

**En busca del espacio perdido:  
recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario  
hasta el puente del mico**

Victor Hugo Jiménez D.



Editorial  
*Homo habitus*

**En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico**

**Víctor Hugo Jiménez D.**



Primera edición: Marzo de 2007

CÍTESE COMO:

Jiménez D., Víctor Hugo. En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río. Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico. [www.homohabitus.org](http://www.homohabitus.org). Medellín, Colombia. 2007.

Todos los derechos reservados. Cualquier parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida de cualquier manera y por cualquier medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, con permiso previo de los autores.

Título: En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río. Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico.

© 2003 *Homo habitus*.  
[www.homohabitus.org](http://www.homohabitus.org)  
[contacto@homohabitus.org](mailto:contacto@homohabitus.org)  
Medellín – Colombia

*“En un mundo de fragmentos y partículas en movimiento, en el que el sujeto construye a través del conocimiento y habita en los flujos para gozar, es decir, para ser feliz pensando, viviendo en movimiento, la aspiración última del gozo no se puede conseguir sin atender a nuevos conceptos”.*

*Carlos Pezzi. Conocer, fluir y gozar.*



## Contenido

ENTRA: FASE UNO.	
IDEA BÁSICA, DELIMITACIÓN ESPACIAL Y CUESTIÓN DE INTERÉS.	6
RECORRIDOS Y ESTRUCTURA	7
PASA: FASE DOS.	
EL CONOCIMIENTO MEDIÁTICO PARA FORMAR CRITERIOS EN POS DE ANÁLISIS INTERACTIVOS.	9
PRIMARIAS.	9
PRIMARIAS-1.1	10
Artículos, extractos del POT-M 2000, referidos al río	10
EL NO LUGAR	12
1º. RECORRIDO: El nacimiento, Medellín, el río y su plan piloto.	14
2º. RECORRIDO: La cultura, lo antrópico “calidad de vida”, “mi río”.	15
3º. RECORRIDO: Traveling	15
SIGUE: FASE TRES.	
LAS SECUNDARIAS Y LA RELACIÓN CON EL TRANSEPTO.	17
FASE 1 - 1984.	18
FASE 2 – 1995. Mi río.	20
FASE 3 - 2006: El instante y la forma de asir la experiencia.	22
IMPRESIONES - FRONTERAS	25
EXPRESIONES Y RELACIONES DE FASE TRES CON LAS OTRAS FASES	27
TOMA	33
BIBLIOGRAFÍA	35
FUENTES PRIMARIAS	35
REFERENTES O FUENTES SECUNDARIAS	36

**ENTRA:**

**FASE UNO.**

**IDEA BÁSICA, DELIMITACIÓN ESPACIAL Y CUESTIÓN DE INTERÉS.**

La ciudad de Medellín es supuestamente solo una. Pero cada ribera del río puede ser leída como una ciudad aparte, que necesita de la otra con urgencia y se aferran, multiplicándose en más ciudades a-parte hasta lo infinito.

Los no lugar son espacios vistos como lugares de tránsito, en tanto de comunicación... toponimias de lo vacío donde se sustentan todos los paradigmas territoriales. Los lados del río en su centralidad, su vivencia... Del vestigio del ferroviario al puente del mico.

El Objeto. Redefinir el ordenamiento en la etapa de la metropolización de las ciudades, especialmente los lugares del corredor multimodal que inscriben en su función la producción urbana del no lugar.

Capturamos a esta ciudad como informe, inacabada y sin buenos lectores desde lo público, los cuales respondan desde lo social a los problemas estructurales. Una ciudad realmente contenida. Las ciudades dispersas y difusas a partir de formas discontinuas no se explican por sí mismas, sino por las conexiones, la velocidad y la subordinación de territorios. Bostezándose como consecuencia la periferia producida dentro de la misma malla urbana. Cabe la pregunta ¿ha existido el río como factor natural o a partir de que se rectifica se protagoniza, se le da estructura y dinamismo regional?

La periferia ya no está en el afuera con los conglomerados y dormitorios.

La ciudad hecha de ensayos, en obra negra para dar respuestas a sus ápices de ordenamiento crea – estigmatiza- la periferia en sus propios centros urbanos, incluso en los lugares donde se borra la memoria y se perlabora desde el discurso y el hecho el sin imaginario colectivo.

El proceso de trabajo es una lectura estética invirtiendo los procesos de aprendizaje, la realidad que nos modifica los conceptos.

A partir de lo mediático se orientan los recorridos, unos en archivos de prensa y los otros caminando; la validación de una hipótesis o sospecha que es en el transepto puentes y río: la centralidad doble, el no lugar que se caracteriza como una consecuencia y funcionalismo en la etapa de la planeación y la metropolización de las ciudades. Visibilidad dada por las estructuras que connotan el servicio del espacio.

Con el planteamiento de re-ordenar el territorio, a través de concebir el cuerpo como primer espacio, desde el cual se reactualiza el conocimiento del sector arbitrariamente exaltado.

La misión es describir el espacio, llevar a través de la circulación sinuosa, las complejidades y las transformaciones de un sector, amparados en los cambios de paradigma de ciudad y en la evolución constante y sincrónica del tiempo, con muestras de fragmentos; y una conceptualización empírica sobre el territorio, donde el no lugar es una función/consecuencia, de las tantas que inscribe el rededor del río aburra, denotando: velocidad, conectividad y colchón ambiental a la contaminación y las industrias, de la ciudad servicios.

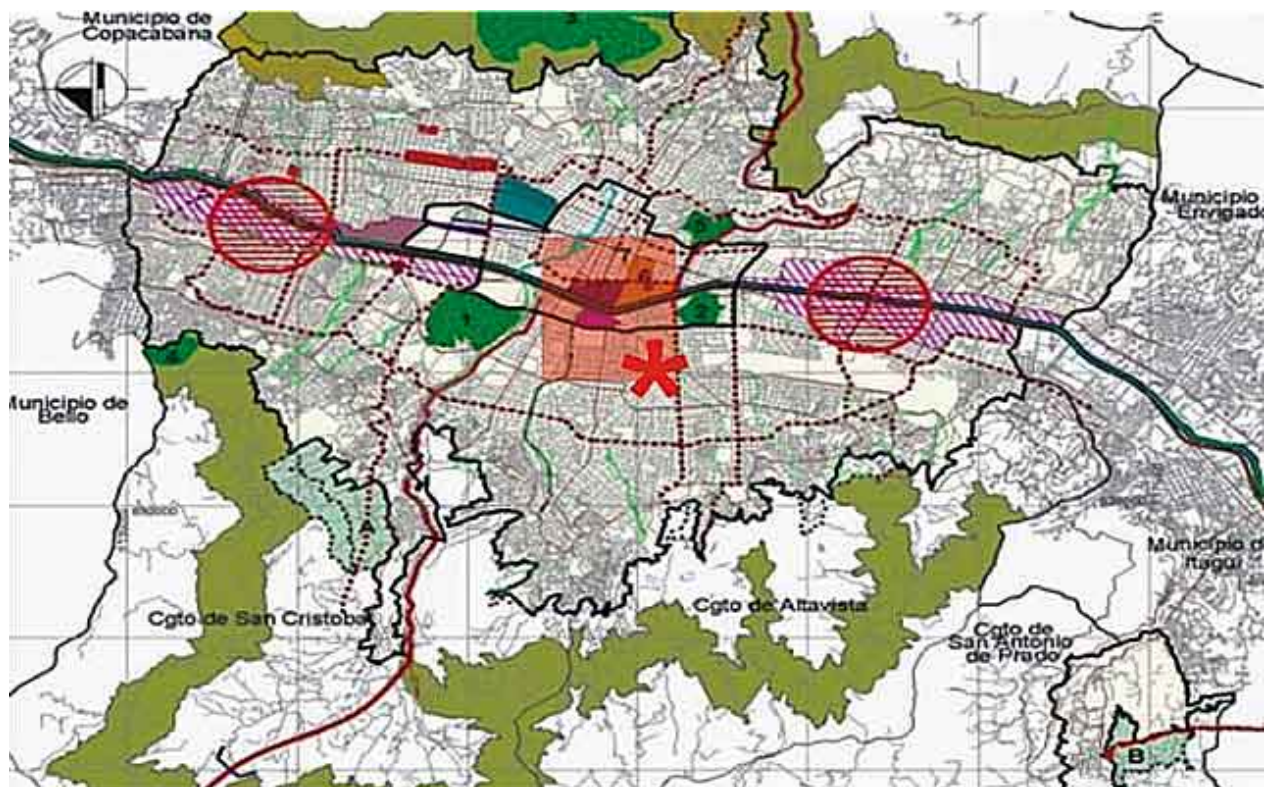


## RECORRIDOS Y ESTRUCTURA

Este espacio obedece al método en que se va a desenvolver el trabajo del espacio perdido. Son 4, 5, 6 años de estos 30 últimos, fragmentos que mediatizados se convierten en lenguaje de un territorio que siempre es imaginado y hecho.

El no lugar presenta una diversidad en tres colores: negro, gris y blanco. Es un orden del discurso para hablar de los años 1984, 1995 y 2006 (los ambientes de las décadas). Estos son los colores de una ciudad que se construye “en obra negra”, es decir, ensayando modelos de paradigmas a partir de la movilidad y la planeación, y alejando a lo humano de construir su espacio de hábitat con memoria. El no lugar y la obra negra retratan nuestro lugar en cuestión, el río como un transbordo, como parte de las nuevas centralidades, en tanto que geo-estrategia.

