piloto

¹⁰ Roberto Luis Jaramillo y Diego Suárez Vallejo, Op. Cit., p.23.

Tomás Carrasquilla bellamente describe:

Por arriba o abajo del “puente de Colombia” te invadía los domingos la estudiantina bárbara. Era la horda anfibia que trasegaba todo el día de tus riberas a tus corrientes, de tus arenales a tus bosques; un juego de aguas y un zambullir perpetuo entre las hartadas de naranjas y los atracones de guayabas.¹¹

Durante los años 1878 y 1879 se construye el puente de Guayaquil, en cuya obra se utilizó ladrillo cocido con un pegado de argamasa. Cuenta Pilar Velilla que cerca al sitio donde está hoy el puente de Guaya-

quil, había un puente de madera. En ese momento, el puente era inoperante en épocas de invierno, ya que el río se desbordaba e inundaba los alrededores, por lo cual se pensó en una construcción mucho más adecuada y resistente.¹²

El puente de Guayaquil está inscrito como parte del Patrimonio Histórico y Artístico de la Nación, según Resolución No. 014 del 15 de noviembre de 1988, emitida por el Consejo de Monumentos Nacionales como reconocimiento y exaltación de las calidades, importancia y trascendencia histórica y cultural, entre los que se

¹¹ Tomás Carrasquilla. Libro de oro de Medellín: En el tricentenario de su erección en villa, 1675 -2 de noviembre-1975. Editorial Bedout, S.A.1975

¹² Pilar Velilla, ¿Cuántos años durará el puente de Guayaquil?, en: Periódico el Mundo, Medellín: 11 de mayo de 1980, p. 3B.



Puente San Juan, 1920
Fotografía Rodríguez
Biblioteca Pública Piloto

Puente colgado sobre el río Matallín
camino de Kulucho 1890
fotógrafo: Paulo Emilio Restrepo
Biblioteca Pública Piloto



mencionan: el Hospital San Vicente de Paúl, el Palacio Nacional (o de justicia), los edificios Carré y Vásquez y el pasaje Sucre.

Tanto el puente de Colombia como el puente de Guayaquil fueron construidos por Enrique Haeusler (1809-1888), conocido aquí con el nombre de Míster Aila, quien nació a principios del siglo XIX en Alemania, en la provincia de Maguncia o Main. Grande en estatura, simpático, persistente en sus empeños y muy aficionado a la mecánica, llegó a la Nueva Granada o Confederación Granadina en 1839 cuando era presidente del Estado de Antioquia el Dr. Mariano Ospina Rodríguez.

Los puentes construidos sobre el río en el siglo XIX le dieron un gran empuje al crecimiento y a la conectividad de la ciudad.



Puente de Colombia, 1890
fotógrafo: Paulo Emilio Restrepo
Biblioteca Pública Piloto

Chiqueros, trinchos, cuelga, rectificación y canalización *del río Medellín*

Cuentan los escritores Roberto Luis Jaramillo, historiador, y Diego Suárez Vallejo, arquitecto, en su libro *La Sede de Otra Banda*,¹³ que el río siempre fue visto como un obstáculo para el crecimiento de la ciudad. En principio, intervenciones como los trinchos y chiqueros, se hacían para apropiarse de las tierras aledañas al río. Cuentan ellos que Carlos Coriolano Amador, personaje importante para la historia del siglo XIX en Medellín, hacía chiqueros o cortadas en el río a la altura de Guayaquil, generando pleitos con los demás propietarios colindantes, que también habían hecho sus cortadas para variar el curso del río a su amaño, para beneficio



Mulas y trabajadores río Medellín. 1942
Fotografo: Francisco Mejía. Biblioteca Pública Piloto

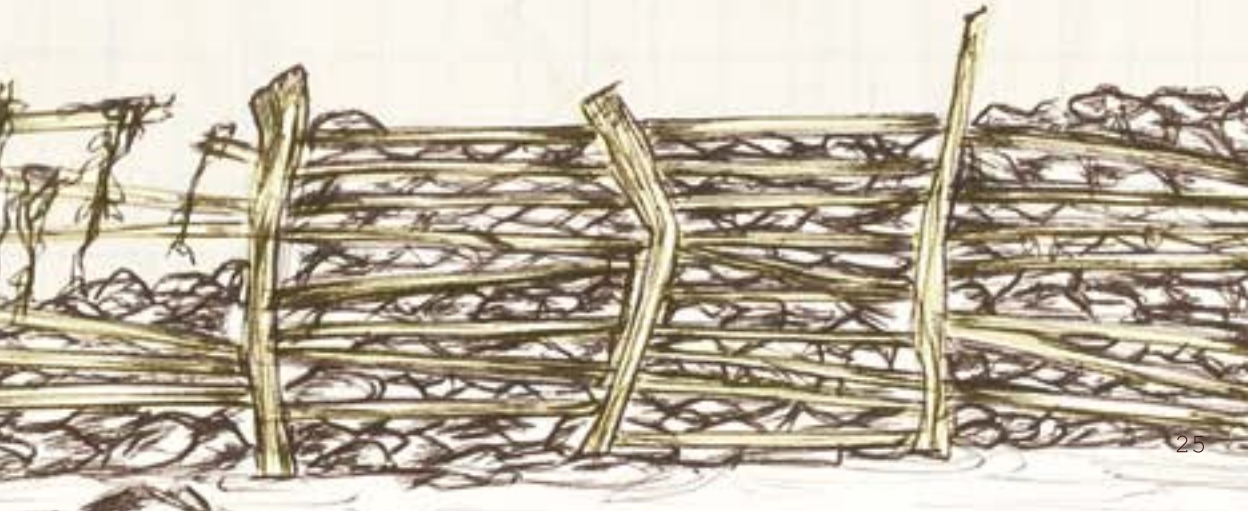


de los terrenos de su propiedad. Para ello, Amador se asesoró de ingenieros y abogados, quienes alegaban que estas obras beneficiaban las propiedades de los vecinos y propiciaban obras de interés general, como el Puente de Colombia, de cuya construcción Amador costó la mitad.

Los trinchos se hacían mediante empalizadas y rellenos con cascajo, piedras que se sacaban del mismo lecho, y para reforzar su efecto, se recurrió a la siembra de sauces y otros árboles.

Los autores hacen la precisión de que “la cuelga, la rectificación y la canalización eran actividades diferentes, aunque complementarias”.

¹³ Cronista Eladio Gónima, citado por Roberto Luis Jaramillo y Diego Suárez Vallejo, Op. Cit., pp. 40-49.



En diferentes épocas se realizaron intervenciones y trazaron algunas directrices orientadas a “dominar al río”, algunas de las cuales se describen a continuación:¹⁴

- A comienzos del Siglo XVII, se establecen normas para el control del desbordamiento del río.
- En el plano de Medellín de 1791 se muestra una planeación de ciudad que obedece al modelo de cuadrícula española; no obstante el río y sus meandros no permiten llevar el modelo al pie de la letra.
- Para 1865 se empezaron a realizar los primeros trinchos en el río, que fueron destruidos por la borrasca de 1873.
- Para 1883 se realiza la primera "cuelga" o rectificación del río Medellín en el trayecto Guayaquil-Moravia.

¹⁴ Esta cronología se construyó a partir de diferentes fuentes: Andrés López B., Cronología comparativa, U. de A., Medellín, Proyecto Editorial Historia U. de A., Obra inédita; Jorge Orlando Melo, Colombia es un tema: Espacio e Historia en Medellín, en línea: <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm>, Medellín: 1997, consultado el 23 de enero de 2014; Roberto Luis Jaramillo y Diego Suárez Vallejo, La sede de Otra Banda, Medellín: Suramericana, 2004; Jason Betancur, Intervención del río Medellín: La Sociedad de Mejoras Públicas y la administración municipal de Medellín 1940-1956. Medellín: Historelo, Revista de Historia Regional y Local Vol. 4 No. 8, julio-diciembre 2012, pp. 239-274.

En esta cronología se presentan las intervenciones e hitos relevantes asociados al río Medellín desde el siglo XVII hasta la segunda mitad del siglo XX.



Rectificación del río Medellín. 1942-1945
Fotografía: Francisco Mejía. Biblioteca Pública Piloto

- Para 1889 aún el río se desborda con frecuencia y es visto como foco de infecciones y enfermedades, debido a que su lecho recibe todas las aguas residuales de la ciudad. En esa época, la rectificación del río se entiende como una necesidad apremiante.
- En el plano de 1938 se muestra ya el río rectificado.
- A finales de 1941, debido a un desbordamiento del río, la Sociedad de Mejoras Públicas tramitó permiso del Gobierno Nacional y obtuvo un contrato para modificar el río entre El Poblado y el Puente de Guayaquil, y desde el Puente de Acevedo hasta Machado.
- En 1946, el proyecto de canalización del río tiene como objetivo evitar las constantes inundaciones, desecar los terrenos inundados -que se encontraban aledaños al río- y la erradicación de los focos de infección de paludismo. Se pretende canalizar el río desde el puente de Sabaneta hasta el Ancón de Copacabana, con una longitud de 30 kilómetros aproximadamente.
- En el año 1951 se contrata al ingeniero estadounidense Barton M. Jones para que preste asesoría en el tema de la canalización del río. En ese momento se inauguró la obra de canalización en el sector entre el puente de Envigado y la urbanización de Cristo Rey.
- En el año 1955 se realiza intervención en las márgenes del río Medellín, entre la quebrada La Iguaná y el puente El Mico.
- En el año 1956 se terminan las obras de canalización de la margen izquierda.



