

Información Universitaria

PLANO REGULAR DEL SECTOR UNIVERSITARIO Y VIAS DE CONEXION CON MEDELLIN

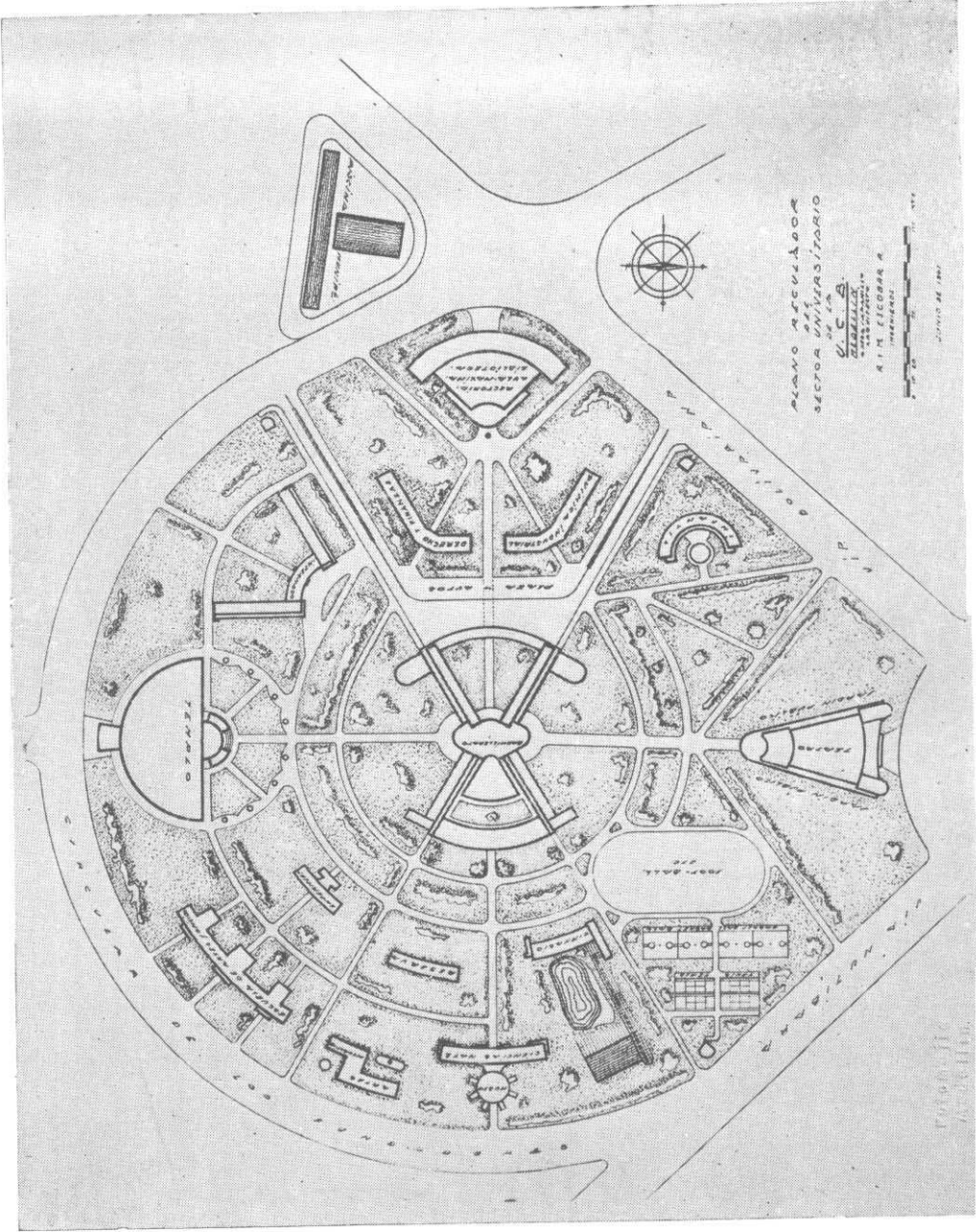
Los terrenos de la Universidad.