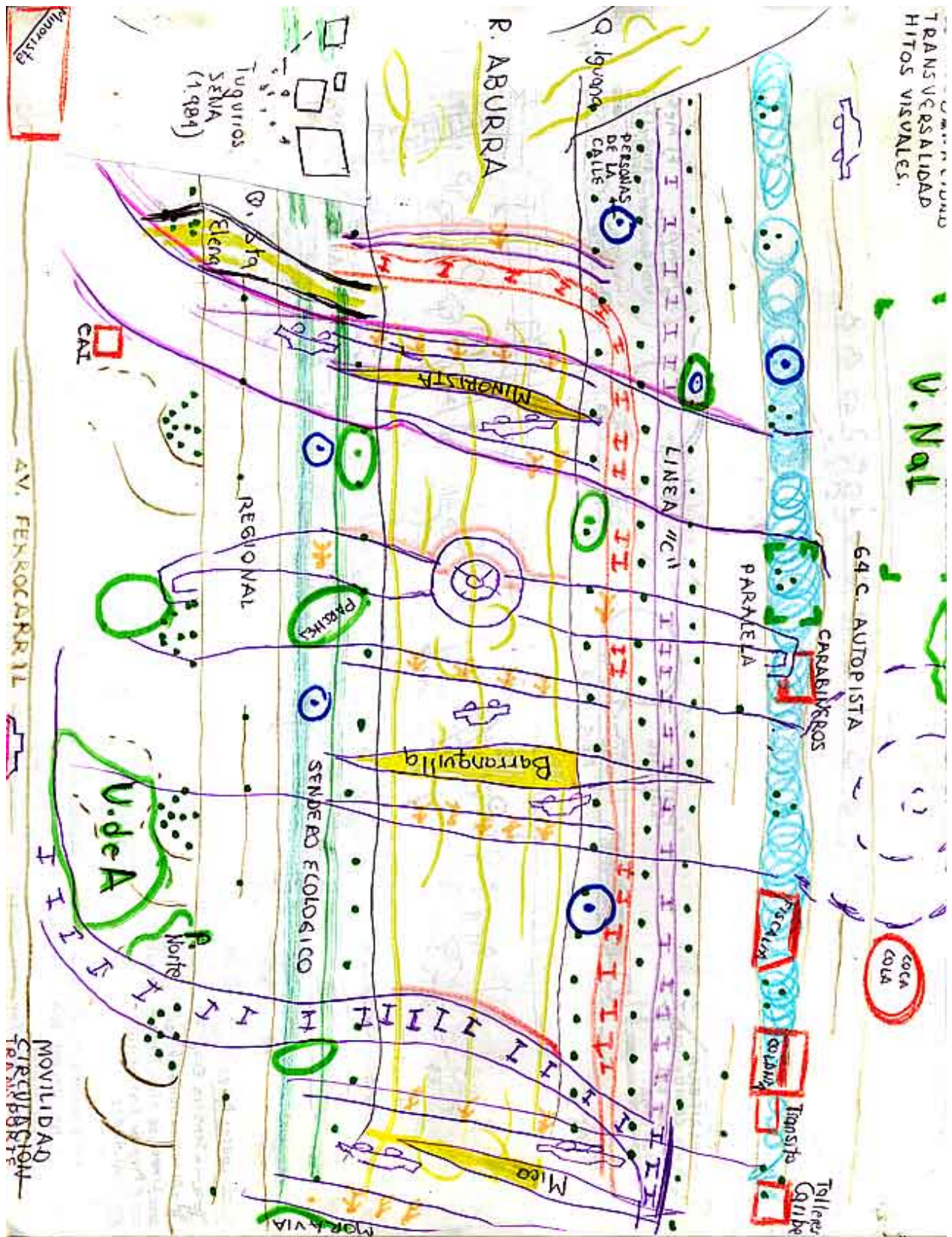
El primer recorrido es sobre la ciudad piloto, fotos y lectura de prensa es lo que define este proceso; luego el río, la infraestructura, “mi río” y la cultura metro, a través de las mismas técnicas y con los mismos lenguajes para asirlo; por ultimo la visión de la experiencia personal llamada traveling, el cuerpo en los recorridos para re-ordenar la lectura de un espacio que se configura como no lugar, por las múltiples funcionalidades que lo han hecho desde la planeación perdido.



CIUDAD  
FRAGMENTADA  
CIUDAD RÍO



En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transecto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Victor Hugo Jiménez D.



**PASA:**

**FASE DOS.**

**EL CONOCIMIENTO MEDIÁTICO PARA FORMAR CRITERIOS EN POS DE ANÁLISIS INTERACTIVOS.**

**PRIMARIAS.**

Estos escritos, fotos e imágenes sirven para establecer el paralelo entre el pasado cercano y un ahora, visto desde la subjetividad. Son los lugares que están ahí, hechos a voluntad de hombres, construido por hombres, ¿desalojando hombres?

Aquí identificamos el no lugar como una producción planeada, cargada de funciones y no solo fruto del olvido, de lo que no se toca porque se a-gota a la periferia. Y aunque el concepto esta mandado a recogerse ya que cualquier (no) lugar esta atravesado por una voluntad de poder (marcaje), se confirma que el desplazamiento de seres humanos por obedecer al ordenamiento de la ciudad negra, luego gris y hoy blanca de autos, obedece a un plan de ciudad que:

1. Le ha dado la espalda al río desde su nacimiento. Configurándose a partir de cauces que son vertientes a él, como lo son la Santa Elena, que baja del oriente, pasa por el centro histórico: la toma de agua en el segundo puente de la vuelta a Guayabal, el origen fundacional de la villa.

La Iguaná, que viene de San Cristóbal, es el camino que arriba abre a la par la entrada del túnel de occidente, baja por la comuna 13, desembocando en una rectificación, que llaman muy locuazmente parque lineal.

En fin los referentes de agua: uno tapado, el otro canalizado.

2. Lo redimensiona (el río) a partir de su equipamiento como función de velocidad y control, el atiborramiento de funciones para que el espacio de algo o de alguien se separe de la memoria. Así no es un espacio para que los cuerpos lo vuelvan territorio. No hace parte del imaginario.

Primero eran los paseos de olla al otro lado del río, entonces la otrabanda y lo que hoy es Colombia empezaba a volverse equipamientos urbanos de donde hay que desalojar; se planea el corredor multimodal y la producción del (no) lugar después de la rectificación, aparece mi río con su inocente idea de construir un imaginario de pertenencia a lo que nos da la vida; algo que no existió en la memoria de los medellinenses.

Esta memoria de ciudad y del río es construida de borrar, viene desde los años 80's los alumbrados en el río, pero más son de los 90's, el metro paralelo al río, las personas de la calle que habitan el río y su corredor ínfimo para el transeúnte, los olores, el ruido de carros, el asfalto. Nada natural, ni el sonido del agua... cauce pavimentado, puentes de conexión a los lados, vías rápidas para el vértigo. "Técnicas, efectos de maquinas, maquinas de maquinas pero no metáforas".

3. La ciudad fragmentada de los territorios difusos crea las centralidades de los territorios proyectados en detrimento de los vividos, el transepto del río expresado como centro y periferia: recorriendo y observando, veo al río como parte de una ciudad plegada, el pliegue es infinito, las



interrupciones morfológicas y la producción de aislamiento desde lo urbano, es difícil superarlas por el urbanismo y la modernización.

El río en su conjunto es una ciudad, larga y proyectada, asimilada a Mérida en Venezuela y su larga calle. Nuestro transepto es ensimismamiento, sin interrupciones sociales. Sin embargo, el río se nos convierte en embudo por los objetos que lo atraviesan y no lo hacen palpable y subjetivo: intercambios, conexiones, vías, ámbitos al rededor del fenómeno territorial.

Hermes, los puentes, los mensajes, los pasos; protagonistas silenciosos de los cambios de proyección y ordenamiento de la ciudad. Los puentes testigos desde el silencio, dominantes de esta ciudad que corre autista, sola y con un cauce marrón oscuro.

### **PRIMARIAS-1.1**

Se presentarán a continuación los referentes que tienen que ver con las memorias producidas por los que se creen el cuento del observatorio como forma desde la cual debe partir cualquier ejercicio de ordenamiento en el territorio: algunas referencias extraídas de ellos al POT-M 2000 (Plan de ordenamiento territorial del Municipio de Medellín), lo que piensan de las vías, del río y sus transversalidades, los puentes.

Es un collage, ya que ellos visionan desde otros transeptos al río, que es una centralidad la cual la equiparamos a una ciudad, dentro de la ciudad está la diversidad y en ella, la marginación, la periferia y la producción del no lugar; el cauce atravesado por la linealidad, la falta de memoria y la comunicación, tres referentes de la modernidad para construir el mundo urbano.

El sentido de la lectura de estos textos que considero primarios, es la pregunta por la forma como enuncian lo marginado, el aislamiento y el no lugar:

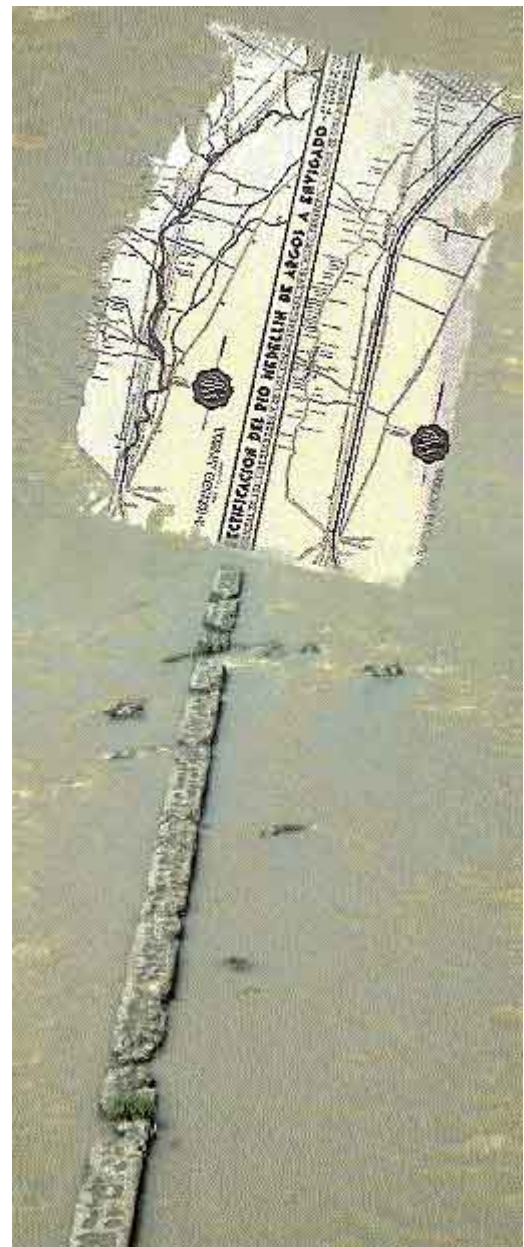
#### **Artículos, extractos del POT-M 2000, referidos al río**

##### **Artículo 11.**

Un corredor de servicios metropolitanos de alta calidad urbanística, localizado a lo largo del río, en armónica integración con usos residenciales y productivos

##### **Artículo 12: El imaginario de la ciudad.**

Una ciudad integrada al más importante eje ambiental, que a la vez es su arteria principal, el corredor del río transformado



en un espacio público de primer orden, alrededor del cual se localizan las actividades de carácter estratégico de ciudad, potenciando el incipiente gran centro metropolitano que congrega edificios públicos, institucionales, educativos y culturales.

### **Artículo 22: de los retiros de protección a estructuras hidráulicas.**

No se permitirá ningún tipo de edificación sobre las estructuras hidráulicas de cualquier índole, salvo pasos peatonales o vehiculares de atravesamiento o vías longitudinales de larga continuidad sobre las mismas estructuras, contempladas en el Sistema vial de la ciudad y Redes de servicios públicos localizadas por fuera de la sección hidráulica de crecientes esperadas. Igualmente se mantendrá un retiro lateral mínimo de 10 metros, libre de cualquier tipo de construcción, como faja de seguridad para mantener la estabilidad de la obra.

2.2. Integrales de ordenamiento y manejo de la cuenca del río Medellín (Río Aburrá). Se dará prioridad a las siguientes acciones:

De conservación. Revegetalización y reforestación, cercamientos y señalización, adecuación de áreas para la educación ambiental, repoblamiento de fauna y flora, vigilancia y control.

El río Aburra como eje trazador del Sistema vial y de comunicación directa con los asentamientos en el área metropolitana.

“El río Aburra en sus 70 kilómetros de recorrido longitudinal de sur a norte, integra y relaciona territorios del Valle de Aburrá, además se observa claramente como es, el eje trazador vial a lo largo de su recorrido ya que en ambas de sus riberas están ubicadas las vías de mas importancia para el desarrollo de la ciudad. La ciudad no se integra al río sino que se construye en su entorno, motivo por el cual el río ha pasado de ser un mecanismo de organización natural del territorio a uno dominante de estructuración y dinamismo territorial”. Transepto Moravia-Caribe (T.M.C.).