Rectificación del río Medellín. 1942-1945

Fotografía: Francisco Mejía. Biblioteca Pública Piloto



Trazos de fuego

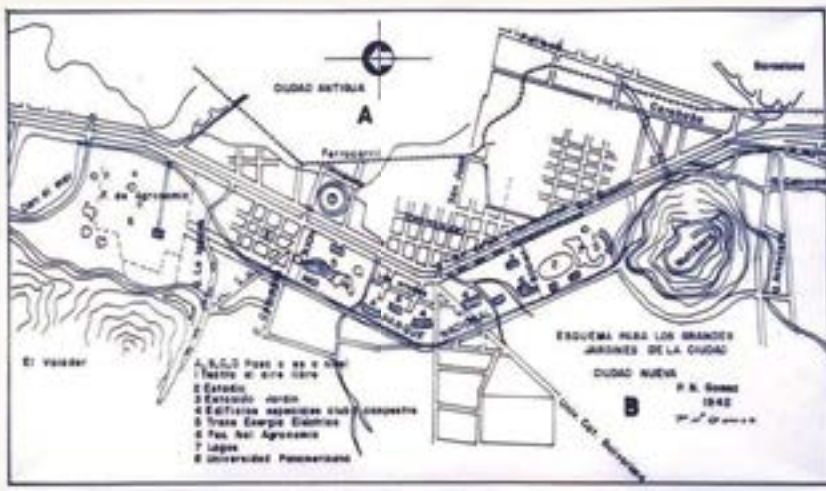
Pedro Nel Gómez

La vida de Pedro Nel Gómez transcurrió entre frescos que abordaban la realidad nacional de la época y esculturas entre las cuales se cuentan las de las Barequeras Melancólicas. En este apartado se destacan las propuestas y proyecciones de “ciudades futuras” hechas por el Maestro entre los años 1930 y 1940, “con sus reflexiones acerca de la ciudad tan alejadas de los cánones dominantes tanto en el medio colombiano como en el internacional”.¹⁵

Pedro Nel Gómez se forma en la Escuela de Minas de Medellín y en 1939 recibe el título de Ingeniero Civil. Los siguientes son algunos de sus trabajos en el campo, enumerados sin un

orden cronológico: planos para el edificio de la Escuela de Minas, planos de su residencia en el barrio Aranjuez, proyectos para el diseño del barrio Laureles, para la Cooperativa de Vivienda en el barrio San Javier, la formalización del contrato con el Municipio de Medellín para la elaboración de los planos del Cementerio Universal y del Puesto de San Juan y las avenidas del río Medellín.

Nos queremos referir hoy a una obra en ejecución de urgente necesidad para la ciudad pero de una importancia inapreciable también para el urbanismo y es el aspecto arquitectónico de las avenidas del río Medellín.



ESQUEMA PARA LOS GRANDES JARDINES DE LA CIUDAD NUEVA, 1942
PEDRO NEL GÓMEZ.

No entraremos a conocer las características estructurales [...] hoy miraremos al conjunto artístico. Las avenidas del río, o la avenida y el jardín paralelo en una de sus márgenes, puede asegurarse serán en un futuro próximo nuestro más bello eje urbano, la obra central de la ciudad, y todo lo que en ella se ejecute deberá ser largamente meditado.

Proyectado sobre maquetas o escalas adecuadas y en perspectivas que abarquen los distintos aspectos, el río y los jardines laterales. Los puentes: en Guayaquil (hacia Belén), el de la América, el de Colombia, probablemente el de la carretera Panamericana vecino a la Facultad Nacional de Agronomía, y el inferior cercano al Cementerio Universal obra para mucho más tarde. Son sin duda estos puentes de carácter monumental, además de ser obras de ingeniería de gran importancia y deben resolver tres problemas urbanos

esenciales: aspecto arquitectónico de las avenidas definido por estas obras que son de gran extensión y mucho volumen; rasos elevados para las avenidas; enlace y ordenación del tránsito en todas las direcciones.¹⁶

En la historia urbanística y arquitectónica de la ciudad se destacan también el proyecto denominado Gran Medellín Futuro liderado por Ricardo Olano en 1928, con el apoyo de Guillermo Herrera Carrizosa y los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas SMP vigente hasta el año 1938, momento en que la ciudad empezó a expandirse sin control; y la propuesta del Plan Piloto liderada por los urbanistas Paul Lester Wiener y José Luis Sert a partir de 1948 responsables del futuro planificador de Medellín.



Plano de futuras comunicaciones. 1950
Paul Lester Wiener y José Luis Sert. Archivo Histórico de Medellín

¹⁵ Luis Fernando González Escobar, Pedro Nel Gómez. El maestro: Arquitecto, Urbanista, Paisajista, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Facultad de arquitectura, 2014

¹⁶ Pedro Nel Gómez, La arquitectura actual en Medellín, Arquitectura Avenida del río Medellín, en: Revista Pórtico, Septiembre 1947, p. 17

EL FERROCARRIL



El Ferrocarril fue por mucho tiempo el límite entre la ciudad y su río; en su paso por Medellín, el trazado del ferrocarril se anticipó a la rectificación del río.¹⁷

Uno de los hitos que conectó la geografía del departamento de Antioquia con sus municipios y con el país fue la construcción del Ferrocarril de Antioquia. El 14 de febrero de 1874, se firma el contrato para el inicio de la obra. Reza el inicio del contrato:

Marco Aurelio Arango, Secretario en el Despacho de Fomento del Estado Soberano de Antioquia, con expresa autorización del Poder Ejecutivo, en nombre y representación del mismo Estado, por una parte; y por otra Francisco Javier Cisneros, Ingeniero civil, en su propio nombre, hemos celebrado un contrato sobre construcción y explotación de un camino de carriles de hierro, servido por vapor, en el lugar y con las condiciones, que se expresarán a continuación, a saber...¹⁸

El sistema ferroviario del Departamento de Antioquia, que fue de propiedad exclusiva de la administración departamental, una vez concluido contó con una extensión total de 340 kilómetros. Puede considerarse dividido en dos sectores: el primero de 196 kilómetros, que partiendo de Puerto Berrío, sobre el río Magdalena llega a Medellín; el segundo de 144 kilómetros, que une a la capital del departamento con la estación Alejandro López, en La Pintada.¹⁹

Fabio Botero Gómez manifiesta que el Ferrocarril de Antioquia fue la gran empresa regional entre 1875 y 1930. El 9 de marzo de 1914 habría llegado el primer tren a la estación Medellín, con recorrido desde el túnel de la Quebra. Ya en diciembre de 1913 había llegado a Bello.

En el año 1909 se inicia la construcción del ferrocarril desde Medellín a Amagá. Ya para los años 20 existía operación de trenes en una línea de Barbosa a Caldas; esto constituiría un avance en la configuración de una estructura unificante de “Área Metropolitana”, que ya se venía configurando desde 1870 por “carretera” continua, para vehículos de tracción animal.

La “Sociedad de tranvía de oriente” se construyó en Medellín mediante escritura pública el 18 de noviembre de 1924; en ella el municipio de Medellín participaba con un aporte de \$164.000. En 1928 ya había movilizado 207.147 pasajeros y 7.310 toneladas de carga. Siendo una verdadera proeza técnica, un tranvía sobre rieles con motor de gasolina, por una ladera hasta cruzar una división montañosa entre Medellín y la meseta de Guarne- Marinilla- Rionegro.²⁰

EL TREN Y MI FAMILIA

Relato de viaje

Cristina Agudelo Hernández

Los años cincuenta del siglo XX en Colombia estuvieron marcados por La Violencia, que se relata en la historia nacional, así, con mayúsculas, en la

¹⁷Jorge Orlando Melo, Espacio e Historia en Medellín, en línea: <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm> consultado en enero de 2014.

¹⁸ Contrato original para la construcción del Ferrocarril de Antioquia, citado por José María Bravo Betancur, Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia. Ediciones Autores Antioqueños. Volumen 82. Medellín: 1993, p. 17.

¹⁹ Entrevista realizada el 3 de junio de 2014 a José María Bravo Betancur; ingeniero civil quien fue presidente de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos –SAI- y de la Academia Antioqueña de Historia.

²⁰ Fabio Botero Gómez, Historial del transporte público de Medellín, 1890- 1990, Ediciones Secretaría de educación y cultura de Medellín, División de cultura y divulgación científica. Primera Edición, Medellín: 1998, pp. 18-21.

cual conservadores y liberales se declararon una guerra irracional que dejó cientos de colombianos muertos en toda la geografía nacional. El tren, inaugurado en Antioquia en 1929, lloró todos los muertos que se sumaron desde 1948 hasta 1965, cuando finalmente, como lo recuerdan quienes lo vivieron, La Violencia cesó, tras la institución del Frente Nacional.

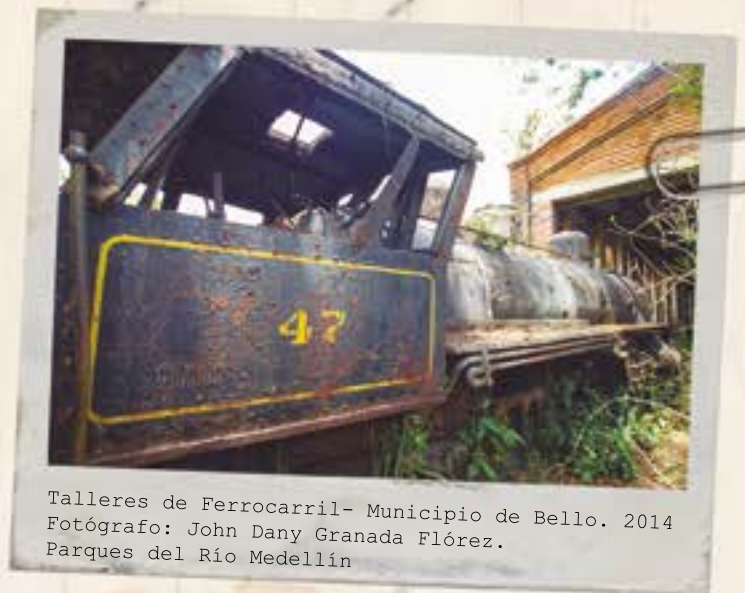
La artista antioqueña Débora Arango, en su obra *El tren de la muerte*, pintó esta macabra realidad que sobrevive aún en el recuerdo de quienes vivieron en la época, y que mantiene vivo el llanto triste del tren, cuando su carga infame eran los cuerpos de personas vilmente asesinadas:

Cuando una máquina subía con un herido o un muerto, sonaba más maluco esa máquina... parecía llorando... ahí mismo se daba uno cuenta de que venían con un muerto o con un herido. Pero al soco, y un alarido terrible el de esa máquina por toda la carrilera. A esa máquina le abrían paso en todas las estaciones.²¹

Cuentan que no pocas veces, las estaciones del tren fueron refugio para los liberales amenazados de muerte por los conservadores, o viceversa, amenazas que eran lanzadas por sus vecinos de toda la vida, que blandían el machete sin consideración alguna, acabando con las vidas de hombres la mayoría de las veces, pero también de mujeres y niños en más de una ocasión. Recuerdos tristes, que el silbato del tren cantó por donde pasaba...

Con el tren las distancias se acortaron, y Medellín dejó de ser un lugar lejano. Los heridos o los enfermos acrecentaron sus esperanzas, al tener la posibilidad de consultar en el hospital San Vicente de Paúl, que se había convertido, para la época en el referente por excelencia de la medicina antioqueña. Para los antioqueños estar en el Hospital Universitario San Vicente de Paúl, no era cualquier cosa, pues era casi la garantía de restablecer la salud y hacerle el quite a "la pelona".

