

De Cervantes a Santander: la vía del desarrollo urbano en Manizales*

Carolina Salazar-Marulanda^I , Isabel Llanos-Chaparro^{II} 

<https://doi.org/10.18046/recs.i43.03>

Cómo citar: Salazar-Marulanda, Carolina; Llanos-Chaparro, Isabel (2024). De Cervantes a Santander: la vía del desarrollo urbano en Manizales. *Revista CS*, 43, a03. <https://doi.org/10.18046/recs.i43.03>

Resumen: Este artículo busca abordar la historia urbana desde la introducción de infraestructuras y equipamientos que representaron el ideal de progreso y modernización durante el siglo XX. Se analizó el caso de la ciudad de Manizales por su modelo de crecimiento a lo largo de un eje vial estructurante, la avenida Cervantes/Santander, condicionado no solo por la geografía de la montaña, sino por la inclusión de avances técnicos que favorecieron el desarrollo económico y social. Se planteó la confrontación de fuentes documentales y gráficas con perspectivas teóricas y conceptuales para comprender la evolución morfológica y las transformaciones sociales que devinieron en una expansión urbana hacia el oriente de la ciudad direccionada a instituir hábitos relacionados con el higienismo, el civismo y el confort; así como a la introducción de tipologías arquitectónicas y expectativas sociales que han mantenido la avenida como la arteria principal de Manizales desde su aparición hasta la actualidad.

Palabras clave: historia urbana, modernización, siglo XX, redes de servicios, arquitectura

From Cervantes to Santander: The Pathway of Urban Development in Manizales

Abstract: This article seeks to address urban history from the introduction of infrastructures and facilities that represented the ideal of progress and modernization during the twentieth century. It analyzes the case of the city of Manizales-Colombia for its growth model along a structuring road axis, the Cervantes/Santander Avenue, conditioned not only by the geography of the mountains but also by the inclusion of technical advances that favored economic and

* Este artículo se deriva de la tesis doctoral “La ciudad iluminada. Tecnificación como ideal de progreso en Manizales, 1905-1949”, realizada para obtener el título de Doctorado en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. La investigación para el desarrollo de la tesis se llevó a cabo entre agosto de 2015 y noviembre de 2020. El artículo fue financiado con recursos propios. Artículo de investigación recibido el 10.08.2023 y aceptado el 07.04.2024.

I. Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Colombia.

II. Universidad Nacional de Colombia, Manizales, Colombia.



social development. The confrontation of documentary and graphic sources with theoretical and conceptual perspectives was proposed to understand the morphological evolution and social transformations that led to urban expansion towards the east of the city, aimed at establishing habits related to hygiene, civility, and comfort, as well as the introduction of architectural typologies and social expectations that have kept the avenue as the main artery of Manizales from its inception to the present day.

Keywords: Urban History, Modernization, Twentieth Century, Service Networks, Architecture

Introducción

La construcción de una historia urbana requiere sumergirse en la vida cotidiana de una ciudad y determinar sus dimensiones físicas y temporales para comprender los límites, ciclos, ritmos y contingencias que condicionan su desarrollo y permiten a la sociedad mantenerse ordenada en el territorio (Mejía-Pavony, 2021). La respuesta espacial a la transformación cultural en la ciudad, nos lleva a entender el desarrollo de infraestructuras urbanas como uno de los mayores procesos de territorialización en el siglo XX, ya que puso en evidencia las expectativas de modernización con que se intervino el escenario urbano y, así mismo, permitió identificar los nuevos lugares como reflejo de los símbolos y significados que representaron el ideal de progreso en un momento específico.

Durante el siglo XX, la transformación de las estructuras urbanas se dio a partir de la introducción de un determinismo sociológico (Mumford, 2014) que llevó a la incorporación de adelantos tecnológicos y científicos en todos los procesos de expansión y desarrollo. Tanto la industrialización que permitió desarrollar nuevos materiales, como los avances científicos que llevaron a perfeccionar los sistemas, transformaron la ciudad mediante la incorporación de redes de servicios, mallas viales, medios de transporte y equipamientos, que no solo hicieron más eficientes los procesos, sino que impusieron a los habitantes nuevos hábitos y comportamientos para ser civilizados y modernos (Berman, 2013).

Estas adaptaciones que una sociedad realiza sobre el territorio, convierten las ciudades en estructurantes del espacio social, pues desde lo espacial dan lugar a la concentración de la población y los recursos, y desde lo cultural homogenizan los comportamientos (Mejía-Pavony, 2021), lo cual nos permite identificar las infraestructuras urbanas como instrumentos de culturización y modernización que, desde la ingeniería y la arquitectura, transforman el escenario urbano e imponen nuevos comportamientos (Salazar-Marulanda, 2023), destacando la calle como el eje principal donde confluye el desarrollo espacial y se articulan

los procesos sociales. En la ciudad de Manizales, una de estas calles nos expone el desarrollo originado a partir de su trazado, que devino en el poblamiento de una nueva centralidad urbana.