Antes de la rectificación del río eran zonas pantanosas, ahora se declara como “nueva centralidad: centro cívico y corazón de la ciudad.” Medellín es una ciudad dispersa en medio de la supuesta unidad ofrecida por la conurbación del nuevo centro urbano. Transeptos Puentes-Guayaquil (T.P.G.).

Mirando más profundo en la superficie, las desembocaduras de la Santa Elena y la Iguaná, el oriente y el occidente vierten sus aguas en el río, punto, puente neurálgico que comunica a la otra banda, que corre paralelo a la traviesa del ferrocarril sobre el río Aburrá. No lugar hoy, lugar de antaño para la fotografía postal.

“La marginación se inicia con el origen de la ciudad y la degradación de la Santa Elena, ésta sufre una expansión a lo largo de la llanura del cauce, a través de una urbanización que fue conformando la ciudad continua, discontinua y fragmentada”.

Encontramos el cauce de la quebrada la Iguaná la cual cruza la vía a través de los puentes que dejan unos intersticios, que son habitados por aquellos que son un ejemplo de vida indigna según lo indican sus derechos.

“Se trata del barrio la Iguaná, asentado al margen de la quebrada Iguaná, con una ubicación centro-occidental, por donde se comunica el valle con el occidente antioqueño” (UNAL: 2004).

El trazado de la ciudad desde los años 50, influenciado por el plan maestro para Medellín de Wiener y Sert, incluyó el trazado de dos vías rápidas adyacentes al río Aburrá que conectaran el norte y sur del valle favoreciendo la movilidad, el transporte pesado y las comunicaciones. Con el trazado de estas vías (la regional, la distribuidora y la vía de servicio) se incluyeron en el borde del río las líneas de alta tensión, el gas y las líneas de telecomunicaciones y tecnología. Así, el río quedó aislado del resto de la ciudad configurándose un borde, como un límite infranqueable, accesible solo desde los carros que transitan por las vías. Posteriormente se agregaron senderos peatonales a lo largo del río pero el acceso a ellos depende de la posibilidad de cruzar las vías rápidas, lo que los hace subutilizados. Las vías como elementos longitudinales que cortan y fractalizan la continuidad...

Las vías deshabitadas en su mayoría evitan el paso de una ribera a otra, incluso el paso del peatón a las cercanías del Río. Esto hace mucho más evidente la barrera que genera el río Aburrá; para el peatón y el espacio público representan las mayores fragmentaciones espaciales y de los imaginarios pues alejan aun más las dos bandas del río.

Las vías para el peatón. El paso hacia este andén peatonal es difícil y peligroso y la soledad en el lugar los días que no hay ciclovía es más que obvia, incluso en algunos lugares los únicos habitantes son los niños de la calle (o gamines) que buscan el río o la parte de debajo de los puentes para crear sus hogares, obligados por una sociedad que ayer hoy y siempre les a dado la espalda, igual que al río.

“Los bordes inmediatos del río son espacios subutilizados, diseñados para ser vistos, no para ser vividos. Tienen temporalidades especiales en las ferias, domingos y diciembre, en las que son vividos más de cerca por los ciudadanos, pero el resto del año permanecen en silencio, en la oscuridad, cumpliendo su labor de proteger y esconder el río”. Transeptos Los puentes–Guayaquil.

Las vías son lo que sigue, todo lo que esta definido por el uso y utilidad que se le da al espacio de circulación acelerada y rápida, contingente, de cruces tanto de personas como de bienes; paralelo a la linealidad como modelo de ordenamiento, corre la malla del carril o línea “c”. Su sentido en la periferia es funcional, el entorno se llena de no lugares, caracterizados por estar aislados, vistos pero no habitados.

## **EL NO LUGAR**

El no lugar, de acuerdo a nuestros criterios de análisis y relacionándolo con las teorías aplicadas al territorio, como concepto a la vez que realidad:

- Produce nuevas centralidades inestables en movimiento, hace la ciudad sin procesos de territorialización, es la función del transito mas que el transporte o la presencia;
- Consolida el río como un nuevo centro haciendo descentrar el carácter único del mismo, estas centralidades siempre buscan reducir las distancias, respondiendo a la cortedad y las transacciones, la superficie sin nombre, aplicable sin diferenciación;
- Son espacios de uso para utilizar en apoyo a dispositivos educativos, militares y de metropolización, para superar la forma consolidada, contenida o superada de la ciudad;
- La apariencia del transepto, desde vestigio del puente del ferrocarril al puente del mico, presenta a vuelo de pájaro, la uniformidad, la avalancha y la desmesura; expresando estos espacios públicos la marginalidad urbana y territorial, es decir el espacio publico perdido.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

- Por último en el no lugar existe una relación contractual de diálogo silencioso, siendo el anonimato relativo y la identidad provisional la posibilidad de un efecto liberador a través del recorrido, solo en ese instante.
- Es una relación individual-individualizante, produciéndose efectos de disolución progresivos en el esquema aprensible de la práctica de la ciudad, entrando en el proceso de redefinir todo lo que no es ciudad pero está contenida dentro de ella, en su patrón de ordenamiento, la periferia, partiendo del re-ordenamiento personal, el cuerpo en el espacio, el espacio como cuerpo que debe ser observado y traducido.

La metropolización se caracteriza por los planes a futuro de gestión y explotación de recursos que tienen las regiones y dentro de ellas, las grandes ciudades, mallas urbanas, fractales y difusas; con el fin de potenciar agendas de negocios y zonas de servicios, los cuales sirvan de vínculo de la región con la economía nacional, pero más con el modelo económico neoliberal: construcción panamericana, linealidades que surquen los valles en aras de la comunicación, trenes y ferroviarios, túnel de occidente, carretera la mar, puerto de Urabá, otras:

*“El no lugar no es el recurso básico de la construcción social de un espacio, sino un recipiente comprimido e indiferente, que resulta de la construcción tensionada de no lugares en los que los seres humanos, mas que habitar, trabajar o dedicarse al ocio – o incluso realizando muchas de estas funciones a la vez -, se desplazan haciendo todo, como sujetos acelerados de un mundo des-limitado por la incapacidad para superar los límites planetarios. Es decir, un mundo que solo puede habitarse, pensarse o construirse sobre la base de que es inampliable, limitado e indefinido y, por tanto, indiferente a límite alguno para que una cosa comience a ser”.*

*Hernández Pezzi. Conocer, Fluir, Gozar*

*El espacio entendido como recorrido, como trayectoria, como incoherente cadena de sucesos más que como ciclo vial (...) y la capacidad de conocer sitios sin necesidad de atravesarlos.*

## **1º. RECORRIDO:**

### **El nacimiento, Medellín, el río y su plan piloto**

Definimos este ordenamiento como una propuesta donde los cuerpos son estratificados, a la par que la ciudad se zonifica. Los barrios subnormales desde los años 50's aparecen por la violencia y la falta de oportunidades; en los 80's hay un desplazamiento de chocoanos al asentamiento la Iguaná.

El ferrocarril fue un motor del transporte de obreros, la nueva ubicación de las fábricas y de los dormitorios urbanos. "Sólo se encuentran breves referencias a este sistema de transporte masivo que tuvo profundas y permanentes implicaciones en el desarrollo urbano de la ciudad durante el período comprendido entre 1919 a 1950, y que se puede considerar como una de las estructuras de transporte masivo de mayor impacto en la historia del desarrollo de la ciudad de Medellín". Transepto Moravia-Caribe.

Es el racionalismo basado en Le Corbusier, "la forma es la función", y en la carta de Atenas; su propuesta era, avizorar la ciudad servicios: red de transporte, vías rápidas de conexión, proyección de los dormitorios y canalización del río, de las quebradas fundacionales, en pro de la imagen, asepsia y limpieza.

"...Sin embargo, primó el carácter funcional del río como eje comunicacional que integrara a los municipios del norte y sur de la ciudad, a través de la construcción de vías paralelas denominadas las avenidas de los Libertadores y los Conquistadores y que sería el germen de lo que hoy conocemos como el corredor multimodal del río"-

"Aparece el proyecto de rectificación del río Aburra para adoptar medidas que mitiguen los destrozos ocasionados por el río y para construir dos caminos a lado y lado, de Ancón Sur a Ancón Norte. Esta obra se llevó a cabo por la Sociedad de Mejoras Públicas (S.M.P.), y fue realizada toda con rellenos de basura. Con la rectificación se buscaba evitar inundaciones y ganar terreno en las riberas, pero se transformaron las condiciones ambientales y se generaron nuevas necesidades de gestión de los riesgos actualmente vigentes". Transepto Moravia-Caribe.

"La ciudad se urbaniza, la marginación de las fuentes hídricas invade los territorios del río, el desarrollo de la ciudad terminó por convertirlo en el receptor de los drenajes y los vertederos que se fueron consolidando a medida que la ciudad se expandía". "El río y sus riberas van quedando fragmentadas aisladas del paisaje urbano de la ciudad, al quedar confinado por vías rápidas en ambos márgenes" (UNAL: 2004).

Es el entorno de la Physis, construcción, rectificación y desalojo, la ciudad se prepara en medio de la violencia para ser la metrópoli más ligada a los proyectos de prestación de servicios. Nuestra ciudad en obra, se vuelve para los servicios en un entorno-1 negra y oscura: desaloja, es impune y no resuelve con alternativas, es la ciudad plan-vías.



## **2º. RECORRIDO:**

**La cultura, lo antrópico “calidad de vida”, “mi río”.**

### **Medellín 2005**

“Las cosas no terminan cediendo ante los sentimientos sino que, por el contrario, comienzan por ellos. En suma, una sensación convertida en rapidez, gana en velocidad al orden lógico”. (Virilio, 1998)

Para Medellín la línea del ferrocarril se define en estos tiempos “como recuerdo, memoria y observador silencioso de la historia; como cicatriz de un pasado”

La ciudad esta de fiesta, se siente pujante, el metro es una realidad, y la planeación de toda su cultura es la que permea nuestro hábitat hasta hoy. Es la ciudad que promueve el río y las sociedades protectoras por él, se cree que después de tanto tiempo de contaminación es posible hacerlo navegable. Es el río y la memoria de un territorio habitado por el goce del descanso, los bote- paseos por el río y su navegación.

El metro estaba planeado paralelo al río, un puente más allá del puente del mico es el trastorno del centro histórico, produciendo su descentramiento. El turismo, la ciudad luz se avizora desde los años 80's como proyecto de ordenamiento, que Apenas se cumple en la actualidad.

“Los acelerados procesos de urbanización que se han presentado en la ciudad en las ultimas décadas, desde los años 50's, y el desarrollo de “Medellín: ciudad competitiva”, han evidenciado el paso del tiempo en este sector más que en ningún otro. Los dormitorios tradicionales han cambiado de carácter por zonas comerciales, los antiguos sectores en los que se reunía la población han sido sumidos en una profunda “marginalización” y han sido cambiados por paisajes creados para mostrar, con altas dosis de modelos importados y espacios de poco uso”. (T.P.G.)