Entre los problemas que compete atender más directamente a la Junta Económica, ninguno es comparable a los que se refieren a la construcción de la Ciudad Universitaria. Para servir de asiento a este vasto plan fue adquirida por compra una propiedad situada en el vecino barrio de "La América", que mide setecientas cincuenta y ocho mil varas cuadradas (758.000 v.2), con lo cual, a más de poder desenvolverse una edificación con toda la extensión que ésta requiere, podrá aprovecharse la valorización de los predios adyacentes. Llena la propiedad, a más no poder, las condiciones topográficas aptas para una adecuada disposición arquitectónica. Posee una conformación regular medianamente inclinada, que permite la agrupación ascendente de los edificios y el desagüe económico. Se llega allá de manera fácil y cómoda desde los distintos núcleos de la población urbana; y la tranquilidad que allí reina, no menos que el aire puro que se respira, hacen de ella una zona especialmente propicia para el estudio. Esta bondad del clima está asegurada por la vecindad de una gran zona verde, el Estadio Municipal, que lo separa de la creciente ciudad.

Los anteproyectos.

La disposición de los edificios y de los lotes de venta ha sufrido tres cambios substanciales, a saber:

Primero: El ante-proyecto del profesor Karl H. Brunner, prospectado con gran sentido artístico y no menor criterio técnico, fue desvirtuado por circunstancias posteriores a su elaboración, y por ello no recibió la adopción de la Junta. Por entonces la vía San Juan-Belén no pasaba de ser un proyecto al parecer imposible de realizar; asimismo había de conservarse en calidad de calle el "callejón del Manjurrío", por lo cual era imposible entonces, aun para arquitectos tan ilustres como el afamado profesor, trazar un plano tan apropiado como el que ya se ha adoptado.



PLANO REGULADOR
SECTOR UNIVERSITARIO

U.C.A.
UNIVERSIDAD CATOLICA ARGENTINA

A. M. LICERAN A.
INGENIERO

1952

UNIVERSIDAD CATOLICA ARGENTINA

Segundo: El ante-proyecto de urbanización de los conocidos artistas nacionales Pedro Nel Gómez y Horacio Longas, aprovechaba ya los nuevos terrenos de la Universidad; porque cuando se elaboraron los trabajos del profesor Brunner sólo pertenecían a la Universidad quinientas ochenta mil varas cuadradas (580.000 v.2). Está concebido con un amplio criterio de aprovechamiento racional del terreno dedicado a solares de venta, pero de insuficiente capacidad para los monumentales edificios, especialmente Teatro, Templo y Rectoría, por ellos mismos proyectados. Aportaron estos connotados arquitectos nuevas ideas de urbanización, y merecieron, visto el favorable concepto del jurado calificador, el premio en el concurso de anteproyectos y la adopción de la Junta. Según el informe de tal jurado, "este proyecto es muy superior. . . . bajo todo punto de vista" al primero.

Tercero: Pero era preciso atender a otros aspectos. Al decir del mismo jurado, quedaba insoluble el problema de las zonas verdes y de las mejoras higiénicas dentro de tal plan. La Universidad adquirió nuevos terrenos y permutó diferentes fajas, así que el polígono para la construcción quedó ampliado y mejorado. El Municipio adquirió el Hipódromo para Estadio Municipal, y era preciso salvar algunas deficiencias de los anteriores proyectos, así como adaptarlos más precisamente a la situación económica y a las nuevas perspectivas de la Universidad.

Los doctores Abraham y Manuel Escobar, ingenieros al servicio de la Junta, asesorados por el arquitecto doctor Antonio Mesa Jaramillo, hicieron entonces un estudio que culminó con el proyecto que ilustra esta reseña, y que a no dudarlo presenta las mejores condiciones de urbanización que pueden ser apetecidas para una ciudad universitaria y zonas residenciales contiguas.

Este proyecto, de cuyo efecto auténtico habla por sí mismo el solo grabado, agrupa los edificios en forma de ciudad-jardín, rodeada por una amplia avenida denominada "Circular de los Fundadores", que los aísla de las demás actividades residenciales de su alrededor. Estos edificios son: Rectoría - Aula Máxima y Biblioteca - Química Industrial - Derecho y Finanzas - Bachillerato (al centro) - Internado - Ciencias naturales y Museo - Artes Decorativas - Escuela Obrera de Artes y Oficios - Templo - Teatro - Gimnasio - Enfermería. Quedan, además, comprendidos aquí los campos de deporte, la piscina y área para futuras edificaciones y dependencias de la Universidad. Tan acertado plan es el fruto de dilatadas investigaciones y de una observación minuciosa de muchos establecimientos similares de ambos mundos. Ofrece, además, la mayor adaptación a las economías del Instituto, como que fue elaborado por quienes han estado en íntimo y constante contacto con nuestros problemas y nuestras realizaciones.