Manizales se caracteriza por contar con una geografía accidentada que, históricamente, ha condicionado su desarrollo urbano. Ubicada a 2150 msnm, mantuvo durante sus primeros años una implantación basada en el damero fundacional trazado en 1849 por colonos antioqueños. Esta morfología inicial se enmarcó en la ortogonalidad de las manzanas y la rectitud de las calles, generando una ciudad compacta y de paramentos continuos, a pesar de la irregularidad de su geografía, la cual fue controlada mediante banqueos hidráulicos que permitieron disminuir los desniveles y hacer habitables los solares para consolidar el centro urbano como núcleo de desarrollo y lugar donde se localizaron las instituciones públicas y privadas más representativas durante sus primeros años de existencia.

Sin embargo, la construcción del cable aéreo que comunicaba Manizales con la ciudad de Mariquita en el Tolima en 1912, permitió implementar el comercio que se movilizaba por el río Magdalena hasta el puerto de Barranquilla en el Atlántico, condición que jalonó su crecimiento hacia la estación terminal de esta infraestructura de transporte, ubicada sobre el camino denominado El Carretero, al oriente de la población.

A partir de 1922, cuando se inauguró la estación denominada La Camelia, construida a tres kilómetros del centro tradicional, se produjo una centralidad alterna que transformó la dinámica urbana dominante hasta ese momento. La precaria vía que conectaba el centro tradicional con el sector de la estación, inició un proceso paulatino de desarrollo hasta convertirse en uno de los ejes de crecimiento urbano más relevantes de ese siglo en Manizales. Su cualificación propició la aparición de edificios de equipamiento colectivo, el trazado de barrios residenciales, el tendido de redes de servicios y la cobertura del transporte público, convirtiendo las infraestructuras en estandartes de la transformación de la ciudad (Dupuy, 1998). Así mismo, los profesionales locales que estaban experimentando con tipologías arquitectónicas e innovadores sistemas constructivos, hicieron de la avenida el principal escenario de intervención, incidiendo en su identificación como ruta de progreso y modernización.

Este modelo de poblamiento exógeno al centro tradicional se venía presentando en las principales ciudades del país desde finales del siglo XIX, basado en la construcción de nuevas avenidas y calles destinadas a la incorporación de sistemas de transporte para conectar los nacientes barrios residenciales con el centro. La infraestructura vial y de servicios financiada, en gran medida, por los

gobiernos locales, constituyó durante este periodo la principal determinante de la forma urbana en la expansión de la urbe.

Esta condición marcó la implementación de un modelo de crecimiento basado en un urbanismo lineal y condicionado por la aparición del vehículo automotor, ya que, para la época, se había configurado como principal medio de transporte urbano, facilitador del crecimiento y promotor del desarrollo económico. El nuevo urbanismo acoplado a la sinuosidad de la geografía devino en manzanas y lotes irregulares que se trazaron a partir de las condiciones particulares de la vía, en donde se generaron proyectos y actividades que se convirtieron en los nuevos símbolos de identidad colectiva (Castells, 2014).

En este escenario, podemos definir dos momentos en el desarrollo urbano de Manizales. El primero corresponde a la denominación de esta vía como avenida Cervantes y se refiere a la expansión propia de las décadas de 1910, 1920 y 1930. Del riguroso trazado del centro tradicional, se pasó a un modelo de urbanización orgánico que ofrecía mejores condiciones ambientales e higiénicas. Los nuevos barrios fueron trazados de acuerdo con la topografía del terreno, reemplazando la cuadrícula fundacional por los principios de la *Garden City* o de la *City Beautiful* (Martí-Arís, 2000), movimientos alternativos a la cuestionada ciudad industrial del siglo XIX. Este urbanismo perseguía una mejor relación entre ciudad y naturaleza, apoyado en los avances técnicos y el conocimiento científico, y preocupado por resolver problemas de higiene y habitabilidad en las construcciones.

El segundo momento puede identificarse a partir de la década de 1940 cuando la vía cambió su denominación por avenida Santander, en medio de la conmemoración del centenario de la muerte del prócer de la independencia y expresidente de la República, Francisco de Paula Santander (1792-1840). Durante este periodo, se estableció un vínculo entre la anhelada modernización de la ciudad y las acciones de los gobernantes locales para mejorar la avenida. A partir de su ampliación y la introducción en sus bordes de nuevas actividades, se promovió una urbanización acelerada que la convirtió en escenario de una arquitectura de vanguardia que dejaba atrás los sistemas constructivos tradicionales y vulnerables al fuego para introducir una nueva tipología. Tanto la popularización de hábitos relacionados con los modelos foráneos como la rápida vinculación de la avenida con el ideal de progreso (Bury, 2009) y estatus socioeconómico, devinieron en su caracterización como principal eje de crecimiento, ordenamiento urbano y jerarquización social en la ciudad.