Nuestra ciudad en obra, se engalana y esculpe para el turismo, con respecto al río y la cultura metro es de color gris. Primero la navegación por el río y ahora prohibicionismo. “El espacio publico, se convierte así en privado de un sector excluido; que entre vías rápidas y vertederos viven la cotidianidad marginal para la que el urbanismo había dispuesto un espacio” (UNAL: 2004).

El no lugar definido por la carga de funciones a un espacio: primero las vías y los desalojos, ahora espacio privado producido urbanamente para la exclusión “el río es la espina dorsal de Medellín. Fluyen por él, las vías y gran parte del metro. Este valle es un tejido de puentes”.

## **3º. RECORRIDO:**

### **Traveling**

El río Aburrá como centralidad de la ciudad, de las comunicaciones, río con toponimias aisladas, las cuales juntas componen un todo, orden: el pulmón verde del volador, de la universidad nacional y de la universidad de Antioquia.

El control territorial y la importancia geoestratégica para metrópoli 2009 de la vigilancia y el panóptico, escogiendo el epicentro de la ciudad plegada. La desembocadura de los cauces que fundaciona a sus pobladores.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

Esta ciudad no riñe en absoluto con la consolidación de la ciudad fragmentada al potenciarla, ya que la producción de la ciudad en infraestructuras incorpora la marginalidad en sus cambios, “delimita los no lugares que son sospechosos, camuflados, escondidos, refugiados, inmersos en el desarrollo urbano, imprimiéndole determinadas características estéticas reconocibles” (UNAL: 2004).

Traveling o las estaciones sensoras: dichas son en movimiento, ya que el territorio es un ordenamiento de hecho que transcurre, “la movilidad es una manera de entender las formas de vida de toda la humanidad; nuevas formas de vida y nuevas formas de arquitectura son un potente recurso cultural para organizar el hábitat en consecuencia con los nuevos papeles” (Hernández, 2006)

La idea es pasar de sur a norte hasta el puente del mico, de norte a sur al lado del metro Línea “C”, directo a la estación de la línea B Cisneros hasta el puente del ferroviario. En la ruta verde del río (de sur a norte) caminando por dentro de lo verde, entre el río y el asfalto que es lo que se define como corredor. Y pasar por los puentes de occidente a oriente.

El río, lugar de estudio donde se dibuja este modelo de re-lectura y reterritorialización del cuerpo humano con los cuerpos del espacio, para comprobar y dejar de entrever que la centralidad también puede ser una periferia, es mas, es una forma de las ciudades en continua expansión.

Ciudades que eligen no tener memoria y arrasar; “tiempo y conocimiento representan un mismo fluir. El tiempo solo existe en aquellos instantes en los que el hombre es conciente, es decir, en los actos de percepción de los fenómenos que suceden en el entorno y en la posterior aplicación de la inteligencia para afirmar un conocimiento. Del mismo modo, se podría pensar que tal conocimiento emergió únicamente a raíz de la existencia del fluir temporal. Esta conciencia de un fluir único, discretizado en instantes, otorga al sujeto el dinamismo clave para su adaptación”.

La ciudad en obra es de color blanco: corredor multimodal, súper estructura: parte del orden que se proyecta conseguir al adecuar las vías para el comercio y la conexión centroamericana. Río como nueva centralidad, a partir de que tiene una historia que ha sido olvidada o, en el mejor de los casos, conservada por pedacitos, hitos que le convienen informar a los massmedia o a los funcionarios públicos.

En definitiva, la condensación a partir de lo blanco, lo metropolizado y la comunicación del no lugar, la sensación en el transepto escogido de dispersión y vaciamiento, en tanto el todo, ordenado, perteneciente a un conjunto, los espacios perdidos del espacio publico.

**SIGUE:**

**FASE TRES.**

**LAS SECUNDARIAS Y LA RELACIÓN CON EL TRANSEPTO.**

“El tercer entorno considera la temporalidad como una dimensión manipulable; el hombre desafía la propia invención que lo somete, transformándola, atomizándola. La nueva unidad básica será el instante: una entidad que sé autoexplica, que no posee “extensión”, sino “intensión”, y que, por ende, no esta en comunicación con ningún otro instante. El instante es único, irreplicable y se podría concebir como un pequeño big-bang a distintas escalas (un sujeto, una organización, etc.), pero siempre referido al despliegue de un conocimiento íntimo del entorno, de una conciencia que se sintetiza a modo de burbuja ficticia alrededor del objeto de estudio”.

La fase 3 se caracteriza por la complejidad, aplicado el concepto de metropolización urbana, deja entrar la periferia en la macrocefalia de los lugares, a la vez que promueve –construcción planeada en el tiempo– el no lugar como parte de las respuestas a la vida urbana.

Este aparte narra lo que condensamos de sentido, jugando con lo textual y lo visual. Primero se hablara de las fuentes secundarias, después las fases o los recorridos vivenciales en la prensa y la experiencia y por ultimo lagunas o algunas apreciaciones como conclusión.

“El ser del habitar se construye a partir de una cantidad ingente de información, que llega a través de canales que no ocupan ni construyen lugares, sino tramas de redes que permiten pensar el espacio como una cadena de entornos virtuales en tiempo real (o instantáneo y múltiple), en la que la construcción de la realidad sea mediante el conocimiento de instrumentos para compartir la información que otorga poder para preservar el espacio individual de cada sujeto”.

Para conceptualizar las fases se recurrió a entender el modelo de los entornos. Estos se aplicaron a partir del concepto fase. La idea de las interfases y la división en triadas obedece a la comunicación a partir del paradigma que se ubica desde la interpretación, el receptor. El significante. No se habla de una noción del espacio del no lugar como algo que se queda sin planear dentro de los modelos o paradigmas de ordenamiento; se considera el territorio como un comodín donde hay intereses constantes y demasiadas funcionalidades, permeando los cuerpos que transitan y habitan estos territorios.

“El entorno –fase– ha de ser concebido como un espacio en potencia para llevar a cabo procesos sociales. Dentro del mismo surgen formas que entran en relación e interacciona en una búsqueda constante por la satisfacción. Esta es la perspectiva que ofrece la teoría psicoanalítica, afirmando que el hombre es un ser deseante y que no existe acción o experiencia en que esto pueda evitarse (...) el deseo nunca cesa, lo que obliga a concebir formas de satisfacción cada vez más complejas, al ritmo del progreso. En este dinamismo se explican las transformaciones iterativas que ejerce el ser humano a su alrededor, tanto sobre las formas naturales como sobre las artificiales creadas por él”.

COLLAGE: “El espacio de la ciudad como un lugar poblado de signos autodestructivos, cualquier forma, por aleatoria que sea, esta justificada si su presencia consigue falsear la realidad”. “Somos recipientes propios, rotos, de hábitos. La cotidianidad de imágenes es por la exterioridad. La ciudad, el río y el presente son la exterioridad empaquetada en las maquinas–massmedia. Habito, exterioridad y maquina es lo que somos y no comprendemos, sin lo cual no habría ningún nosotros.



*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

que se ve supeditada la organización sin posibilidad de evadirse del gran reloj”.

“Vienen adelantando obras en el corredor del río Medellín, por un valor de 2.570 millones, según lo informo Jhon Vallejo Ríos, director de planeación metropolitana. Las obras se pueden apreciar en el gráfico anexo y permitirán transitar desde el puente de la calle 12 sur hasta el puente denominado el mico, en el costado derecho del río, y desde el puente de Barranquilla hasta soya, en la margen izquierda del mismo.

Las obras a nuestro interés son: Vía regional bomberos, reforma-instalación del centro cuerpo de bomberos; erradicación de los tugurios del SENA, construcción de la plaza minorista, parque de diversiones o parque norte; puente el mico, obras complementarias del puente Horacio Toro Ochoa y dos puentes sobre la iguana”.

En la FASE 1, las estructuras y las complejidades materiales son NATURALES sobre la cultura: los puentes, la rectificación del río, el desplazamiento de los habitantes alrededor y las vías.

Ciudad piloto. “Es esencialmente estable frente al tiempo”. Su economía es local productiva, que cubre el conjunto de las necesidades básicas. Las políticas para con los lechos del río y la necesidad de comunicación hace que la naturaleza deje su papel relevante. Sin embargo, obras como el puente del mico son tan eternas que no se sabe a ciencia cierta cuando se impone la cultura sobre el puente que había que atravesar colgado de un bejuco, casi como un “mico”.

Avanza el puente del mico: a la altura de la calle 78 en el sector del parque norte se construye el denominado puente del mico o de la 78, que unirá el complejo vial de la terminal de transporte del barrio con el sector oriental de la ciudad.

La primera foto es del costado oriental del puente del mico o de la 78, la obra servirá para unir la comuna nororiental con la nueva terminal de buses y el ferrocarril del barrio caribe.

La segunda foto, la panorámica del puente del mico, pronto se empezara el montaje de las vigas. La foto tres, vigas ya hechas y en construcción, además la estructura en cemento del puente en la parte correspondiente a la terminal.

Al puente del mico, que por ahora, solo tiene una calzada, se le están construyendo las vías de acceso tanto al lado occidental como al lado oriental, y el lazo y la oreja correspondiente a la occidental, los trabajos los adelanta el consorcio Sánchez Ruiz e





Itsa, y deberán estar terminados según plazo contra-factual a mediados de octubre próximo.

En la foto un aspecto de los trabajos al lado occidental, al fondo la comuna nororiental y a la izquierda el antiguo basurero de Moravia.

## **FASE 2 – 1995. Mi río.**

La ciudad visual, esa ilusión que construida desde el interior o a partir de cosas, palabras e ideas... en fin imágenes, inimágenes mediatizadas, manipuladas, me enuncia la pregunta por la desaparición de la ciudad, así “la ciudad no comienza ni termina, la ciudad limpia, arrasa y pasa. Los pasos no van hacia los puntos... el punto cero público, se convierte en privados infinitos.” El río, espacio público, se convierte en privados infinitos, sin algo sin alguien, perdido el territorio en las funciones planeadas y proyectadas.

En el inicio de los 90's se proclama una declaración de amor por el río por parte de diferentes entidades de la ciudad, el domingo es el “botepaseo”, el lunes el día de la cuenca.

El órgano crea la función, “mi río” crea la prohibición de navegación y promueve el saneamiento; so pretexto de consolidar la función de la vialidad y el territorio perdido, es decir sin memoria en el fluido vestigio que nos narra la contaminación de nuestras mallas y dormitorios urbanos.

“La organización necesita desplegar una sensibilidad (redes de adquisición de datos del entorno) y una inteligencia (procesamiento de dichos datos para obtener un conocimiento anticipativo del entorno). (...) Esta interconexión de procesos establece las primeras formas de paralelismo y, en consecuencia se abandona progresivamente la temporalidad cronológica lineal del mecanicismo para adentrarse en la no linealidad, con varios nodos superponiendo actividades (tiempos) en la obtención de un mismo fin”.

FASE 2, la complejidad estructural-material donde la CULTURA empieza a primar sobre natura. Emerge lo antrópico imponiéndose al entorno. Vías, acero, petróleo, asfalto, metro, acompañado de la navegación en el río. Medellín 2005. Eminentemente su economía es ser consumista, quedando la actividad productiva reducida a las organizaciones empresariales.