Para dar a entender con la mayor propiedad la ponderada eficacia de este trabajo, nos parece muy del caso copiar del informe de sus autores los siguientes párrafos. Está redactado tal informe por el doctor Manuel Escobar:

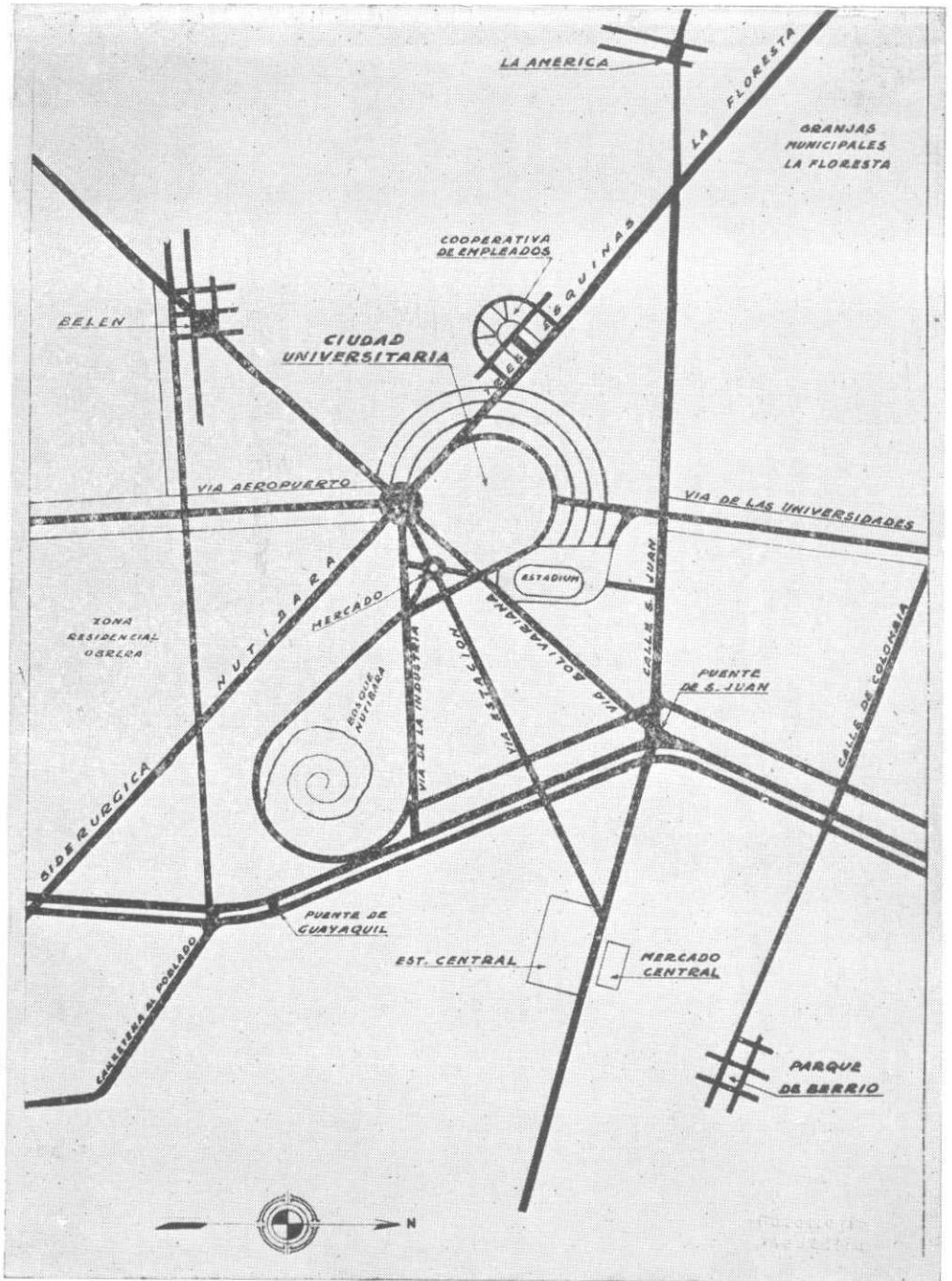
"Se cometería un error fundamental si al planear el sector residencial y la zona de edificios de la Universidad Católica Bolivariana, no se tuvieran presentes las vías que han de hacer el enlace indispensable entre éstas y las demás zonas del Medellín futuro.