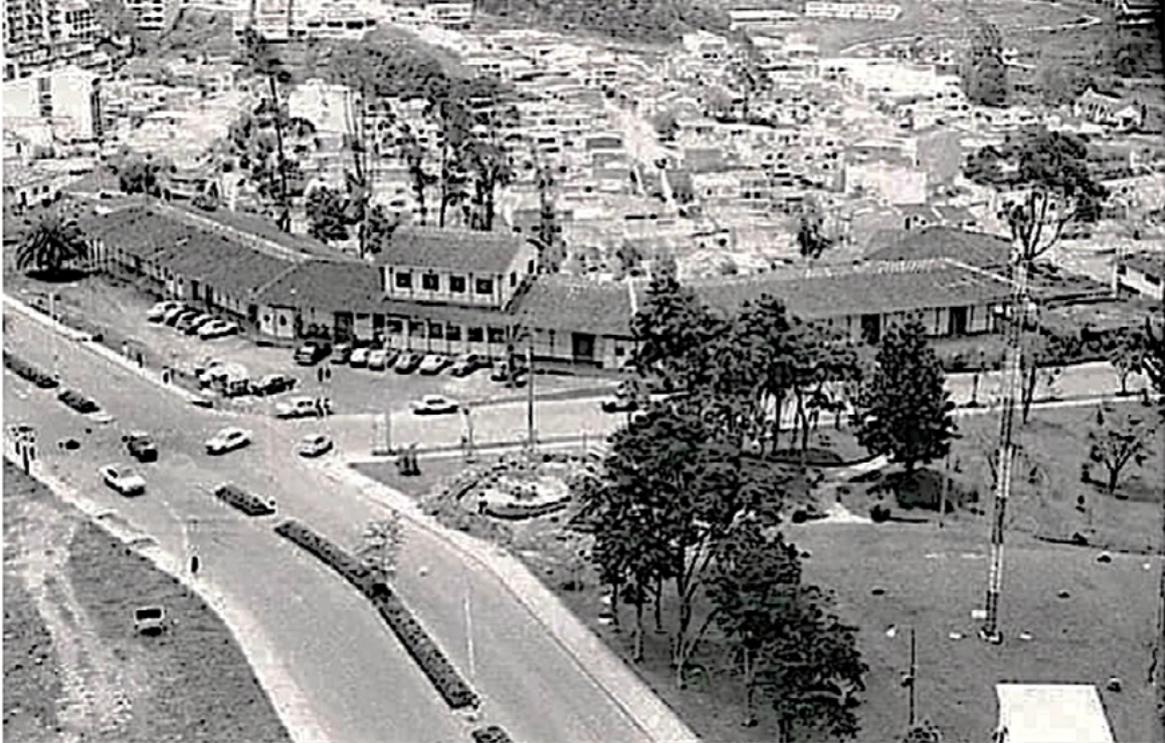
Primer momento. La avenida Cervantes y la prestación de servicios

El antiguo camino de El Carretero que conectaba el centro de Manizales con los caminos de El Ruiz, La Moravia y La Elvira, utilizados para cruzar el páramo y llegar hasta el río Magdalena, tensionaba el crecimiento del área urbana hacia el oriente, ya que esta era la ruta que permitía transportar mercancías con destino al puerto de Barranquilla. Una temprana necesidad de ampliar los caminos hacia el oriente, había surgido incluso antes de la fundación de la ciudad, cuando en el siglo XIX resultaba imperativo para la región llegar a la capital del país y dar continuidad a las rutas que cruzaban el sector de Manizales desde los estados de Antioquia y Cauca. El carácter comercial de estos caminos rápidamente convirtió a la ciudad en una centralidad nacional que permitía conectar las rutas entre Medellín, Cali y Bogotá, promoviendo el fortalecimiento de los mercados nacionales y el acceso a productos industrializados que llegaban desde el extranjero. Esta condición hizo del camino un eje de gran importancia, tanto para el desarrollo del comercio interno como en el centro del país, e impuso una direccionalidad al crecimiento urbano que devino en su expansión hacia el oriente, lo que llevó a que, en 1916, se nombrara el camino El Carretero como avenida Cervantes (Giraldo-Mejía, 2003).