*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

En fin, “la muerte del lugar a base de cimentar su transformación, persiguiendo la creación del objeto como una segregación de límites”.

La quebrada la playa y el vox culvert que hay que limpiar, el metro y sus líneas en una ciudad que ve el río como centralidad. Se presentan fragmentos de lo que se dice en el diario el mundo sobre la quebrada fundacional, el río Medellín y el arte, además sobre el PORTE de Medellín.

Memoria del río: una propuesta del artista argentino Ruben Grau, en el festival internacional de arte, en el trabajo participaron 300 niños de escuelas de la ciudad con dibujos alusivos al río Medellín que ellos se sueñan. Las pinturas unidas serán lanzadas en una balsa hoy a las 11 a.m., por el cauce del río Medellín, un río imaginado.

La intención es desarrollar una obra entre todos, fugaz en su exposición, pero que marque la memoria, o sea; arte de la calle, participativo y atinente a situaciones sociales; la propuesta para el lanzamiento es que lleven mensajes escritos como si fuera el río el que hablara. Así se busca construir una suerte de fábula en la cual el agua diga a la ciudad que siente, que necesita, que espera.

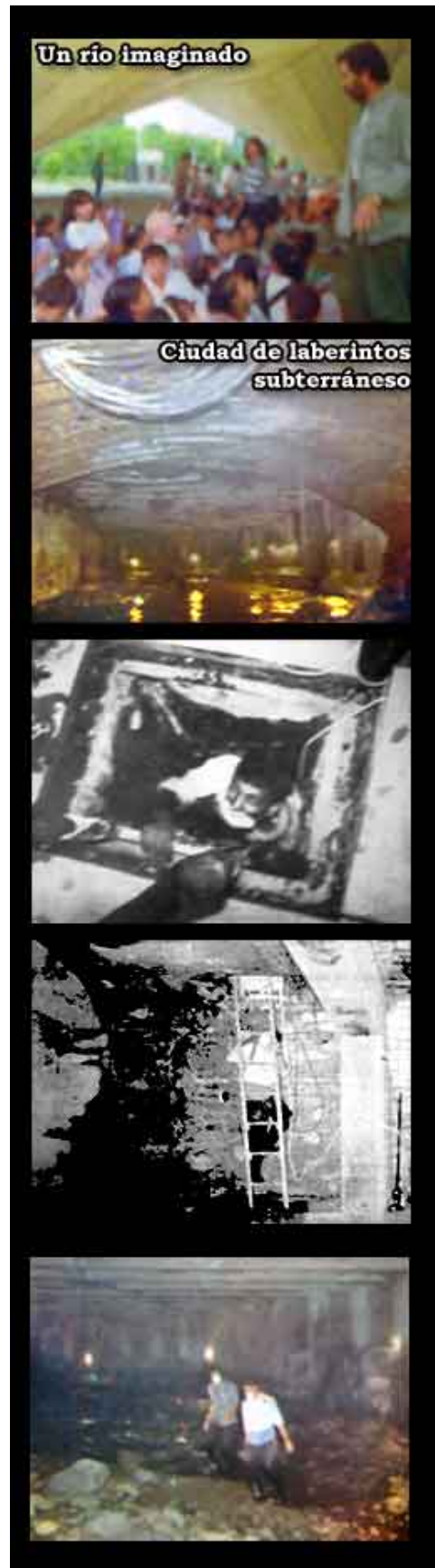
Ciudad de laberintos subterráneos: asfalto, concreto y piedras cubren la quebrada Santa Elena bajo la calle la playa. En medio de la oscuridad y los desechos el agua golpea con fuerza las piedras de una fuente que sigue viva y aun conserva antiguos puentes.

En pleno centro la quebrada Santa Elena fluye en la oscuridad. El vox culvert que cubre la Santa Elena empieza antes del teatro Pablo Tobón Uribe y termina en la Plaza minorista, tanto la altura de la cubierta como el ancho de la quebrada miden 10 metros.

Debajo de la calle la playa se conservan intactos los puentes de Medellín de antaño, construidos en adobe, los puentes guardan el gusto de nuestros antepasados.

En forma de escalinata el cielo raso del vox culvert ni se inmuta por el peso de los vehículos, los canales que se forman entre las vigas sostienen marañas de cables entrelazados con delgados tusos de tela.

En el área urbana desembocan un considerable número de afluentes que aumentan el cauce e incluso, cuando llueve la quebrada se crece, y sobre todo por la mañana cuando la gente





se baña, a medio día cuando lavan los trastos y a las 3 de la tarde.

El agua baja vasos y desechos en vez de peces, las riberas de la quebrada pasaron a ser un recuerdo escrito, en la memoria de una ciudad que fue sepultando sus quebradas. Si, es triste saber que la quebrada arrastra basura, partes de carro y muebles.

Mucho muerto, cae mucho muerto. En la minorista cayó un cadáver y estaba tan inflado que resalto en la placa de concreto, mas de uno salió corriendo porque pensó que estaba vivo. La quebrada canalizada es un enfermo enyesado, es un entierro de segunda, -y el de primera es la cubierta-; algún día otra generación destapara las quebradas.

Para El PORTE (plan de ordenamiento territorial de Medellín) El eje de todas las estrategias de planeación de la ciudad debe ser el río Medellín, con espacio publico integrador y estructurante en la ciudad, lo que implica que todas las actividades que se ubican en los costados del río, deberán consolidar los distintos núcleos y, además, servir de integradores entre oriente y occidente.

### **FASE 3 - 2006:**

#### **El instante y la forma de asir la experiencia.**

“No se conoce sin la experiencia del viaje, sin habitar el trayecto. Percibir el espacio como intersticio de tiempo y no como morada de lugar; y hacerlo desde el punto de vista de un sujeto que no tiene voluntad de memoria sino, tal vez, de olvido; que no tienen capacidad de sorpresa sino de vivencia: tal es la condición de una manera de entender el conocimiento que ya no consiste en “orientarse en el pensar””.

LOS NIVELES en la lectura del transepto: Estos tres niveles son los que configuran la representación del recorrido, transepto en pos de reconocer el no lugar como función y también como exceso de funcionalidad que hacen del río un espacio con demasiadas intervenciones en el tiempo pero sin ninguna clase de memoria sobre el espacio.

Nivel 1, el río Aburrá y los cauces Santa Elena e Iguaná.

Nivel 2, el sendero ecológico y la ruta malla del metro, la línea del ferrocarril, las vías regional y paralela; los parches verdes al rededor de las infraestructuras y arquitecturas.

Nivel 3, los puentes peatonales (2) y el puente del metro, los puentes vehiculares (3) y sus pequeñas aceras para los transeúntes.



Es la actual ciudad portátil una falsificación de la ciudad, la mimesis subconsciente y la desilusión, pues la asimilación es nuestro aprendizaje no consciente ¿que pasa con el río llamado anónimo, en el sentido de que no deja de hacer –de ahí que no sea– ya que es una compañía simple y rápida, sin ser?. “ciudad portátil”, también el cuerpo y lo que tenemos como público para distraernos, desviarnos, perdernos.

Blanco del río y la actualidad, producción multimodal de un no lugar, los equipamientos urbanos alrededor del río que suplen a lo humano, en la tecnificación de la humanidad. La humanización de la tecné a través de las vidrieras de los autos –pantallas de televisión–, en los cuales nos transportamos.

La función es lo que define el no-lugar, empero ella no es un punto de partida, pero si una consecuencia que connota la hipótesis del sin lugar o espacio publico del río en este transepto, Xibille (1998) nos lo explica:

“La función opera por lo tanto como un “neutralizador”, viene a ser el grado cero de la ideología pues con ella se establece una rigurosa correspondencia entre la forma y la función”.

Según Humberto Eco los objetos arquitectónicos no comunican sino que funcionan. Sin embargo, no hay función en abstracto, ni necesidad universal, todas las materias responden a una pregunta o problema en el cuerpo social, posibilitando la génesis espacial de la semiosis, haciendo la lectura de los objetos y de las reproducciones que se derivan de ahí, lo concreto. El uso de los espacios y de los objetos depende más de los significados vinculados, que nos predisponen para el uso, a través del código, funcional.

La función técnicamente busca que el objeto tenga un uso práctico. Es un concepto paria del urbanismo, resignificado de las ciencias y denotado en la ciudad. No es el punto de partida, es el punto de llegada, según Budrillard “se distingue de las demás significaciones (connotadas) por su función singular de borrar los rastros del proceso ideológico, restituyéndolo a lo universal y la inocencia objetiva”

La longitudinalidad es lo que impera en los paradigmas de ordenamiento, ensanchar la malla urbana es la alternativa a todos los problemas de movilidad y alta densidad demográfica. La linealidad como modelo de solución a una topografía relacionada con el río Aburrá.

Los no lugares son sitios que no reúnen en tanto son contenedores de poder: “estos recintos privados son muchas veces “no lugares”, sitios que no reúnen. ¿Que busca la arquitectura y sus promotores con ese reconocimiento mediático a esa falta de lugar? La respuesta es fácil: poder. Poder de organizar la representación de la vida en donde ahora transcurre, en la conflictiva metástasis de las ciudades. Poder de elites políticas y profesionales que se miden por el cinismo más descarado de las apuestas más insostenibles, desechando intelectualmente las posibilidades de alternativas más modestas, igualitarias y cuidadosas. Al contrario, el fenómeno creciente de clonación y replica desarticula a la identidad y la tradición, provocando un paisaje estandarizado, repetido en cualquier lugar; es decir, crea “no lugares como forma de espacio colectivo”. (Hernández, 2006).

El modelo organizativo biológico es un paso intermedio hacia el modelo caótico de la centralidad que incluye la periferia y la función del no lugar, integrando el tiempo en un instante. Definiendo el no-lugar como volátil, homogéneo y vulnerable antes que aislado y separado de la dinámica de comunicación.

Se caracteriza la volatilidad en el río por la creación de estructuras, funciones y flujos organizativos y poblacionales; es el efecto de una incorrecta gestión tecnosocial ante el ritmo que ofrece la aceleración tecnológica, la comunicación interregional y el alto índice demográfico.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

La movilidad consiste en la creación de flujos de conocimiento indeseados que dan lugar en el lugar al no lugar; disminuyendo la capacidad antrópico del entorno, que tiene como consecuencia abrir las debilidades del Sistema tecnológico y la ignorancia tecnológica para instalarse el anfitrión: el habitante de la calle, visto desde el televisor que es la ventana del vehículo transportador.

La homogeneidad es la condensación de funciones donde complejidad e inestabilidad no abandonan ningún proyecto de “plan” de ciudad y río, en tanto el interrogante de cómo articular con las zonas del municipio y la región. Es la imitación de procesos y flujos instalados en otras ciudades, regiones y organizaciones que aparentemente han conseguido dar solución eficaz a los planteamientos de una fase 3 o entorno tecnológico que en primera instancia absorbe los modelos de antaño. El objetivo de la homogeneidad y la planeación es la convergencia competitiva, la función y el valor único que reproduzcan la ciudad como un todo cohesionado a partir del río, como centralidad del devenir región: alimentación para la ciudad a cambio de comunicación y servicios. Sin embargo, no se han creado nuevas zonas de planeación regional, pues esto solo se queda en lo proyectado, sin poder plantear directrices que le sirvan a todos los municipios. Por tanto la metropolización de la región se plantea los nodos que encuentren una ruta común, pero hasta ahora se pone en debate la crisis de esta forma de ordenamiento.