Las avenidas de los Libertadores y de los Conquistadores.—El valle de Medellín tiene, por fuerza topográfica, una vía principal de descongestión, en sentido longitudinal, formada por las dos avenidas adyacentes al río. Estas avenidas, denominadas "De los Libertadores" y "De los Conquistadores", gracias a la acción conjunta del municipio y de los particulares, son hoy día una realidad, a todo lo largo, no digamos de la ciudad actual, sino del Municipio de Medellín, desde Acevedo hasta la Aguacatala, en una longitud de unos trece kilómetros en que hoy corre el Río Medellín ya canalizado. Se están adelantando actualmente las obras de afirmado etc., de dichas avenidas, que constituyen no sólo la vía central de Medellín, sino su paseo más pintoresco.

La Vía Bolivariana.—Esta gran realización, en la cual han puesto todo su entusiasmo la Junta de Valorización y la Universidad Católica Bolivariana, es hoy en día la vía que establece la comunicación entre el sector urbano que estamos describiendo y la vía central de la futura ciudad o avenidas del río. El recorrido actual de dos y medio kilómetros, entre el Puente de La América y Belén, se hace por una doble vía de un ancho total de treinta metros, ya afirmada. La Junta de Valorización ha derramado el impuesto correspondiente al costo de la obra ya ejecutada y también el requerido para recolectar los fondos necesarios para la terminación de su doble alcantarillado, asfaltado, aceras etc.

Vía Nutibara-Tres Esquinas o Poblado-La Floresta.—No sé bien a quién le correspondió imaginar la Vía Bolivariana. Conozco planos antiguos de Medellín, donde ya figura en proyecto; sé que hacia el año de 1919 ya la había trazado el ingeniero Francisco Rodríguez Moya; en el año de 1939 el urbanista Profesor Brunner, de acuerdo con la Junta Económica de la Bolivariana, le dio el último paso hacia la realidad. Construida esta vía, el Maestro Pedro Nel Gómez dejó proyectada, en sus planos de urbanismo de la Universidad Católica Bolivariana y de la Cooperativa de Empleados—que sirvieron los unos como ante-proyecto y los otros como plan definitivo—la vía Nutibara-Tres Esquinas, es decir, una normal a la vía Bolivariana desde el punto llamado Tres Esquinas, en la calle de San Juan, hasta las casas de obreros en el Cerro Nutibara.

Meses más tarde, al hacerme cargo en socio de mi hermano el doctor Abraham, de la parte urbana de la Universidad Católica Bolivariana, fue mi primera preocupación dejar colocada en el terreno al menos el eje de la vía Nutibara-Tres Es-



Vías de conexión de la Ciudad Universitaria.

quinas, que corta en gran parte los terrenos de la Universidad. No era posible dejar indeterminada esta vía, cuyo trazado definitivo tenía también suma importancia para la Cooperativa de Empleados, donde ya se estaban haciendo varias calles etc. Al efecto, se acudió a la municipalidad, a quien le correspondía trazar esta vía, y que no lo había podido hacer por dificultades en su instrumental. Gracias a la buena acogida que le dio a la idea el señor alcalde doctor Gabriel Hernández, y mediante la eficiente ayuda del Cuerpo de Bomberos, se logró trazar con una sola visual la línea Nutibara-Tres Esquinas y constatar sobre el terreno que sería un gravísimo error darle a esta vía exactamente la dirección del proyecto original que la hacía morir en el Barrio Obrero de Nutibara, recientemente construido, quedando también interrumpida por el accidente topográfico que constituye el Cerro Nutibara. Fue así como vino a convertirse la vía Nutibara-Tres Esquinas en una de las diagonales más largas e importantes del Valle del Aburrá. Unos cuantos segundos de desviación en la dirección original, y esta diagonal uniría las siguientes zonas: El Poblado - Siderúrgica - Avenidas del Río - Nutibara - Bolivariana - Cooperativa de Empleados - Tres Esquinas - La Floresta. Desde la amplia y adecuada zona de granjas municipales que la ciudad ha adquirido en La Floresta, hasta la zona de residencias campestres en El Poblado, en una línea recta de unos seis kilómetros de largo, que en su punto medio, frente a los terrenos destinados a los edificios de la Universidad Católica Bolivariana, corta en ángulo recto a la otra gran vía ya descrita, a la vía Bolivariana. La vía Poblado-La Floresta fue inmediatamente aceptada por la municipalidad y por la Cooperativa de Empleados, entidad ésta que la tiene realizada y para la que constituirá, en un futuro no lejano, su vía principal. Las características de la vía son las mismas de la anterior: doble entrada, arborización central y laterales, andenes de paseo, asfalto etc. En estas vías se debe prever que las construcciones queden todas a no menos de cinco metros de límite público, que no se permitan casas o edificios medianeros etc.