²¹ Conversación con Dora Hernández Medina y Manuel Agudelo Builes, en marzo de 2014, habitantes de Medellín y el Área Metropolitana, y quienes fueron usuarios del Ferrocarril de Antioquia, sobre todo a partir de la década de los 60 del siglo XX, hasta que dejó de funcionar en los años 1990.



Talleres de Ferrocarril- Municipio de Bello. 2014
Fotógrafo: John Dany Granada Flórez.
Parques del Río Medellín



Después de 1965, el tren rara vez volvió a llover con la frecuencia con la que lo hacía, volviendo a ser parte de la magia que rompe la cotidianidad. Montar en tren era maravilloso. Mucha gente en Medellín se animaba a ir a Porce, a Cisneros, o a Puerto Berrío, para hacer día de paseo de olla²² y pesquería... porque se pescaban sabaletas de lo lindo, y a la olla iban a parar.

El tren paraba en las estaciones aproximadamente cinco minutos, no paraba más. Cuentan que a uno le daba tiempo hasta de montarse y organizarse, claro. Cuando se subía uno en la estación Cisneros, ahí en San Juan, junto a la Alpujarra, compraba el tiquete en una taquilla. Pero en las demás estaciones uno se subía y compraba el tiquete en el tren: tiquete de ambulante o ambulancia, como se conocía popularmente en la época.

Cuentan Dora y Manuel que cuando tenía 15 años, a finales de la década de 1960, ella se iba de aventura en el tren, con diez o quince pesos. Se llevaba a los hermanos, a los vecinos, a veces se iba hasta con nueve muchachitos. Llegaban hasta Porce o hasta Berrío, y con esa plata les alcanzaba para pagar los tiquetes y comprar comida... el viaje en ese entonces, cuenta ella, valía 35 centavos.

Ellos cuentan esta historia a dos voces, uno empieza la frase y el otro la termina, y van recordando en medio de risas, que estos fueron algunos de los momentos más felices de su vida. No había tanta maldad como ahora, dicen;

el río era limpiecito, y uno podía andar seguro por todos los pueblos.

Llama la atención que aunque el tren dejó de funcionar hace décadas, Manuel cuenta esta historia en tiempo presente, y Dora siempre termina las frases con un “aba” o un “ía”, para que él caiga en cuenta de que esa historia es pasada, aunque para él es casi un asunto de no creer, que el ferrocarril ya no funcione:

De aquí de Medellín sale El Tairona para Santa Marta, y el Sol que va para Bogotá... y yo viajé en El Sol, que pasa por La Dorada. Para Buenaventura, la división Pacífico hace muchos años que no funciona.

Para Puerto Berrío, salíamos en el Mixto. A veces el gentío era tanto que me tocó venirme colgada... colgado se venía uno, mejor dicho, como racimos. Y me tocó ver muchos accidentes... le tocó a uno ver gente que se caía y se mataba... la gente se mataba. Y eso era una cosa impresionante... sobre todo en temporada de vacaciones no se podía viajar en tren.

Es que ese Mixto a toda hora viene lleno —completa él—. Era de carga y pasajeros y era el que surtía toda esa zona, entonces ahí traían un muerto, lo que fuera. Ahí desocupaban un vagón, y traían el muerto con los dolientes.

Y las cosechas también venían en un vagón. Había un vagón que era la nevera, en la que se recibía el pescado, el queso, y la mantequilla que venía en unas bolas gigantes. Más bien era que con el vaivén del tren, la leche se iba licuando, y le sacaban esas bolas.

También viajaba para Bucaramanga un ferri. Un autoferro, que iba a mil y no paraba en ninguna parte. Por ahí con 20 o 30 pasajeros, si acaso. De Medellín salía a las ocho de la mañana. Era un autoferro gris y

²² El paseo de olla es una práctica cultural, que consiste en realizar un día de campo en las zonas verdes cercanas a quebradas o ríos, sobre todo fines de semana o días festivos. La práctica ha disminuido su frecuencia debido en parte a la contaminación de las aguas. La gente lleva una olla en la que, con el agua de las quebradas, cocina en fogón de leña, los alimentos para consumirlos en el campo. Además se aprovecha para bañarse y pescar

blanco... yo me acuerdo... ese lo veía uno pasar, haga de cuenta, a la velocidad del metro. Como iba solo, un solo vagón, alcanzaba mucha velocidad. Y ese nunca se llegó a descarrilar. Yo nunca oí que el autoferro se hubiera llegado a descarrilar.²³

Recuerdan que el tren sí se descarrilaba a cada rato. Una de las descarriladas del tren, era que la gente se robaba los clavos. “Hay mucha gente que tiene clavos de esos y ah muertos que hubo por esos clavos, porque el tren llegaba a una curva y se abría”, recuerda con pesar Manuel. El tren, configura sin duda, un recuerdo feliz de un medio de transporte que conectó como nunca todos los rincones de Antioquia con Medellín, época en la cual, tal vez, Medellín operó efectivamente como la capital del departamento. Los recuerdos siguen aflorando:

Eso era delicioso uno montarse en eso... Viajamos también en “el mochilero” que llaman, que sale desde La Dorada: eso recoge de todo, como el Mixto aquí. Marranos, gallinas, jajaja... Eso era la señora con el bulto, la gallina... el palo de yuca, las gallinas, eso viajaban loros, hasta micos... era un mercado flotante eso. Y la gente vendiendo pescado...

En cada estación vendían las hojaldras y uno era feliz comiéndose eso... buñuelos, pescado frito. Eso mosqueado... en esos hijuemadres mosqueros jajajaja... tortas de carne, tortas de pescado y uno comía de todo eso...²⁴

Cuentan que por dentro, los trenes tenían unas bancas de madera. En primera clase, los asientos estaban dispuestos como los de los buses de hoy en día, con espaldar reclinable, pero con asiento de madera. En tercera clase, los trenes tenían unas bancas a lo largo, una frente a la otra. Eran unas bancas como rojas. En el centro de las dos bancas, era donde cargaban los cadáveres, y los dolientes viajaban siempre a los lados.

Recuerdan risueños el vaivencito que los arrullaba todo el camino. En el Tairona o en el Sol, que eran trenes adecuados para viajes más largos, había camarotes para descansar. El Sol, por ejemplo, salía faltando un cuarto para las cinco de la tarde, y a Bogotá arribaba a las siete

o las ocho de la mañana. A La Dorada estaba llegando más o menos a las dos y media de la mañana. Pero el Mixto no se sabía cuánto tiempo demoraba en llegar a su destino:

Lo que pasa es que el Mixto lo atajan mucho. Viene un carguero y a esos cargueros no los atajan. Inclusive las guías de viaje, las órdenes de viaje que las dan en cada estación, se las dan al maquinista en un aro. Ponen el aro, él mete la mano, saca la orden y bota el aro, para que la máquina no pare. Si él no alcanza a coger el aro, tiene que parar, y le cobran la parada... le cobran, porque la parada de una máquina de esas vale plata. Si él no alcanzaba a coger ese aro, olvídese que hasta suspensión le dan. El que lo pone, lo pone preciso, y él mete el brazo... es un aro así, hecho de bambú... En todas las estaciones la máquina no para, ni merma velocidad... Mientras tanto al Mixto lo orillan y el carguero viene por toda la vía que está pegada a la estación... al Mixto lo ponen a un lado. A uno le toca esperar a que pase la máquina y esperar a que le den otra vez orden de salida, hasta media hora...

Es que el viaje, desde que vinieran cargueros, el viaje se volvía eterno... era lento. Hasta Porce, generalmente eran tres horas, a veces se demoraba cinco o seis horas. Cuando decían que subía una múltiple, el maquinista sabía que se tenía que orillar... la múltiple no la para ni el diablo... una múltiple con 60, 70 vagones de carga. Se veían dos máquinas acopladas arrastrando por ahí 70 vagones. Mientras el Mixto tenía 12, 14 vagones, y le ponían una maquinita chiquita.²⁵

Y así, entre los relatos en tiempo presente de él, y las correcciones de ella que siempre habla en tiempo pasado, aunque ambos con el mismo entusiasmo y la misma alegría que les produce recordar, van apareciendo personajes como el abuelo y la abuela que armaban pesquerías, el tío que era supervisor del ferrocarril, el esposo de la tía abuela que era conductor de la nevera, un río limpio en el que se pescaban sabaletas. Continúa el tren con su viaje hacia el pasado, tocando su silbato y dejando en el aire una pregunta. “¿Será que eso sí lo vamos a volver a ver?”

²³ Conversación con Dora Hernández Medina y Manuel Agudelo Builes, en marzo de 2014, habitantes de Medellín y el Área Metropolitana, y quienes fueron usuarios del Ferrocarril de Antioquia, sobre todo a partir la década de los 60 del siglo XX, hasta que dejó de funcionar en los años 1990.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

Historias de

Cristina Agudelo Hernández

Corren los años 60 del siglo XX. De la Medellín silente de otras épocas, poco queda. El canto del río ya no domina el entorno circundante, como antes... ahí va el río calladito, cada vez más, a orillas de una ciudad que crece y que ahora lo mira poco... A sus orillas, Barrio Triste²⁶ se ha convertido en un río de gente que va y viene. Por sus estrechas callejuelas atestadas de carros, circulan carpinteros, mecánicos, prostitutas, borrachos... de vez en cuando, afuera de un bar, se ven varios niños esperando a que sus papás salgan de los bares, para que los regresen a sus casas. Se merca en el IDEMA –Instituto de Mercadeo Agrícola-, porque es barato y de buena calidad. Aunque, para la época, para muchos paisas comprar barato no es una opción, si se quiere ser reconocido como parte de una familia “pinchada”.

En el recuerdo de Barrio Triste hay un añejo Guayaquil que siempre tuvo fama de malevo y de bohemio. Cuenta la gente que para cambiarle un poco esta cara al territorio se construyó la imponente iglesia del Sagrado Corazón, inaugurada el 11 de enero de 1942, con diseño de un arquitecto belga de nombre Agustín Govaerts. En ese entonces, el barrio tomó el nombre de Sagrado Corazón. El cambio de nombre tenía la intención de hacer borrón y cuenta nueva, y borrarle la mala fama al barrio. Según cuentas, el nombre de Barrio Triste se le dio por la presencia de un francés, que dicen unos, era de un lugar llamado “Trieste”, según dicen otros ese era su apellido, y que siendo el dueño de las tierras, le dio el nombre por su historia a Barrio Triste... ya por mala pronunciación, o quizá por la cantidad de historias tristes que allí ocurren, el nombre se conservó, y le imprimió al rostro del barrio, una expresión algo sombría.