“El modelo caótico cubre esta exigencia creando una dirección catalizadora, cuyo fin es la generación y control de las condiciones optimas para llevar a cabo la competencia. Además se inaugura una nueva disposición organizativa basada en el fractalismo, en la que el conocimiento registrado por una unidad autónoma es, al mismo tiempo, una representación de todo el conocimiento organizativo. Por último el modelo caótico perfecciona el paralelismo de procesos al aceptar la transacción entre tiempo y conocimiento que propone el modelo temporal basado en instantes”.

En FASE 3, estructuras y complejidad material denotan CULTURA en proceso formando o condensando artificialidad: “No solo las estructuras materiales devienen obsoletas, también el conocimiento del sujeto sufre dicha aceleración. Es mas, una errónea o carente gestión tecnosocial puede provocar la situación de una convivencia entre múltiples paradigmas, nuevos y antiguos, útiles e inútiles, desbordando por completo la capacidad de interacción eficiente del ser humano en el nuevo entorno. Presenta una economía claramente dependiente, ya que toda interacción necesita del “permiso” de los señores del aire a modo de “acceso/acción por protección”.

## **IMPRESIONES - FRONTERAS:**

Elegimos tratar cada elemento sobresaliente como fronteras, ya que es un concepto que aísla los sistemas, dándoles continuidad por su fragmentación a partir de la diferenciación.

El río es una frontera natural de la ciudad. A esta frontera se le construyen dos riberas que lo limiten, rectificación y canalización, son sus marcas administrativas; luego el ferrocarril como incipiente frontera artificial. Ahora en el presente, el metro y su valla vial, frontera artificial que connota un estorbo para la lectura, a la vez que la posibilidad de extender la mirada a una frontera del río, o el traspaso del mismo, de occidente a oriente. Los puentes, los senderos y aceras son fronteras antrópicas, que sirven para la comunicación a la vez que, para observar el río desde arriba o recorrerlo en su paralelo. Los puentes son lo que nos permite delimitar el transepto, son los tramos por los cuales hemos atravesado desde que vivimos la ciudad.

El NO LUGAR: Es un concepto que no existe, o se desvalora en los recorridos por el espacio arbitrariamente delimitado. La realidad comprueba el concepto como una función mas no como una totalidad, es decir, no como un punto de partida, sino de llegada o consecuencia; pues los lugares, aunque no lo parezca, están planeados, con funciones e intereses ya definidos. Que hay en el TERRITORIO que denota la función.

COORDENADAS: priorizo la vista de sur a norte. El río aburra rectificado y canalizado, al oriente, el sendero ecológico y la vía regional; al occidente la línea del metro “c” y su malla, la línea férrea y la vía paralela. Hay 6 puentes: 3 para la movilidad vehicular, con unas pequeñas aceras para las personas, 2 para peatones, el del ferroviario y el de “mi río”, 1 electrónico, el carril del metro de transporte masivo (de la estación universidad a la estación caribe).

Sobre el oriente del río, mirando desde el puente Horacio toro, en sentido Sur-Norte se ubican las estructuras o empresas: de madera y descarga, la urbanización Sevilla y la Fuente, la Universidad de Antioquia, el Parque norte y el barrio Moravia. Sobre el occidente del río, mirando desde el puente del mico, en sentido Norte-Sur se ubica la terminal del norte (construida en los años 80’s), el barrio Caribe -incrustado en medio de una zona industrial desarrollada en la carrera 64c y la paralela-, los talleres del Transito, la empresa Colanta y la transnacional Parmalat, un pequeño edificio de servicios de Suramericana y la Fiscalía general de la nación (donde antes eran los talleres de Antioquia), la Estación policial de carabineros y el núcleo del río de la Universidad Nacional

Emerge el no lugar como función planeada en el tiempo, así el río en la década de los 80’s no se exhibe, eran los puentes y las vías lo que atravesaban el pensamiento sobre ese espacio, a la vez que sacar a los habitantes de los “tugurios” del sena, que van desde donde era la estación de los bomberos, hoy barrio Carlos E. Restrepo, hasta el puente del ferroviario, donde antaño cruzaba el tren y la gente se paraba en el puente a contemplar el río. Cabe decir que la memoria ligada al río y la construcción de la ciudad no se promociona por el Plan de ordemanamiento y el corredor de comunicación multimodal.

En los 90’s el río como memoria si va a incidir en las personas y sus subjetividades colectivas, es la planeación/solución del metro a los problemas de transporte urbano, son las entidades publicas y sociales revalorizando el uso del agua y el gran nivel de contaminación de los ríos que recorren las mallas urbanas, es la necesidad de tapar los cauces para hacer vías sobre ellos y el ideal de la navegación turística del río Medellín, como patrimonio de “amor” e identidad con la corriente. Lo paradójico es que la memoria instaurada va girando a una imagen negativa del río, haciendo restrictivo su uso y prohibiendo en definitiva la navegación y el ocio en el río Medellín.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

En lo que va de esta década, peor más en el último año, el río y la memoria se enuncia desde el POT-M como una centralidad “vacía” de conexión en la metropolización de la región y en ella de las ciudades dispersas y las mallas urbanas. El río se representa como una ciudad, la diversidad en si misma, con funciones por espacios y para dicho transepto con roles y equipamientos definidos, comprobando la consecuencia del funcionalismo de la glocalización y la ciudad internacional (servicios), afirmando la periferia como centralidad(es) en la expansión de la macrocefalia urbana.

## **EXPRESIONES Y RELACIONES DE FASE TRES CON LAS OTRAS FASES**

La ciudad nunca termina es inacabada, y mas que en obra negra esta en una constante semiosis espacial (de llenar de funciones el transepto), es decir un cambio constante sin memoria cuya finalidad es hacer olvidar el río como espacio publico.

**Fase uno:** del puente del ferroviario, pasando por el puente Horacio Toro Ochoa. Hasta el inicio del puente de “mi río”.

La quebrada la iguana viene desde las montañas de occidente que rodea el valle de aburra. En la alta iguana hay un asentamiento marginal que se ha construido desde los años 80's. Se dice que una ola de negros del Urabá chocono vino a trabajar en la construcción del metro. De ahí la relación de la quebrada la iguana, el barrio o asentamiento de la iguana, el metro y el río Medellín.

Los parches en el corredor multimodal. Este es un lugar donde el exceso de funciones hace desaparecer el espacio público del río. Estamos rodeados de diferentes especies de árboles, característicos de la ciudad de Medellín. Al pasar a lo que podríamos llamar andén en la paralela o carrera 64c, miramos hacia el occidente, los hábitats verdes que no son ocupados por nadie, excepto los habitantes de la calle. Dichos lugares se muestran y nombran en los imaginarios oficiales como huecos y en los imaginarios colectivos como espacios marginales, nadie habita estos sitios, quedándoles la función visible de ser acompañantes de los recorridos que hacen las personas desde sus automóviles, de un entorno sin memoria y a toda velocidad.

180 grados de giro, para encontrar la malla del metro y un puente incrustado como un equipamiento violento para cruzarla por encima hasta el pedazo de linealidad verde que acompaña el recorrido del río aburra, donde esta la línea del ferrocarril.

La autopista... camino rumbo a la altura máxima de 600 metros que pueden tener los autos que circulan por debajo del puente, miro a las riveras de la vía: parches verdes y orejas viales para comunicar con el puente Horacio toro (hacia la minorista), y la malla del metro como una frontera mas en el Sistema de limites puesto en el río como centralidad proyectada, que excluye al ciudadano en esta margen paralela.

Es claro que el espacio no admite a los transeúntes (paseantes), la función del lugar se ha definido como un territorio proyectado para la movilidad (y en eso han concentrado, desde los 80's, la circulación y el atiborramiento de funciones ligadas a ello), una producción urbana.

La desembocadura del río, mirando al lado oriental central de la ciudad (restituido desde el puente que atraviesa la línea “C” metro) esta la quebrada Santa Elena. Ella fue el cauce fundacional de la villa y la ciudad de Medellín. Recorre toda la planta urbana y al entrar en el segundo puente de “la toma” (de agua de los años 50's) se tapa, se vuelve una avenida, hasta la plaza minorista donde vuelve a destaparse el cauce, hasta su desembocadura después del puente del ferrocarril.

En los puentes de fase 1: del ferrocarril y el ferroviario, mirando hacia el oriente de la ciudad o Plaza minorista; este espacio se ha hecho para separar los recuerdos del espacio habitado. En las márgenes del ferroviario, en sus líneas se sientan personas a conversar y a pasar el rato (cabe decir que a estos habitantes no los tomo como de la calle pues su parche esta ahí, ese es su sitio de encuentro en medio de un espacio sin nombre.



*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

Mirando desde el puente Horacio toro hacia el norte, se ve la paralela y la regional en las márgenes del río. Un puente para el tránsito de carros de ida y venida, hacia el centro o el noroccidente de la ciudad. Muchas personas se mueven por el puente peatonal del ferroviario y por este que comunica con la minorista, no hay diferencias de clase y lo que perdura es el movimiento. Así el no lugar se relaciona con el desplazamiento por espacios llenos de funciones que no permiten el espacio público, entendido este como un lugar para quedarse ahí. Muchas personas que pasan y me ven desde los autos se sorprenden, esta sorpresa comprueba que el no lugar que se ha tejido allí es el del pavor a pasar a pie y habitar el territorio desde una velocidad más humana y no tan tecnológica. La función de cuajar en un territorio tantas funcionalidades como sea posible lo convierte en centralidad de las centralidades de la ciudad.

El paisaje del río esta anclado a la antrópica construcción del metro (calidad de vida). Es chistoso porque en rededor del aburra se tejen un montón de obstáculos que entorpecen la visibilidad de los equipamientos urbanos cerrados, mientras que el río solo se presenta en el transepto atravesado por los puentes, en una planicie aluvial.

La primera relación que entablo con el sendero ecológico al lado derecho del río, - mirando de sur a norte paralelo a la regional -, es la misma que la de los parches, personas marginales que aprovechan este espacio tranquilo y silencioso; sin embargo, estas personas no son solo en situación de calle pues a la vez, circulan deportistas y curiosos por un espacio que visto desde los barrios de las comunas del norte se analiza sin territorio.

En los bajos del puente Horacio Toro Ochoa se encuentra una carpa de la secretaria de solidaridad con baños y lavaderos para las personas en situación de calle, se le pregunta aun funcionario del lugar.

Este es un lugar de paso que le brinda al habitante de la calle la oportunidad de que lave su ropa, se bañe, se le brindan los implementos de aseo y continúe su rumbo. Para que se mantenga al menos al día y comience a mejorar sus destinos  
¿Tiene algún costo?

- Esto es gratuito, le pertenece a la secretaria de bienestar social.

Les interesa hacer un control, ¿como lo llevan?