En toda la zona encerrada por la circular de Los Fundadores, lejos de destruir el ambiente jardín que tienen estos campos, mediante pesados edificios, es necesario fomentarlo. En Medellín, y se puede decir que en Colombia entera, las residencias campestres de El Poblado son ejemplares en este sentido. El público de la ciudad principia ya a gozar de uno de estos ambientes, creados por las superficies verdes, en el Bosque de la Independencia, tal como está organizado.

La vía de las Universidades.—Como se dijo antes, hacia el centro del recorrido de la circular de Los Fundadores, está la Iglesia, cuya zona se ha reservado dándole de una vez la forma correspondiente. Del frente de la Iglesia arranca la vía de las Universidades, que cruza primero normalmente la vía San Juan, dando lugar a una plazoleta, y luego, siguiendo su alineamiento recto, va a conectar con un tramo de la actual carretera de Robledo, que la empalma con la Carretera al Mar, pasando frente

a la Facultad Nacional de Minas, a la Universidad de Antioquia y al Instituto de Artes y Oficios y no quedando apartada de la zona del Instituto Nal. Agrónomo.

Esta vía de las Universidades viene en lo material a establecer la unión que existe en lo espiritual en las actividades universitarias; acerca también esta vía a las concentraciones estudiantiles de Robledo con respecto al Stadium y a todos los visitantes que lleguen a Medellín por la vía de la Carretera al Mar. Desde la Bolivariana hasta San Juan la vía de las Universidades se ha proyectado de veinticinco metros de ancho; desde el cruce de San Juan hacia adelante se proyecta de treinta metros de ancho y a sus lados dos fajas de arborización de no menos de cincuenta metros cada una. Esta manera de ver hacia el futuro, para muchos un poco fantástica, no me parece exagerada en el medio medellinense, pues acabamos de vivir un ejemplo cívico muy similar con los vecinos del río, en el sector Argos-Aguacatala, que cedieron gratuitamente una zona de ochenta metros en todo este recorrido, que es de unos cinco kilómetros.

Via Aeropuerto.—Hasta hace muy poco tiempo se decía en técnica urbana todo lo relativo a la necesidad de vías especializadas que condujeran fácilmente hacia los centros de abastecimiento, hacia las estaciones de ferrocarril etc., pero no se imaginó la vía al aeropuerto. El intercambio aéreo de hoy, que es más marcado en Medellín que en muchas ciudades de proporciones bastante mayores, hace conveniente prever para esta mitad de la ciudad futura, una vía que, especializada con este fin, cumple también otras condiciones urbanísticas de importancia que de por sí la justifica.

Desde el cruce de la vía Bolivariana con la vía El Poblado-La Floresta arranca la vía aeropuerto, que cruza normalmente otra de las principales vías hacia Belén, la que hoy llamamos del tranvía, y continúa en línea recta hasta llegar al actual campo de aviación, girando luego en amplia curva hacia el centro del valle, donde he creído debe quedar emplazado el campo de aviación que Medellín requiere. Simétricamente con lo proyectado para las vías de las Universidades, se disponen aquí dos fajas de bosque a lado y lado de la vía aeropuerto; en esta parte sirve no sólo como lugar de esparcimiento y paseo sino también para aislar la zona industrial de los barrios residencial y obrero que limitan con ella”.

Con esta explicación de los señores Arquitectos y con las dos ilustraciones que publicamos en esta misma edición, pueden darse cuenta cabal todos nuestros amigos y favorecedores de la importancia y magnitud de las edificaciones de la U. C. B., que se adelantan ya con entusiasmo.