Era muy peligroso, dicen... pero no para quienes frecuentaban el lugar para buscar los aserríos, los talleres de mecánica o las maquilas de confecciones, que aún hoy abundan en el barrio. Cuando los carpinteros van a comprar maderas o a cortar madera, se sabía



²⁶ El conocido Barrio Triste –en realidad barrio Sagrado Corazón de Jesús– está ubicado en la comuna 10 de Medellín y se encuentra en el área de influencia directa del Proyecto Parques del Río Medellín. Este retrato es construido a partir de la conversación con Dora Hernández Medina y Manuel Agudelo Builes, en marzo de 2014, habitantes de Medellín y el Área Metropolitana.

un *Barrio Triste*

que los mismos madereros los cuidaban. En los años sesenta del siglo XX, había sinfines que le cortaban madera a todo el que tenía carpinterías en el Valle de Aburrá. Casi nadie tenía sinfín, y todo el mundo iba a que le cortaran la madera en los aserríos de Barrio Triste. Había que hacer fila para hacer los cortes, porque hasta allí llegaban carpinteros de todas partes. A los paisas siempre les ha gustado la madera, y los carpinteros que convergen al Barrio Triste de los años 1940, se esmeran en construir muebles que aún hoy se exhiben orgullosamente en las viviendas de los abuelos. Algunos de ellos, quienes heredaron el oficio, hacen parte de familias más o menos reconocidas en el arte. Y como es cuestión de familia, no vale hacer el trabajo de cualquier manera, porque la calidad del trabajo es equivalente al honor de un apellido.

La madera siempre ha llegado de Urabá, de Buenaventura, de Segovia. La madera, todavía en el Chocó la bajan por el río. Uno conoce la madera que viene bajada por agua, porque es más negruzca, es manchada, es aporreada, y los palos los bajan marcados. Ya casi no entra madera arrastrada por mulas. Uno la conoce porque llega despuntada. Ya llega en esos tractores intacta, sin las quebraciones a las que uno estaba acostumbrado. Antes las arrastraban mulas, y por eso se les dice rastras. Ya casi no llega madera con las puntas comidas.

También, a veces, transportan madera con un malacate. Siembran eucaliptos a lado y lado, y de ahí le amarran el malacate. La máquina está amarrada ahí, teniéndose de los palos y eso arrastra lo que sea. En el Chocó hay partes en las que sólo cultivan madera para Barrio Triste, y baja roble arrastrado por mulas o por tractores, y otro que baja por agua, por el río Atrato.²⁷

A Barrio Triste, las variedades de madera entran según la época de tala de árboles, por lo cual a veces abundan unas y escasean otras. Se encuentran diferentes tipos de laureles, todos nacionales. Cuentan que del Amazonas entra mucho cedro. Se conseguía Cedro San Jorge, ese venía del Amazonas, era lo mejor que había en cedros. De Córdoba, entra el roble de Tierralta que, según dicen los carpinteros, es el mejor roble que ha tenido Colombia.

Barrio Triste huele a maderas dulces y amargas, entre las cuales se cuentan historias de mundos dominados casi exclusivamente por los hombres de familias, que nunca sintieron miedo de ingresar al territorio del barrio.



²⁷ Testimonio de Manuel Salvador Agudelo, carpintero quien llegó a Barrio Triste en 1960 y donde vivió desde su infancia hasta su juventud, y a quien la vida y su oficio, siempre lo llevaron a transitar por los rincones de este barrio. Entrevista realizada en marzo de 2014.

CERROS TUTELARES

La Asomadera, Nutibara y El Volador

El nombre de Cerros Tutelares nació del propósito eco-turístico de la Alcaldía de Medellín, en el que está inserto, además, todo un trasfondo antropológico [...].

Son siete (como los días de la semana) y, en esta urbe cada día más asfixiante y plástica, son todavía lo más natural y lo más aireado. Como abuelos centenarios que, desde la baranda de un balcón, vigilaran los juegos audaces de su pueril descendencia, parecieran dispensar indulgentes sonrisas.

Algo tienen de Esfinges, guardianes de misterios y tesoros.²⁸

Los tres cerros tutelares que aquí se nombran, La Asomadera, Nutibara y El Volador, hacen parte de los siete cerros tutelares de Medellín con Santo Domingo, El Salvador, El Picacho y Pan de Azúcar. Son parte de los ecosistemas que Parques del Río Medellín busca conectar nuevamente con el río. Son pulmones verdes, refugio de especies vegetales, de árboles y también refugio de pájaros, de fantasmas y de la historia de vida de personajes heroicos, que hoy nos dan una lección de reconciliación y armonía con la naturaleza.

El Cerro La Asomadera ubicado al oriente de la ciudad cuenta historias que vale la pena rescatar:

El Cerro de La Asomadera limita con el de El Salvador. Junto con El Volador y el Nutibara, son los que más árboles albergan: verdaderos pulmones de la ciudad. Debe su nombre al hecho de que los antiguos trasegadores de esos montes, al descender de éstos con rumbo a otros sitios del Valle de Aburrá, desde allí "se asomaban" y tenían un amplio panorama de éste. Es quizás el de menos altura, pero: ¡Qué excelente mirador natural para nuestros ancestros pies contentos!²⁹

Cabe resaltar la labor de dos hombres, que junto a sus familias han recuperado el Cerro La Asomadera, labor que se nutre diariamente de su amor a la madre naturaleza, y de su inmenso interés por generar una conciencia de recupera-



ción y conservación de la misma, en una ciudad que creció dando la espalda a sus recursos naturales y ambientales. Se trata de Luis Hernando Arango, quien ha dedicado 23 años a devolverle la vida a un cerro que, para 1991, era un botadero de basuras y cadáveres en la ciudad. A esta causa se ha sumado Rodrigo Jaramillo, quien le ha puesto alma, vida y corazón a la labor de sensibilización, concientización y recuperación de las especies naturales del cerro.

El Cerro Nutibara y el Cerro El Volador están al centro, adyacentes al río: Se cuenta que eran muy notorios durante la ocupación española y de gran importancia sacra para las comunidades indígenas que lo habitaron desde siempre. Además de albergar una gran cantidad de especies naturales, es el sitio donde se encuentra el Pueblito Paisa, que por años ha sido un referente identitario y turístico de los antioqueños:³⁰

El Pueblito Paisa, símbolo de la arquitectura colonial y de las tradiciones antioqueñas, es el principal atractivo del cerro Nutibara, que también ostenta grata arborización y un buen conjunto de esculturas. De los Cerros Tutelares es el único cuyo nombre recuerda a nuestros antepasados aborígenes. Es, desde la onomástica, el más autóctono.³¹

El Volador, el mayor en extensión con respecto de los otros seis cerros, fue un sitio ritual y ceremonial, para los indígenas. Es considerado como patrimonio natural e histórico de la Nación, y cuenta con un Museo Antropológico:

Las evidencias arqueológicas muestran que fue habitado desde hace más de 2.000 años y que en la época de la Conquista sus cimas eran un lugar sagrado donde los Aburraes enterraban a sus muertos. Aunque El Volador ha sido afectado por algunas construcciones recientes y por la "guaquería" o búsqueda de supuestos tesoros, las investigaciones arqueológicas que se adelantan han posibilitado la recuperación de varios sitios de vivienda y de entierros, y han mostrado el gran potencial que como fuente de información histórica y cultural representa el cerro, especialmente se tiene en cuenta que en el Valle de Aburrá la mayoría de las evidencias arqueológicas se encuentran sepultadas, o han sido destruidas o alteradas de manera irreversible por el desarrollo de la ciudad. Por esto, El Volador constituye una ventana que nos permite mirar el pasado del Valle de Aburrá.³²

La vida de estos Cerros Tutelares está íntimamente ligada al río Medellín, así como a la historia de la ciudad. Los siguientes son algunos ejemplos de la flora y la fauna que se pueden encontrar en dichos cerros y en las riberas del río.



²⁸ Hernando González, Los Cerros Tutelares de Medellín, en: Periódico El Colombiano, Medellín 1 de mayo de 2012. En línea: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/los_cerros_tutelares_de_medellin/los_cerros_tutelares_de_medellin.asp

²⁹ *Ibíd.*

³⁰ *Ibíd.*

³¹ *Ibíd.*

³² <http://www.colparques.net/volador.htm>, consultado el 14 marzo de 2014



Nombre común: Cámbulo
Nombre Científico: *Erythrina poeppigiana*
Familia: Fabaceae
Generalidades: Árbol nativo de los bosques húmedos de Colombia. Puede alcanzar los 35 metros de altura. De crecimiento rápido y longevo. Melífero. Por lo llamativo de su floración, se recomienda implementarlo como ornamental en espacios amplios como parques, cerros y zonas de retiro del río Medellín y sus quebradas afluentes.

Tomado: VARÓN, P. TERESITA, MORALES S. LEÓN. *Arboretum y Palmetum-Guía de identificación*. Medellín. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. 2013. P. 116. ISBN 978-958-761-552-4.



Nombre común: Velero, vainillo
Nombre Científico: *Senna spectabilis*
Familia: Fabaceae (Caesalpinaceae)

Generalidades: Árbol nativo de Colombia, en zonas secas y húmedas. Puede alcanzar 12 metros de altura. Son llamativos por su floración vistosa y aroma agradable; especie melífera. De crecimiento rápido y longevidad media. Es común en el Valle de Aburrá.

Tomado: VARÓN, P. TERESITA, MORALES S. LEÓN. *Arboretum y Palmetum-Guía de identificación*. Medellín. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. 2013. P. 221. ISBN 978-958-761-552-4.



Nombre común: Gualanday
Nombre Científico: *Jacaranda mimosifolia*
Familia: Bignoniaceae

Generalidades: Árbol originario de Brasil y Argentina. Porte mediano, alcanza 15 metros de altura, de crecimiento rápido y longevidad media a larga. Recomendado como ornamental por el colorido de sus flores.

Tomado: MORALES S. LEÓN, VARÓN, P. TERESITA. *Árboles ornamentales en el Valle de Aburrá. Elementos de manejo*. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 2006. P. 165. ISBN 958-33-8759-2.