- Acá llevamos una base de datos manual, todos los días estamos llevándole, tomando nombre, cédula, lugar de donde





viene y donde duerme, con el fin de llevar una base de datos acá, local.

¿En este corredor ecológico duerme mucha gente, en este pedazo de acá, del puente en que nos encontramos hasta el puente del mico? O mejor ¿donde se encuentra la mayor concentración de habitantes?

- La concentración mas grande de este sector la encuentra por el puente de Colombia, hacia allá (el sur).

**Fase dos:** el sendero ecológico, el puente de “mi río” y el de Barranquilla.

En la ciudad siempre pasan cosas y más en los espacios perdidos por las múltiples funciones adjudicadas al territorio. Nace la pregunta de si los medios de comunicación les interesa conquistar y visibilizar las fuentes orales que se pueden recoger al recorrer estos tránsitos: ríos, vías y puentes al lado del espacio público del río.

El río siempre esta ahí, tenemos una relación tácita con él porque siempre para ir a nuestros dormitorios lo atravesamos. No podemos decir que el río en el transepto arbitrario sea un ente protagónico, es un ente que acompaña en su fluido y en las funciones que le han puesto, el proyectado corredor multimodal, todo con animo de pasar, seguir y comunicarse.

Los puentes de circulación viales, cuando uno se aposenta su centro sobre el río TIEMBLAN, el tercer nivel siempre es azaroso, siempre hay algo por dentro que esta titilando, algo que esta fluyendo (pasando), un flujo incandescente.

Nuevos hitos visuales que denotan por la funcionalidad exagerada, el no lugar un espacio perdido:

El control y la sociedad que todos los días nos vigila, se proyecta en parte preponderante en este transepto (sector caribe): la fiscalía, relacionado con otros lugares: al occidente la 4ta brigada, el batallón en el cerro el volador y el CAI, la sede de la policía nacional y la famosa estación policiaca de carabineros; al oriente están el CAI antes de llegar a la minorista y la tanqueta, los policías y el Esmad en la entrada de la Universidad de Antioquia.

Fui aprehendido por un policía de apellido Gálvez cuando estaba sobre el punto cero fotografiando el puente de Barranquilla, el cual me hizo borrar las fotos de la fiscalía. Le explique que se trataba el trabajo y como este nuevo edificio denota la funcionalidad en exageración del no lugar, que hace del transepto un espacio sin memoria, perdido y donde los edificios ponen grandes cercas y hombres armados para no ser penetrados.

Cabe decir que en las postrimerías del puente de Barranquilla, observado desde el nivel más alto del punto cero, es un entorno de mucha contaminación audiovisual y de demasiado control. El policía Gálvez me explica que no se pueden tomar fotos, porque el edificio de la fiscalía esta caliente (su construcción apenas se reactiva después de significar un desfalco en las inversiones de infraestructura para los organismos de control estatales) y que las fotos a la estación carabineros están prohibidas, todo lo cual se sabe desde un principio.

Llevo tres minutos en el inicio del puente de Barranquilla, en dirección hacia la Universidad de Antioquia (U. de A.) y no he podido cruzar al lado que mira el puente peatonal de “mi río”. Esta situación es porque el flujo de autos es altamente denso de oriente a occidente: buses, remolques, camiones, trailers, “zorras”, carretas y transeúntes.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Victor Hugo Jiménez D.*

Muchos estudiantes atravesamos este puente sin preguntarnos que es lo que configura el río y el espacio. El río significa un transbordo, un aparte, una división para las dos ciudades que se complementan.

Observo desde el puente “mi río” al de Barranquilla y la zona norte de la ciudad. El corredor ecológico se extiende hasta el puente del mico, de ahí para allá no existe. Muchos estudiantes pasan por este lugar que va de la U. de A. a la Universidad Nacional o viceversa, pasando por la estación carabineros.

Este entorno es tranquilo, silencioso y al parecer, aunque el río aquí lo relacionamos con el no lugar, el cauce aburra brinda un espacio de cobijo y relajo para disfrutar el paisaje que hay alrededor; es decir que el no lugar se puede valorar como un espacio potencial en la venta de servicios turísticos, el anonimato de los individuos en un sendero acompañado de las vías o el parque automotor que atraviesa la ciudad para los carros.

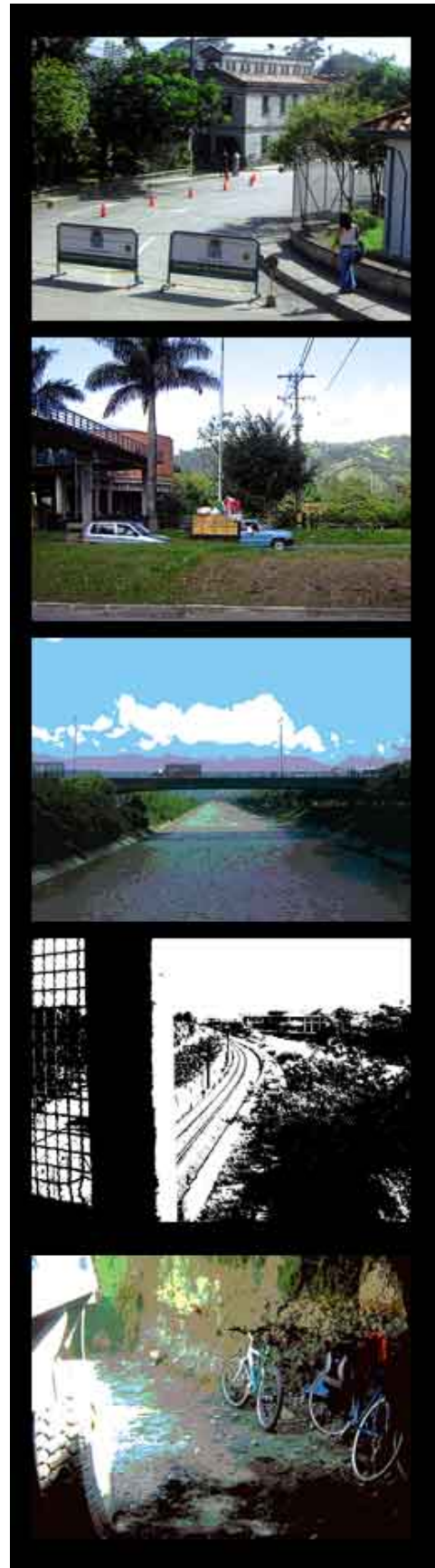
Hitos visuales del sector son las universidades, también las nuevas urbanizaciones o viviendas de interés social, como Sevilla y la Fuente, que se incrustan en el paisaje haciéndole la pregunta de, ¿hacia donde es que va a quedar su espacio publico?

**Fase tres:** el corredor ecológico, el puente del metro, los areneros y el puente del mico.

El recorrido por el territorio me comprueba que el lugar del no lugar es habitado y atravesado, así que el no lugar no solo significa lo despoblado, también que se encuentren usos y formas distintas de habitar a las que se han proyectado: haciendo ejercicio, reuniéndose con los de su parche, incrustaciones de casas en la margen del río, esperando que se les seque la ropa lavada mientras pasan descansando.

El corredor es un espacio utilizado por muchas personas, las cuales no se consideran por los territorios proyectados “ciudadanos”, sin embargo ellos hacen parte de este continuo urbano.

Hacer el trabajo de campo, es decir, el recorrido, nos deja más preguntas que respuestas, porque es tan tranquilo que hay demasiadas incertidumbres en los territorios proyectados por la planeación y la metropolización urbana.



*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

Detrás de mi, en el sendero ecológico al frente de la regional y la portería nueva de la Universidad de Antioquia vienen dos policías bachilleres, creo que esto viene desde el punto cero y la conversación con el policía Gálvez al haberle planteado mi pregunta; antes habían pasado dos policías en moto por el sendero. Era de esperarse en un sector tan vigilado, o sea, que a los pobladores no considerados ciudadanos si se les envía la fuerza publica para que los expulsen del espacio perdido, los maltraten y requisen. A mi solo me requisaron y se devolvieron.

Acabo de compartir con un grupo de areneros que trabajan antes del puente eléctrico del metro y después de él, sacando arenas y piedras. Ellos son población que se adentra en el nivel infrahumano del río haciendo del Aburrá, un uso de explotación y de economía del día a día. Los areneros son de diferentes edades: adultos que llevan trabajando en la explotación mas de 25 años, jóvenes de brazos formados y marcados por una economía sin oportunidades, a la cual le hacen frente con la esporádica llamada del camión para sacar la arena y niños que aprenden el oficio milenario de extraer del río los materiales para la construcción de los edificios y las casas.

Desde el 1er nivel, al meterse en el río se siente el cauce bordeando los pies, las quebradas canalizadas, la rectificación de los lugares. Montarse en una barca con un poco de agua de areneros y estar en el centro del río cuando montan las zanjas de basura que detiene las corrientes y los remolinos, me conmociona, entiendo que el río, o mejor el agua es el configurador de su sociabilidad ribereña.

El no lugar es un recorrido sensitivo donde se puede observar que el mundo también esta en el anuncio de espacios que se les borra la memoria y se llenan de funcionalidades en la ciudad maquina, con el fin de hacerlo un espacio publico perdido en tanto que controlado.

Hablo con un joven y le pregunto si viene constantemente al río a fumar.

- Vengo constantemente porque aquí uno despeja los problemas. Además yo era de esos que viven y mantiene por ahí, entonces tiraba muchos vicios para escaparme de esta vida... ahora vengo y me hago con ellos, pues algunos se convirtieron en mi familia, así que conversar con ellos me hace olvidar este mundo tan difícil en vivimos.

- El río para mi es una “cuca”, es tranquilo y pocas veces uno se siente intimidado. Aquí no hay nadie que le parezcan raros los vicios, solo a los policías... y el río es buena compañía para





*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

dejar de pensar mientras me fumo el “bareto” no hay que cambiarle nada al río ¿pa que?, así esta bien. Imagínese si hacen algo mas por este sendero y los sitios verdes nos sacan de acá como a las pulgas del perro.

Me acerco al puente del mico lentamente, hace un sol que me pega en el cenit; la gente más que todo jóvenes pasan y se fijan que estoy haciendo. Me preguntan si trabajo con la alcaldía en el proyecto de reubicación. Estoy asombrado pues no había recibido un trato tan amable como el que me han brindado las personas que se hacen en el sendero ecológico. La mayoría trata de enterarse que se esta haciendo, no desde la interrogación marginal o de control sino desde el interés de lo que pasa y cambia en el fluir del río, el cual es el entorno inmediato de su hábitat o morada: Moravia.

El puente del mico y mi cuerpo sobre él, la posibilidad de un paisaje conformado por los dormitorios urbanos hacia el norte y la industria hacia el sur. Girando como pivote sobre la margen del río que mira hacia el sur o el puente eléctrico del metro a 180 grados, se ven fragmentos de ciudad y disímiles modelos y paradigmas, lo que nos comprueba esta ciudad fractal, difusa y discontinua.

El ruido en los puentes es tan fuerte que al mirar la ciudad este ayuda para el aumento de los contrastes. Moravia al lado derecho del río, mirando de sur a norte y a su izquierda la terminal de transportes y la semi zona industrial y de tanques del sector caribe. La circulación por el puente de peatones es amplia, derrumbándose la idea de que no se transitaba mucho. Trabajadores, estudiantes y venteros se pueden caracterizar como la mayoría de población que pasa.