Nombre común: Iguana
Nombre Científico: *Iguana iguana*
Familia: Iguaniadae

Generalidades: Alcanza una longitud total de 2.0 metros. Habita zonas boscosas, en áreas cercanas a ambientes acuáticos. Pasan la mayor parte del tiempo en las copas de los árboles. Es de hábito diurno, sedentario, herbívoro y sociable. Se observa con cierta frecuencia en árboles de zonas urbanas.

Tomado: Palacio Baena Jaime A., et al. *Anfibios y Reptiles del Valle de Aburrá*. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 2006. P. 112. ISBN 958-33-9901-9.

Nombre común: Sirirí
Nombre Científico: Tyrannus melancholicus
Familia: Tyrannidae

Generalidades: Emite unos trinos ásperos, nada musicales. Conocido por el coraje con que defiende su territorio contra la invasión de depredadores aéreos, suele anidar en la parte alta de los árboles y se alimenta de insectos. Es netamente urbano, se ha reportado en los cerros El Volador, El Nutibara y La Asomadera.

Tomado: Sociedad Antioqueña de Ornitología (SAO). Aves del Valle de Aburrá. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 1999. P. 53. ISBN 958-33-0910-9.



Nombre común: Bichofué
Nombre Científico: Pitangus sulphuratus
Familia: Tyrannidae

Generalidades: Es una especie inquieta y territorialmente agresiva, llamativo por sus fuertes chillidos. Se alimenta de frutas e insectos. Es una de las especies más comunes en el Valle de Aburrá, se reporta como abundante en los cerros El Volador, El Nutibara y La Asomadera.

Tomado: Sociedad Antioqueña de Ornitología (SAO). Aves del Valle de Aburrá. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 1999. P. 51. ISBN 958-33-0910-9.



Nombre común: Garrapatero
Nombre Científico: Molothrus bonariensis
Familia: Icteridae

Generalidades: Tiene comportamiento gregario, es forrajero, se alimenta de insectos y semillas. Es muy común en zonas urbanas, se encuentra reportado en los Cerros Nutibara y La Asomadera.

Tomado: Sociedad Antioqueña de Ornitología (SAO). Aves del Valle de Aburrá. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 1999. P. 35. ISBN 958-33-0910-9.



Nombre común: Lagartija
Nombre Científico: Gonatodes albogularis
Familia: Gekkonidae

Generalidades: Frecuenta rastrojos altos y bajos, y es común en áreas urbanas. Especie de hábito diurno, vive principalmente en los troncos de los árboles. Se alimenta de larvas de diferentes insectos.

Tomado: Palacio Baena Jaime A., et al. Anfibios y Reptiles del Valle de Aburrá. Medellín. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. 2006. P. 110. ISBN 958-33-9901-9.



Aula Ambiental: Paseo al río

Centro de Información e Investigación
Ambiental de Medellín - CIIAM

Construcción Aula Ambiental 3f.
fotografía desconocida
Secretaría de Medio Ambiente
Alcaldía de Medellín.

El Aula Ambiental está ubicada en la carrera 62 No. 65 - 01 sobre el río. Entre las avenidas Regional Norte-Sur, Sur-Norte y la calle Barranquilla se levanta imponente el Aula Ambiental, un espacio que cobijó interesantes iniciativas ambientales, desde una preocupación por el deterioro de las fuentes hídricas al unísono del deterioro social que trajo consigo el crecimiento de la ciudad y de la industria.

La construcción de un Aula Ambiental estuvo precedida por la creación del Instituto MI RÍO en el año 1992 durante la administración del exalcalde Ómar Flórez Vélez. El propósito de la creación de este instituto era el manejo integral de la cuenca del río Medellín y sus quebradas afluentes. Entre los años de 1992 y 1995, estando ubicados en el edificio de la antigua Estación del Ferrocarril de Antioquia, el Instituto produjo abundante documentación institucional de proyectos, información técnica, lo que condujo a la realización de un inventario de los documentos existentes y planteando la necesidad de adquirir una base de datos para su administración.

Ante la demanda y crecimiento de la información se establece el cargo de bibliotecólogo, dejando como resultado la organización y adecuación del organigrama del Instituto MI RÍO. En el año 1996 la entidad se trasladó al Barrio Prado Centro. Ya finalizando el año de 1997, con Alvaro Martín García Mejía a la cabeza, termina la construcción del Aula Ambiental Paseo del Río en el antiguo puente Carabineros, entre la Universidad de Antioquia y la Universidad Nacional.³³

La construcción del Aula tiene la especial particularidad de estar ubicada justo encima del río Medellín, cumpliendo a la vez la función de puente peatonal por donde transitaban los estudiantes y trabajadores del sector.

El Aula Ambiental se creó como un espacio educativo para la reflexión, la información y la comprensión de la problemática ambiental de Medellín, buscando la sensibilización de la comunidad a través de actividades académicas, el arte y la cultura. En abril del

³³ Véase: <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Medio%20Ambiente/Secciones/Programas%20y%20Proyectos/Documentos/2009/Centro%20de%20Documentacion%20Ambiental/Centro%20de%20Documentacion%20Ambiental.pdf>

año 1998 se traslada el Centro de Documentación Ambiental, lo que significó un año decisivo para el Centro porque además de contar con un espacio independiente para su colección, tuvo la primera gran inversión presupuestal por parte del Instituto para la adquisición de material bibliográfico, permitiendo ampliar su oferta de servicios a públicos de todos los niveles académicos, desde básica primaria y secundaria, hasta estudiantes universitarios de pregrado, especializaciones, maestrías o doctorados y sirviendo de apoyo invaluable a las empresas que se dedican a la problemática ambiental en la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana, igualmente a los contratistas y empleados del Municipio de Medellín.³⁴

Los usuarios del Centro de Documentación Ambiental disfrutaban de un lugar distinto y acogedor. Una de las imágenes más comunes era ver los visitantes en una mesa lateral del Centro de Documentación percibiendo el sonido del agua que fluye, con el río bajo sus pies.

En el año 2003 inicia la liquidación el Instituto MI RIO (Proceso que finalizó en el año 2005) y el Centro de Documentación pasa a depender de la Secretaría del Medio Ambiente del Municipio de Medellín, a través de la Subsecretaría de Cultura Ambiental. El Centro de Documentación ha logrado mantenerse como una unidad de información básica en el apoyo a la gestión ambiental del Municipio de Medellín, que alberga información valiosa y completa sobre el río Medellín y sus 56 quebradas afluentes.

³⁴ *Ibíd.*



Maqueta Aula Ambiental. s.f
Secretaría de Medio Ambiente
Alcaldía de Medellín

Imágenes de futuro:

Proyecto Parques del Río Medellín

¿Qué significa ser peatón en las ciudades latinoamericanas? ¿Cómo es el ejercicio de habitar en una ciudad como Medellín, literalmente, con los *pies en la tierra*? ¿O tal vez ir en bicicleta? ¿Cómo tolera una ciudad el ritmo, acelerado, pero más lento de los peatones, en una ciudad planeada para automóviles, y cercada con vías “rápidas”?

Las ciudades modernas, en principio, no fueron planeadas para los peatones o para estar en los lugares. Han sido pensadas para el tránsito, no para la estadía. No es raro entonces, que ser peatón o ser usuario del servicio de transporte público a diario requiera asumir prácticas suicidas.³⁵

Sostener el equilibrio en el bus, pasar largas horas en el embotellamiento de las autopistas, pasar una calle incluso con el semáforo de peatones en verde es, efectivamente, arriesgar la vida. Los puentes peatonales no ofrecen opciones favorables, si pensamos en el tema de la seguridad. No es que no se pueda caminar la ciudad, se puede, pero se puede con una actitud de estar siempre a la defensiva, con la percepción del peligro a flor de piel. Un cuerpo urbano es un cuerpo en riesgo, un cuerpo acelerado que no tiene la posibilidad de tomarse los lugares con calma... un cuerpo urbano en la ciudad, con las diferencias que se pueden constatar de ciudadano

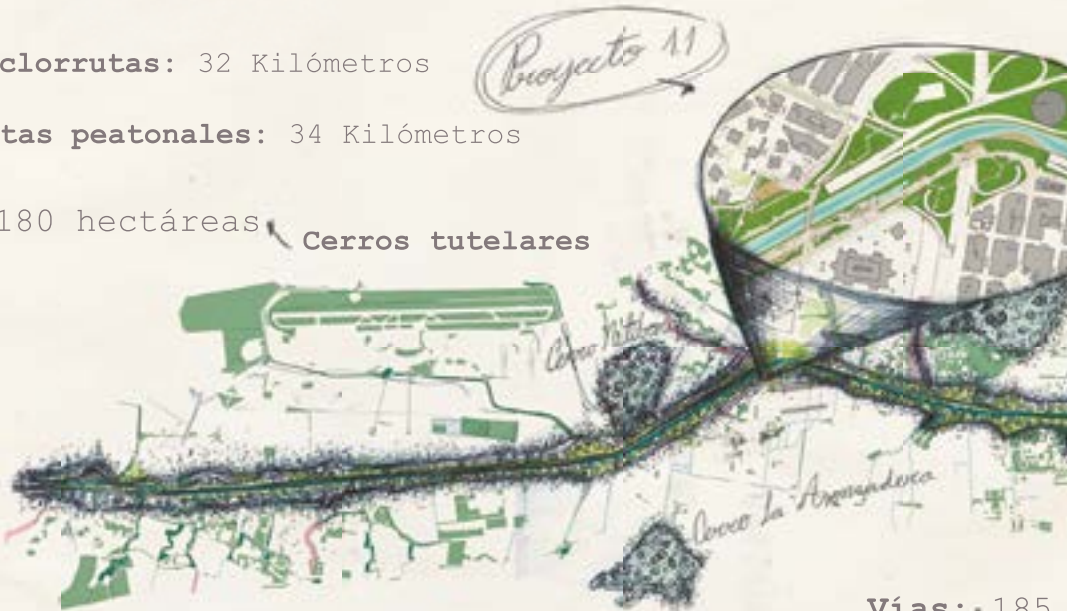
Parques del Río Medellín

Área de intervención

Ciclorrutas: 32 Kilómetros

Rutas peatonales: 34 Kilómetros

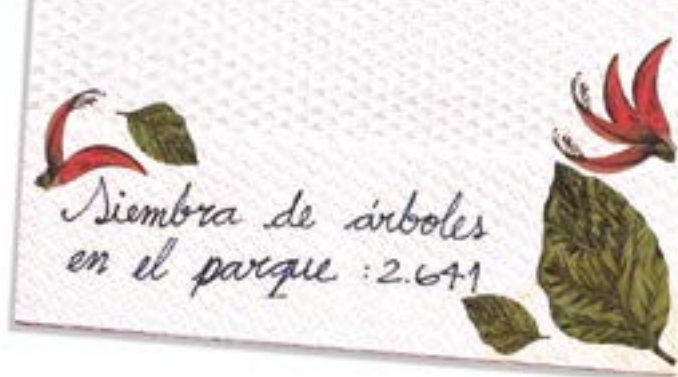
180 hectáreas
Cerros tutelares



Vías: • 185

• 82 k

• 22 k



a ciudadano, es un cuerpo que no tiene lugar, es un cuerpo cuyo espacio semántico es siempre difuso.

En el contexto mundial, se calcula que la población de las ciudades ha alcanzado los 3.700 millones de personas y se proyecta que en los próximos 40 años esta cifra será duplicada. Se estima que del 2015 al 2050, la población urbana pasará de 52 a 75 por ciento.³⁶ La ciudad de Medellín, por supuesto, no es ajena a esta problemática. El crecimiento exponencial de la población y las reducidas posibilidades de expansión de muchas ciudades en el mundo

inspiraron en el pasado, intervenciones funcionalistas en detrimento de la perspectiva ambiental, como la cobertura de quebradas y ríos, la construcción de segundos y terceros pisos viales, en respuesta a las problemáticas de movilidad que deterioran la calidad de vida de sus habitantes, las condiciones del paisaje y de los recursos naturales, entre otras.

Uno de los sueños actuales de las ciudades, es poder recuperar los ríos. Medellín se ha sumado a este clamor mundial proponiendo espacios físicos como los proyectados por el Maestro Pedro Nel Gómez en la década de los 30 del siglo XX, en los que se le pueda dar lugar a los espacios semánticos —es decir, de representación e interpretación—, de los sujetos, que diariamente lidian una ciudad en la que ni el río, ni los peatones, ni los ciclistas han tenido lugar.

En la actualidad ciudades como Seúl (Corea), París (Francia), Madrid (España), Río de Janeiro (Brasil), Cartagena y Cali (Colombia), entre otras, han adelantando proyectos de renovación urbana, que proponen la recuperación ambiental, social, cultural de las fuentes de agua como ejes estructurantes de la vida urbana, que visionan una movilidad más sostenible, desincentivando el uso del transporte privado y priorizando oportunidades de acceso y disfrute de un espacio público de calidad.

enciación: 328 hectáreas

Tramo de construcción por obra pública entre las calles 33 y San Juan (calle 44)



km-carril vías a nivel
km-carril vías soterradas
km-carril vías cubiertas

³⁵ Véase: <http://www.laselecta.org/2009/05/practicas-suicidas-valeria-andrade-pedro-cagigal/>. Consultado el 4 de julio de 2014

³⁶ Información extraída de pieza publicitaria del Foro Urbano Mundial 7 ciudad de Medellín. ONU Habitat. 2014



A la par de estas iniciativas en Colombia se vienen gestando estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional a través de la consolidación de corredores de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos. Es así como el proyecto Autopistas para la Prosperidad que hace parte del programa Concesiones Viales de Cuarta Generación -4G-, busca generar una interconexión vial entre la ciudad de Medellín y las principales troncales viales del país, los principales centros de intercambio comercial, como lo son la Costa Caribe y la Costa Pacífica, además de mejorar la conexión existente entre Medellín y el río Magdalena.³⁷ En este marco, cobra relevancia la necesidad de un proyecto a lo largo del río que permita que esta interconexión sea efectiva, evitando que la ciudad se infarte con el flujo creciente del tránsito vehicular, a la par que genere espacios para el encuentro ciudadano.

En este contexto se gesta la iniciativa de recuperar el río Medellín como eje estructurante de la ciudad y se concibe el proyecto Parques del Río Medellín como parte de los programas bandera del Plan de Desarrollo “Medellín un hogar para la vida” 2012-2015 liderado por el

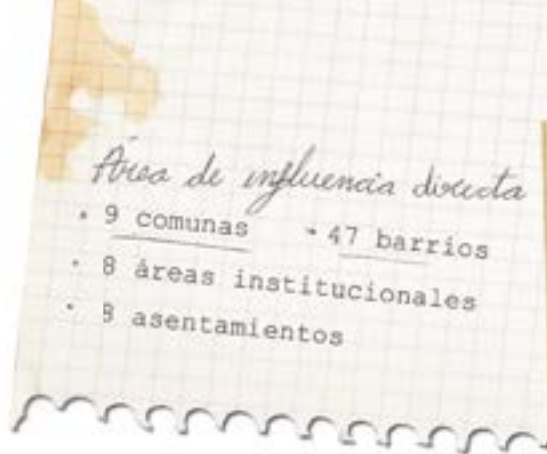
Alcalde Aníbal Gaviria Correa. El proyecto plantea como objetivo principal potencializar el río Medellín como el eje ambiental y de espacio público de la región y la ciudad, optimizando su actual función como eje principal de movilidad, convirtiéndolo en el elemento estructurador e integrador de los diferentes sistemas del territorio y escenario central para el encuentro y disfrute de los ciudadanos, Parques del Río Medellín le apuesta a mejorar los espacios para quienes van a pie o en cicla, y a convertir el río, como lo era antaño, en un lugar *para estar*.

De acuerdo al Plan de Gobierno y en consonancia con las recomendaciones sugeridas en el Plan BIO 2030 definido para el Área Metropolitana, este proyecto como se menciona, permitirá garantizar el mejoramiento de la movilidad del sistema vial del río y generar un polo de desarrollo a partir de una nueva ocupación del suelo que se desarrollaría según las vocaciones estratégicas de la metrópoli.³⁸

Los objetivos que persigue el proyecto Parques del Río también están en concordancia con la nueva formulación del Plan de Ordenamiento Territorial -POT-, desde la cual se plantean interrogantes alrededor de la ordenación de la ciudad,

³⁷ Documento Conpes 3770. Cuarta generación de concesiones viales: autopistas para la prosperidad. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Departamento Nacional de Planeación. 2013

³⁸ Alcaldía de Medellín, Plan de Desarrollo. Un hogar para la vida, 2012-2015. p. 189



enmarcados en relación con los atributos territoriales: la estructura ecológica principal, el sistema de servicios públicos, la movilidad en la ciudad tanto vehicular como peatonal, la necesidad de equipamiento para el uso y disfrute público, además de una especial inquietud por el sistema de espacialidades públicas y la política de vivienda, que tiende a presentar soluciones a la problemática del crecimiento poblacional en la ciudad, re-densificando las zonas aledañas al río.

¿Cuáles son las posibilidades de redensificación de vivienda de una ciudad como la nuestra? En el caso de Medellín que cuenta con un suelo urbano de 106.78 km², un suelo rural de 268.87 km² y un suelo de expansión de 4.69 km², estas posibilidades están limitadas. En pro de la sostenibilidad, se propone que la ciudad crezca en altura de manera compacta y densa a lo largo del eje del río.

En su actual Plan de Gobierno Aníbal Gaviria Correa, ha dado fuerza a este proyecto planteándolo como un desafío que involucra al sector público, al sector privado y a la ciudadanía. *Devolverle la vida al río, y el río a la ciudad y sus habitantes* se convierte en el sentido primordial del proyecto Parques del Río Medellín. Es, en última instancia, recobrar el espacio semántico y vital de la ciudad y del río, por lo cual la descontaminación de las aguas ha sido un tema primordial en la agenda pública: Empresas Públicas de Medellín Epm ha llevado a cabo acciones para el saneamiento del río y sus quebradas afluentes desde que la entidad fue creada como un ente autónomo municipal en el año 1955.

A finales de la década del 90 del siglo XX, Epm inaugura en el sur del Valle de Aburrá la Planta de San Fernando, primera central de tratamiento de aguas residuales, que se ocupa de veinte por ciento de las aguas servidas generadas en el área metropolitana, y proyecta a través de la construcción de una segunda planta de tratamiento en el Municipio de Bello la descontaminación de la mayor parte del río al 2015, aumentando el contenido de oxígeno disuelto hasta un nivel mínimo de 5 mg/l en promedio.³⁹ Entre los años 2001- 2017 Epm ha invertido en este proceso de devolverle la vida al río 2.1 billones de pesos, lo cual debe verse reflejado también en la recuperación de espacios en las riberas para el disfrute de la ciudadanía, en los desarrollos urbanísticos, en las condiciones de salud pública, entre otras.

El proyecto Parques del Río Medellín se convierte en una posibilidad para devolverle el río a la ciudad y a sus habitantes. Lo que en principio se definió como un proyecto vial es hoy un proyecto integral que busca dar respuesta de manera eficiente y sostenible a las problemáticas ambientales, de movilidad tanto motorizada como no motorizada, y de espacio público de la ciudad. Parques del Río Medellín es un proyecto para vivir el río ya no solo de memoria y de memorias, sino de saberlo parte de la ciudad y de la cotidianidad, de ritmos más lentos que permitan el disfrute de los espacios.

³⁹ Véase: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/valle-de-aburra-lucha-por-descontaminar-su-rio.html>). Consultado 4 de julio de 2014.

El río cobra protagonismo

Un concurso

Las problemáticas de movilidad y conectividad entre el río Medellín y la ciudad trazan desafíos históricos, sociales, urbanísticos, arquitectónicos, entre otros. En este marco, en junio de 2013, la Alcaldía de Medellín y la Empresa de Desarrollo Urbano, EDU, abren una convocatoria sin precedentes en el país: El Concurso Público Internacional a dos rondas del Anteproyecto Urbanístico, Paisajístico y Arquitectónico de Parques del Río Medellín.

El proyecto ganador “Parque Botánico Río Medellín” liderado por Latitud: taller de arquitectura y ciudad, se piensa y diseña como una respuesta estructurante a la red biótica de la Ciudad de Medellín:

En la actualidad la vegetación del Valle de Aburrá se encuentra desarticulada de la red de espacio público y aislada en franjas de ciudad poco permeables al habitante cotidiano como por ejemplo el Jardín Botánico, Cerros Tutelares, quebradas y grandes universidades.

El Parque Botánico Río Medellín busca articular las quebradas, los vacíos verdes, y las infraestructuras sub-utilizadas sobre el Río Medellín (eje estructurante Norte-Sur de la ciudad) por medio de su recuperación y vinculación a lo que llamaremos el corredor biótico metropolitano. Este corredor se convierte en la oportunidad de permeabilizar actuales zonas de vegetación contenida (Jardín Botánico, Cerros Tutelares), integrándolas a un sistema general que le da mayor jerarquía y continuidad al estructurante natural de mayor impacto metropolitano: El Río Medellín.