Re-ordenarse, entender el cuerpo como primer espacio en un montón de espacios. Para pensar en el espacio que se visibiliza y traducirlo a lenguajes, en pos de describirlo.

El transepto es un no lugar que define: la pérdida del territorio como lugar de algo y de alguien, sin poderse liberar de las funcionalidades agotadas del ordenamiento territorial.

La propuesta es que el no lugar en este transepto se reivindique como lugar, atribuyéndole una cualidad (espacio público) para el disfrute de los espacios perdidos y el anonimato en las ciudades invadidas de ordenamientos lineales y de sujetos.



## **TOMA**

El no lugar esta definido por las funciones. La cualidad que ha adquirido el río como corredor multimodal es lo que le ha hecho perder el sentido de lugar, como lugar de alguien o de algo. Adquiere la función del no lugar al estar ligado al cumplimiento de funciones determinadas, que lo eximen de ser espacio público.

“Se atenta contra la materialidad de la forma, buscando desarrollar con el cuerpo elementos del espacio critico e inseguro, con el fin de potenciar un concepto/función de producción urbana. La ciudad en que habitamos esta desbordada.”

El río Aburrá es relacionado con el espacio público por excelencia, pues se supone que estas tierras son de interés colectivo. Sin embargo, lo colectivo entendido como lo publico, de todos, refleja en la disposición de las infraestructuras y las arquitecturas lo privado de los lugares, donde se configuran, unidades cerradas (vivienda urbana hacia al aire, fiscalía y la estación de policía carabineros, empresas transnacionales: Coca-cola y Parmalat, de seguros Suramericana, el transito y el transporte, el metro y su malla en la línea c, paralela al río); que connotan al espacio la función coligada a las estructuras: la linealidad del río aislado, con la función de la comunicación (velocidad), produciendo el no lugar.

Los lenguajes son a mano alzada la posibilidad de reivindicar la lectura como posibilidad liberadora de la técnica y el arte. Este proceso hace bocetos porque habla de territorios vividos, en otros términos, de la imposibilidad que presenta el no lugar para asirlo en lenguajes escritos.

Los pegotes y los parches son parte artística de la producción de los mapas mentales y la resignificación del lenguaje a mano alzada, parte de las búsquedas en un espacio perdido.

El transepto es una visibilidad que se muestra y se esconde constantemente (una característica del no lugar como comodín de múltiples diversidades) en el río Aburrá. El silencio denuncia lo sonoro o mutismo de los carriles de asfalto para la velocidad y las comunicaciones. El río Aburrá y la sinuosidad de su correr, a la vez que el corredor ecológico donde el silencio es la noción inmediata de la duración.

Los señores del aire son los planeadores del proyecto del río. “Su conducta esta marcada por los ideales empresariales, no por los sociales, democráticos o puramente humanistas”. Su complejidad esta marcada para el no acceso público y tácito a la función especificada del transepto. Los medios mantienen teleservos a los telepolitas. “La característica de transnacionalización y expansión de las redes tiende a confundir al sujeto, quien considera que estos movimientos representa de forma inmediata la libertad de expresión y democratización cuando, en realidad, aumentan el poder del ciclo virtuoso empresarial”.

El río en este transepto demanda educación, circulación y trabajos. Su oferta es el control, la educación universitaria, un pulmón verde a la contaminación del corredor multimodal, un lugar para implantar equipamientos a medida que se necesiten más planes de contingencia de la ciudad fractal, dispersa y difusa.

Así se elucida, que el ordenamiento en la ciudad internacional, para el caso de Medellín multimodal y el corredor de servicios para la regionalización urbana, no tiene en cuenta el territorio y los biorritmos de cada tramo o zona de la ciudad, en tanto se producen por sus ordenamientos, para el caso el río Aburrá (Medellín) funciones que se van especializando, por los equipamientos urbanos. Lográndose así, de facto, en el transcurso del tiempo lentamente planeado y amoldado a la situación del transepto, la producción de un funcionalismo especializado, que rescata de los paradigmas, eso de la periferia dentro de la ciudad,

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

relacionada desde la forma al no lugar, y reafirmando por la circulación y los cercamientos la característica de la mayoría de los espacios de la ciudad glocalizada.

“La ciudad moderna internacional se caracteriza pues por esta neutralidad de sus espacios”, en si el río, cuando lo abordamos a través de algún vehículo de locomoción, no presenta diferencias sustanciales en el recorrido, tampoco emerge la diversidad desde la visual de una “plancha”; empero, cuando la escala se acerca a los diferentes niveles de espacialidad, se visibilizan las dicotomías de unos tramos con otros, no lugar aquí, usos y servicios allá, vialidad y rapidez.

En el río siempre pasan cosas, las cosas que pasan son las que nos especifican las funciones del espacio, pues, como decía Hernández Pezzi, la función no viene de antemano, es un constructo que se va tejiendo a la par de los modelos de ciudad en los que la administración municipal encubre la urbe.

“La ciudad no simboliza, funciona. Por tanto, el funcionalismo consiguió crear un nuevo lenguaje formal, que expresaba tanto la deseada libertad del momento histórico como su creencia en un dominio lógico-científico de la realidad”.

Hay tres clases de ordenamiento: el planeado, de las administraciones municipales; el real, fusión del plan con las resistencias y adaptaciones del territorio y el vivido, llamado connotado o de facto, donde la experiencia por el territorio comprueba o desestructura la pregunta con-sentido hacia el transepto.

El nombre se lleno de contenido así: el recorrido como estructura para enfrentar el transepto, el cuerpo en un espacio buscando leerlo; las transgresiones al sistema y hábitat perdido del puente del ferroviario al puente del mico, ya que el observador es un cuerpo que se inserta a esa realidad sin ser parte de esa glocalidad río-ciudad e imaginarios; porque se busca construir un método a partir de fuentes mediáticas y contemporáneas que justifiquen la sospecha para que trascienda lo personal. Es decir lo personal o el cuerpo reordenando la lectura de un territorio a partir de instantes, es atravesada por la subjetividad colectiva, ya que los referentes mentales y los modelos de ciudad son resignificados por los massmedia.



## **BIBLIOGRAFÍA:**

### **FUENTES PRIMARIAS**

Temas de clase, discusiones del taller y las observaciones de Iván Escobar a todos los proyectos en general.

Los proyectos experimentales sobre el río en el primer semestre de 2006. Moravia-caribe, los puentes, Guayaquil. Además el Proyecto:

Estructura y dinámica ambiental del entorno del campus de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2004.

Año 1982. Periódico el mundo. Mes de julio:

Día 6. Pág. 1. Sección 2: metropolitano. Medellín tendrá mayor plaza de mercado.

Día 8. Pág. 4b. Sección 2: el puente histórico con tugurios.

Día 12. Pág. 3b: fotos de la construcción de la regional. Foto: Gabriel Buitrago.

Día 17. Pág. ¿?: hoy desalojan 46 familias del volador. Foto: Carlos Tobón.

Día 18. Pág.: evolución parque Bolívar.

Día 21. Pág. 3b: el puente del mico. Foto: Gabriel Buitrago.

Día 31. Pág. 10b: construyen 16 obras en el corredor del río. Foto: Gabriel Buitrago.

Año 1984. Periódico el mundo.

Mes de enero:

Día 5. Pág. 1 y 9. En abril abren plaza minorista. El 13 de agosto de este año es ocupada la minorista. Foto: Henry Agudelo.

Día 28. Pág. 23: rebajan precios en las plazas de mercado satélites.

Mes de julio:

Día 5. Pág. 2b. Trabajos en el puente del mico. Foto: Omar Gómez.

Día 8. Pág. 11. La minorista todos los que son. Foto: Cecilia Agudelo.

Día 27. Pág. 1 y 2. Sección 2: puentes de Medellín. Feos y peligrosos. Foto: Cecilia Agudelo.

Mes de diciembre:



Día 28. Pág. 1 y sección 2: la minorista.

Año 1995.

Mes de enero:

Día 6. Pág. 1. Amor por el río. Amor por el río: se inicio con una declaración de amor por el río, por parte de diferentes entidades de la ciudad, el domingo bote paseo, el lunes día de la cuenca. Foto: Juan Antonio Sánchez.

Día 7. Pág. 7. Bote paseo por el río Medellín. Foto: Juan Sánchez.

Día 9. Pág. ¿? Caravana de alegría por el río Medellín (foto de los puentes llenos de gente hecha por Juan Gonzalo Jiménez.

Día 10. Pág. 7. Foto de un militar, que en el fusil tiene una bomba amarrada, la cual tiene el logotipo de mi río. Foto: Juan Sánchez.

Mes de julio:

Día 30. pag1-4, sección 2. Los bajos del río la playa (Santa Elena). Foto: Hernán Venegas. Reportero: Juan José robledo.

Mes de agosto:

Día 1. Pág. 7. El metro y su puente. La desviación que borro el centro histórico y construyo la ciudad sin memoria "calidad de vida".

Año 1997.

Mes de febrero:

Día 2. Pág. 12. Mi río: obras ejecutadas.

Mes de junio:

Día 12. Pág. vida y arte. Sección 2. Un sueño para el río: pinturas de niños sobre el río, obra del argentino Rubén Grau en el festival internacional de arte. Por Manuela Silva. Foto: Elizabeth Jiménez.

Año 1999:

Mes de julio:

Día 13. Pág. 2. El río eje articulador.

Día 30. Pág. portada, el metro y el tren del ferroviario.

Año 2006. El colombiano

Mes de septiembre:

Día 25. Editorial. Debate sobre la metropolización de la ciudad

Mes de octubre:

Día 24 Pág1 y 5c. Área metro. La avenida regional.

## **REFERENTES O FUENTES SECUNDARIAS**

ALCALDÍA DE MEDELLÍN, Plan de ordenamiento territorial del Municipio de Medellín. 2000.

AUGÉ, Marc. Los no lugares. Espacios del anonimato. Una Antropología de la sobremodernidad. Editorial Gedisa, Barcelona 1998.

GONZALES Andino & SÁENZ DE VACAS, F. Análisis del tercer entorno y su aplicación a la innovación tecnológica. En: Organización de Estados Iberoamericanos. Para la Educación, la Ciencia y la Cultura. <http://www.oei.es/salactsi/tercer.htm>.

*En busca del espacio perdido: recorridos, transgresiones e imaginarios del río.  
Transepto del puente del ferroviario hasta el puente del mico  
Víctor Hugo Jiménez D.*

---

HERNÁNDEZ Pezzi, Carlos. Conocer, fluir, gozar. Texto de: [www.ocilbupetra.com](http://www.ocilbupetra.com). 2006

MORENO, Juan Gonzalo. ¿Que es un territorio?. En: Ciencias Humanas N° 24. Colombia, Marzo 1999

PARDO, José Luís. Las formas de la exterioridad. Pre-textos, Valencia, 1992.

VIRILIO, Paúl. Estética de la desaparición. Anagrama, Barcelona, 1998

XIBILLE, Jaime. “La semiosis espacial de la ciudad maquina”. En: Ciencias humanas, numero 24, Colombia, 1998.