Al recuperar el río desde la interpretación ambiental y lograr vincularlo a los demás sistemas mencionados se genera un circuito natural que mejora la calidad del aire y del agua de la ciudad y que a través de su recorrido educa a los ciudadanos sobre la riqueza de nuestra biodiversidad.⁴⁰

⁴⁰ Parque Botánico Río Medellín. Proyecto presentado por Latitud: taller de arquitectura y ciudad. En línea <http://parquedelriomedellin.co/index.html> consultado el 8 de enero de 2014



Frente a los antecedentes del proceso de selección del diseño definitivo para la reconfiguración del espacio circundante del río Medellín, planteado como Parques del Río Medellín, el arquitecto Diego León Sierra Franco, presidente del Concurso expresa:

Yo entré al proceso porque fui presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos y en diálogos informales a nivel gremial entre la Sociedad Colombiana de Ingenieros, donde él – Antonio Vargas- también jugaba un papel, y hablábamos de la ciudad, hablábamos de Bogotá, hablábamos de Medellín, y en algún momento hace muchos meses, surgió la idea de que al río había que intervenirlo. Él me transmitió la idea del Alcalde - Aníbal Gaviria- de cómo en su Plan de Desarrollo era necesaria una intervención agresiva pero valiente. Lo que haría parte de su ejercicio político y administrativo. Seguimos intercambiando ideas hasta que, bueno, no volvimos a hablar del tema, y un día me llamó, y me dijo: ¿Qué es un concurso de

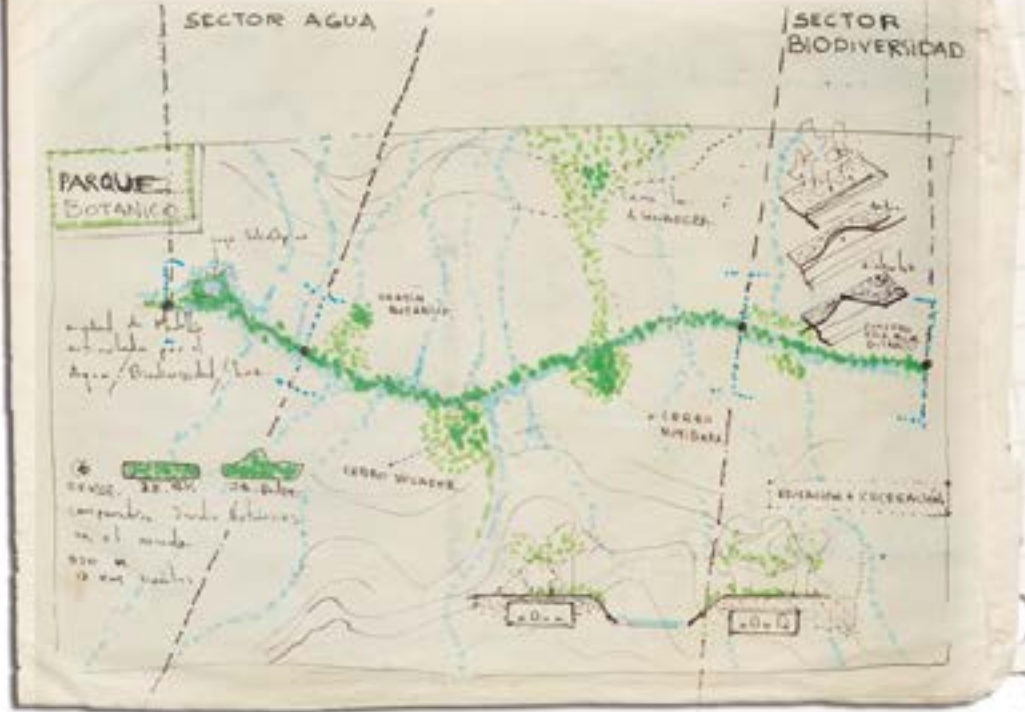
arquitectura?, porque yo le había comentado que había organizado unos quince concursos en los últimos seis años. Y me dijo, ¿Eso qué es?, ¿Cómo se come?, ¿Cuánto vale?. Le conté y básicamente lo que le mencioné son dos o tres aspectos positivos, entre muchos otros que tiene el concurso, como es la selección democrática de los ganadores versus la práctica un poco perversa a nivel nacional de la selección a dedo de contratistas.

Para ponerlos en contexto, estábamos en ese momento en pleno carrusel de la contratación en Bogotá, y todo olía a ácido sulfúrico, cuando se hablaba de la contratación pública. Le conté eso, le conté también lo del tema económico, porque si bien es cierto que la disculpa para muchos es que el concurso es más caro, pero no ven la otra cara de la moneda, y es, más caro

Equipo ganador



57 Propuestas de 13 países diferentes participaron en el concurso internacional de Parques del Río Medellín



Esquema Parque Botánico Río Medellín. 2013
 Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad

versus ¿Qué?. Un proceso a dedo obviamente tiene los inconvenientes de la práctica y el error, sin contar pues con los temas de la posible corrupción. Entonces hablamos del tema del concurso y le gustó mucho, y me pidió al fin una propuesta.

Hicimos varias propuestas, siempre ajustándonos, no solo al presupuesto, sino a las posibilidades de que fuera un proyecto realizable. Sabemos que en el mundo se hacen muchas propuestas de concurso, se hacen los concursos y se premian los concursos y las obras no se hacen. Entonces preservar el recurso era también un requisito. Al preservar ese recurso hicimos una propuesta bastante ajustada, digamos también en los términos desde lo social. ¿Qué buscaba el concurso?, porque no se trataba simplemente de hacer un hito arquitectónico y urbanístico que ganara premios en el mundo, sino que realmente el objetivo del concurso fuera cocer la ciudad, partida en dos por el río. Entonces al hacer esa costura urbana y social, realmente estábamos logrando un objetivo.

Entonces mi papel como presidente de la Sociedad era poder llevar a cabo una propuesta realizable, y convocar a los arquitectos a participar en un tema muy difícil. No es lo mismo cuando convocamos a hacer un ejercicio de oficinas, un hospital, una clínica, un colegio, a plantear algo que nadie sabe qué es, y así empezamos; bueno es una propuesta del río, pero no sabemos hasta dónde va, qué involucra, qué no involucra, y yo también tengo que resaltar un poco la visión del Alcalde y del equipo de Parques del Río Medellín en querer meter en un proyecto de este tamaño, porque si uno va a hacer una pequeña remo-

delación en su casa, tiene mil problemas, entonces esto sí que tiene una dimensión descomunal.⁴¹

El director del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, Jorge Alberto Pérez Jaramillo, explica cómo se transformará la ciudad a partir de la ejecución del proyecto:

Parques del Río significará una profunda evolución desde un río que hoy es periferia urbana, límite y división, hacia un parque que celebra el agua y la vida, que integrará la ciudad y fomentará una renovación urbana intensa del corredor del río, con una movilidad renovada y más sostenible, en un ámbito territorial con inmenso potencial para desarrollar actuaciones integrales de urbanismo. Será el alma de una ciudad renovada, desde una visión humanista del entorno.

El Cinturón Verde Metropolitano y el Jardín Circunvalar de Medellín, que definen la relación entre la urbanización y su entorno natural, limitan el crecimiento urbano y aseguran la preservación de la base natural y la parte alta de las montañas, complemento natural para asegurar una estructura de ciudad consecuente con la cuenca del río y el valle de Aburrá.

Enmarcados en el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial - POT, estos elementos serán estructurales para el futuro de Medellín.



⁴¹ Entrevista realizada al Arquitecto Diego Sierra Franco el 5 de febrero de 2014.

PLANO TOPOGRAFICO DE

MEDELLIN

ARREGLADO Y COMPLETADO POR
FRANCISCO Y JUANITA, EN ENERO
DE 1906
PARA EL DIRECTORIO DE MEDELLIN*

EXPLICACION	
1. Línea de F. Nacional y C.	2. Línea de F. Local
3. Línea de F. de Cercanías	4. Línea de F. de Cercanías
5. Línea de F. de Cercanías	6. Línea de F. de Cercanías
7. Línea de F. de Cercanías	8. Línea de F. de Cercanías
9. Línea de F. de Cercanías	10. Línea de F. de Cercanías
11. Línea de F. de Cercanías	12. Línea de F. de Cercanías
13. Línea de F. de Cercanías	14. Línea de F. de Cercanías
15. Línea de F. de Cercanías	16. Línea de F. de Cercanías
17. Línea de F. de Cercanías	18. Línea de F. de Cercanías
19. Línea de F. de Cercanías	20. Línea de F. de Cercanías
21. Línea de F. de Cercanías	22. Línea de F. de Cercanías
23. Línea de F. de Cercanías	24. Línea de F. de Cercanías
25. Línea de F. de Cercanías	26. Línea de F. de Cercanías
27. Línea de F. de Cercanías	28. Línea de F. de Cercanías
29. Línea de F. de Cercanías	30. Línea de F. de Cercanías
31. Línea de F. de Cercanías	32. Línea de F. de Cercanías
33. Línea de F. de Cercanías	34. Línea de F. de Cercanías
35. Línea de F. de Cercanías	36. Línea de F. de Cercanías
37. Línea de F. de Cercanías	38. Línea de F. de Cercanías
39. Línea de F. de Cercanías	40. Línea de F. de Cercanías
41. Línea de F. de Cercanías	42. Línea de F. de Cercanías
43. Línea de F. de Cercanías	44. Línea de F. de Cercanías
45. Línea de F. de Cercanías	46. Línea de F. de Cercanías
47. Línea de F. de Cercanías	48. Línea de F. de Cercanías
49. Línea de F. de Cercanías	50. Línea de F. de Cercanías
51. Línea de F. de Cercanías	52. Línea de F. de Cercanías
53. Línea de F. de Cercanías	54. Línea de F. de Cercanías
55. Línea de F. de Cercanías	56. Línea de F. de Cercanías
57. Línea de F. de Cercanías	58. Línea de F. de Cercanías
59. Línea de F. de Cercanías	60. Línea de F. de Cercanías
61. Línea de F. de Cercanías	62. Línea de F. de Cercanías
63. Línea de F. de Cercanías	64. Línea de F. de Cercanías
65. Línea de F. de Cercanías	66. Línea de F. de Cercanías
67. Línea de F. de Cercanías	68. Línea de F. de Cercanías
69. Línea de F. de Cercanías	70. Línea de F. de Cercanías
71. Línea de F. de Cercanías	72. Línea de F. de Cercanías
73. Línea de F. de Cercanías	74. Línea de F. de Cercanías
75. Línea de F. de Cercanías	76. Línea de F. de Cercanías
77. Línea de F. de Cercanías	78. Línea de F. de Cercanías
79. Línea de F. de Cercanías	80. Línea de F. de Cercanías
81. Línea de F. de Cercanías	82. Línea de F. de Cercanías
83. Línea de F. de Cercanías	84. Línea de F. de Cercanías
85. Línea de F. de Cercanías	86. Línea de F. de Cercanías
87. Línea de F. de Cercanías	88. Línea de F. de Cercanías
89. Línea de F. de Cercanías	90. Línea de F. de Cercanías
91. Línea de F. de Cercanías	92. Línea de F. de Cercanías
93. Línea de F. de Cercanías	94. Línea de F. de Cercanías
95. Línea de F. de Cercanías	96. Línea de F. de Cercanías
97. Línea de F. de Cercanías	98. Línea de F. de Cercanías
99. Línea de F. de Cercanías	100. Línea de F. de Cercanías



Plano Topográfico de Medellín. Autores: Eudoro Silva, Joaquín Páez A. y Carlos Arturo López. 1906. Primer Directorio General de

■ Cauce original río Aburrá
■ Río Medellín canalizado



Cauce original del río Aburrá en el sector de la Universidad de Antioquia. Fuente: Google earth Elaboración: Grupo UR



Plano de Medellín 1926.
Fuente: Cartografía Urbana
de Medellín. 1993.
Elaboración: Grupo UR.

Hacia una epistemología de Parques del Río

Para leer el río hay que tener una visión amplia, se necesita ojo de águila para verlo desde arriba en su sistema vital, en contexto; visibilizando sus afluentes y las montañas que están en relación con él. Al río hay que verlo como un ser con alma.

Así inicia la conversación con el arquitecto y urbanista Luis Fernando Arbeláez⁴² quien hila el curso de la misma, por la memoria de los meandros del río Medellín. Cuenta que en una de esas vueltas del agua, la ciudad percibió al río y -lo percibe aún- como una amenaza. Haciendo referencia a Las Leyes de Indias, explica que si bien, las ciudades se han fundado cerca a las fuentes de agua éstas también les han temido, pues el río tiende a reclamar sus derechos una vez su cauce ha sido invadido. La ciudad bien hubiera podido crecer respetando la serpenteante geografía y las toponimias que el río proponía.

Para comprender las relaciones entre el río y los ciudadanos debemos partir de entender el río como un elemento vivo, no como un elemento meramente

físico, para ello es necesario “un espejo retrovisor”, ya que la ciudad es un hecho en el tiempo, es producto de generaciones. El gran desafío entonces, es saber recibir las herencias, saberlas interpretar, para construir a partir de ellas.

Hace una pausa en la conversación para afirmar, que para poder entender las relaciones que se establecen en y alrededor del río, hay que ser romántico, recurrir a la literatura, a la antropología y al ejercicio de la rememoración.

Puntualiza que la memoria no es sólo aquello que se ha recuperado de las palabras o los relatos, sino esa memoria vital del río como ser vivo, es decir, hacer sentir su huella, la huella del paso por un territorio que ya le es ajeno.

Hacer memoria es importante para entender que las fuentes de agua son la vida de la ciudad. Reitera que el sueño de las ciudades en el mundo es recuperar sus fuentes de agua y reconocerlas como parte de estas, en vez de verlas distantes y ajenas. El llamado es a redescubrir el encanto del agua, las cotidianidades y la poesía que el río contiene en sí mismo.

⁴²Entrevista realizada al Arquitecto Luis Fernando Arbeláez Sierra, el 18 de Marzo de 2014. Arquitecto de la Universidad Pontificia Bolivariana, experto en planeación regional y urbanismo. Fue director de Planeación de Medellín, ha sido profesor universitario de arquitectura y urbanismo en varias universidades. Ha participado como asesor en la elaboración y revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín y asesor del Plan Maestro de la Universidad de Antioquia. Recientemente fue reconocido por la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos (SAI) como maestro de la arquitectura en Antioquia.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Medellín. (2012). Plan de Desarrollo. Un hogar para la vida, 2012-2015. Área Metropolitana, Corantioquia, Cornare, Universidad Nacional de Colombia. (2005). Plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Aburrá -POMCA-. Convenio de Cooperación No. 652 de 2005.
- Betancur, J. (2012, julio-diciembre). Intervención del río Medellín: La Sociedad de Mejoras Públicas y la administración municipal de Medellín 1940-1956. *Historiolo, Revista de Historia Regional y Local* Vol. 4 No. 8.
- Botero Gómez, F. (1998). *Historial del transporte público de Medellín. 1890- 1990*. Medellín: Ediciones Secretaría de Educación y Cultura de Medellín. División de Cultura y Divulgación Científica.
- Bravo Betancur, J.M. (1993) *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Ediciones Autores Antioqueños. Volumen 82.
- Carrasquilla, T. (1975). *Libro de oro de Medellín: En el tricentenario de su erección en villa, 1675*. Editorial Bedout, S.A. Departamento Nacional de Planeación. (2013). Documento Conpes 3770. Cuarta generación de concesiones viales: autopistas para la prosperidad. Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Gómez, P.N. (1947, septiembre). La arquitectura actual en Medellín. *Arquitectura Avenida del río Medellín*. Revista Pórtico.
- González Escobar, L.F. (2014). Pedro Nel Gómez. El maestro: Arquitecto, Urbanista, Paisajista. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Jaramillo, R. L & Suárez Vallejo, D. (2004). *La sede de Otra Banda*, Medellín: Suramericana.
- López, B.A. (s.f). *Cronología comparativa*. Medellín: Universidad de Antioquia. Inédita.
- Martín-Barbero, J. (2000) Cambios en la percepción de la temporalidad. En: Sánchez, G. & Wills, M.E. (Compiladores) *Museo, Memoria y Nación*. Bogotá: Ministerio de Cultura, Museo Nacional de Colombia, PNUD, IEPRI.
- Martínez Arango, G. (s.f.). *Reminiscencias Acuáticas. Acuanoticias*. Sin datos de publicación.
- Moncada Gómez, A. J. (2011). Helías, en: *La palabra se baña en el río*. Grupo Literario Aprendiz de Brujo. Medellín: Fundación Arte y Ciencia.
- Palacio, J. (2006) *Anfibios y Reptiles del Valle de Aburrá*. Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Perfetti, V. (1996). Tres proyectos para un deseo: la ilusión de una ciudad. En: Melo, J.O. (Ed.) *Historia de Medellín Tomo I*. Bogotá: Suramericana de Seguros.
- Sociedad Antioqueña de Ornitología (SAO). (1999) *Aves del Valle de Aburrá*. Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Varón, T. & Morales, L. (2006) *Árboles ornamentales en el Valle de Aburrá. Elementos de manejo*. Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Varón, T. & Morales, L. (2013). *Arboretum y Palmetum-Guía de identificación*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- Velilla, P. (1980, 11 de mayo). ¿Cuántos años durará el puente de Guayaquil? *Periódico el Mundo*.

CIBERGRAFÍA

- Alcaldía de Medellín, Secretaría de Medio Ambiente. (2008-2011). Centro de Documentación Ambiental. Recuperado de: <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/-Subportal%20del%20Ciudadano/Medio%20Ambiente/Secciones/Programas%20y%20Proyectos/Documentos/2009/Centro%20de%20Documentacion%20Ambienta/Centro%20de%20Documentacion%20Ambiental.pdf>, (Consultado en agosto de 2014).
- Andrade, V. & Cagigal, P. (2009). *Prácticas suicidas*. Recuperado de: <http://www.laselecta.org/2009/05/practicassuicidas-valeria-andrade-pedro-cagigal/> (Consultado en junio de 2014)
- Colparques. Recuperado de: <http://www.colparques.net/volador.htm>, (Consultado en marzo de 2014).
- Empresas Públicas de Medellín -EPM-. (2013). *Cronología Historia Aguas EPM*. Recuperado de: <https://www.epm.com.co/site/Home/Institucional/Nuestrosservicios/Agua/Historia.aspx>. (Consultada en marzo de 2014).
- Gómez, D. & Calle, D. (2011, 11 de junio). Valle de Aburrá lucha por descontaminar su río. *UN periódico*. No 145. Recuperado de: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/valle-de-aburra-lucha-por-descontaminar-su-rio.html> (Consultado 6 de mayo de 2014).
- González, H. (2012, 1 de mayo). Los Cerros Tutelares de Medellín. *Periódico El Colombiano*. Recuperado de: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/los_cerros_tutelares_de_medellin/los_cerros_tutelares_de_medellin.asp, (Consultado en febrero de 2014).
- Latitud Taller de Arquitectura y Ciudad. Parque Botánico Río Medellín. Recuperado de: <http://parquedelriomedellin.co/index.html> (Consultado en Enero de 2014).
- Melo, J.O. (1997). Colombia es un tema: Espacio e Historia en Medellín. Recuperado de: <http://www.jorgeorlandomelo.com/espaciomedellin.htm>, (Consultado en enero de 2014).

... que se muestra en esta ...
... de ...
... de ...



... de ...

El proyecto Parques del Río Medellín hace parte de la gran apuesta de esta administración por "devolverle la vida al río, y el río a la ciudad y a sus habitantes". Ha sido consignado como proyecto estratégico en el Plan de Gobierno "Medellín un Hogar para la Vida", y se materializa en la oportunidad de transformar el río Medellín, en el principal eje ambiental, de espacio público y como el motor que impulsará el desarrollo de la región y el crecimiento organizado de la ciudad, de manera densa y compacta a lo largo de la columna vertebral del Valle de Aburrá.

La intervención en el municipio de Medellín alcanza un ámbito directo de 328 hectáreas en 19 kilómetros de longitud, donde es el principal desarrollo urbano, se potencializará la movilidad tanto motorizada como no motorizada de todos los habitantes; se construirá la conexión ecológica del valle conectando tres de los cerros tutelares (Nutibara, Volador y Asomadera), y todos los nodos verdes aislados, a través de las quebradas.



Antonio Vargas del Valle
Gerente Parques del Río Medellín



"El río Medellín es la arteria por donde circula la vida, todo lo bueno y todo lo malo... mirar el río es como mirarle los ojos a la ciudad"

Alfredo Castellón, 2014