En este escenario comercial, la construcción de la estación terminal del cable aéreo otorgó mayor importancia a la avenida Cervantes, pues permitió la llegada desde el centro de la ciudad hasta este novedoso sistema de transporte. Desde su inauguración en 1922, la estación La Camelia (ver Figura 1) se convirtió en epicentro de la expansión urbana, ya que su impacto en las actividades comerciales nacionales llevó a transformaciones en las dinámicas espaciales, productivas y culturales de la ciudad. De una parte, implementaba novedades técnicas como motores, poleas y estructuras de acero que permitían reducir el tiempo de viaje entre Manizales y Mariquita y, de esta manera, agilizar las operaciones comerciales hacia el norte del país; de otra parte, incorporaba la prestación de un servicio que demandaba operaciones programadas y controladas para las que los ciudadanos debieron enfrentar un proceso de aprendizaje que requería adoptar nuevos hábitos como el cumplimiento de horarios, el almacenamiento y pago de bodegaje para las mercancías, el aforo correcto de los bultos, y la estimación de los costos arancelarios para importación y exportación de productos (Libro Cables Aéreos, 1922).

Figura • 1

Estación La Camelia del cable aéreo



Fuente: Fotos Antiguas de Manizales (2024).

La transformación cultural en torno a la sistematización de las operaciones llevó a dejar atrás la informalidad de las negociaciones, promoviendo la aparición de oficios como taquilleros, fleteros o empaquadores, e impuso la necesidad de servicios urbanos complementarios para el correcto funcionamiento de la estación. Los adelantos tecnológicos llegaron acompañados de parámetros de comportamiento que desplazaban las costumbres locales e imponían una cultura basada en el higienismo y la sanidad, lo que implicó el control y ordenamiento de la ciudad bajo condiciones cívicas y estéticas.

La Camelia se convirtió en un lugar para la conmemoración de los principales eventos urbanos, como la Primera Exposición Industrial y Artística Nacional (“Inauguración del ferrocarril de Caldas”, 1928) que se realizó en inmediaciones del Parque Fundadores con motivo de la inauguración del ferrocarril en 1927; y fue objeto para la implementación de normativas que regulaban el comportamiento de los habitantes, controlaban la instalación de vallas y avisos, solicitaban el cuidado de los jardines y el mantenimiento de las fachadas, ya que, al ser el principal eje vial, se convertía en la imagen más representativa de la ciudad.

Así, la importancia de esta estación —inherente a su novedoso sistema de transporte— puede considerarse incidente en la expansión de Manizales desde tres ámbitos. Desde lo urbano, se convirtió en mojón para el señalamiento del perímetro de la ciudad y determinó la morfología longitudinal del trazado (Resoluciones de la Alcaldía, 1931); desde lo técnico, propició el desarrollo de infraestructura para brindar mayor eficiencia en la movilización de mercancías y agilidad en las negociaciones internacionales, ocasionando un incremento en la producción y los servicios que esta acarrea; y desde lo cultural, se consolidó como un hito no solo económico sino recreativo, pues adquirió un significado que convirtió el edificio en lugar de excursión para propios y extraños (Ceballos, 2002).

Las dinámicas en torno a la estación llevaron a que la avenida Cervantes se configurara como el principal eje vial de la ciudad y ruta para la circulación de toda clase de vehículos que movilizaban personal y mercancías. Esta condición llevó a que se estableciera el servicio de transporte urbano, alcanzando en 1939 la circulación de 58 autobuses que prestaban servicio público y que resultaban excesivos para la demanda de usuarios, por lo que, a partir de un convenio entre los propietarios, solamente 29 buses circulaban cada día y, de esta manera, se evitaba la competencia entre los conductores. En este mismo año, se empezó a prestar el servicio de transporte en el horario nocturno de 8:00 p. m. a 12:00 a. m., disponiendo dos autobuses diarios para cubrir la ruta hasta la estación (“Reorganizado el servicio de buses en esta ciudad”, 1939).

En torno a la actividad comercial, se produjo tal densificación urbana que la avenida Cervantes devino en eje de ordenamiento para las primeras infraestructuras de servicio. Su ubicación sobre la cresta de la montaña permitió formar sistemas subsidiarios hacia las laderas, ya fuera de redes de servicios públicos o de trazados viales. Esta característica facilitó la construcción de obras como el acueducto, que en 1925 ya utilizaba la avenida como contenedora del tubo principal desde el cual se distribuía el agua hacia los costados, utilizando la gravedad, en la mayoría de los casos. El acueducto iniciaba su recorrido en el tanque ubicado frente a la estación La Camelia y marcaba otro hito importante en el Parque Fundadores (punto de conexión entre el centro y la avenida Cervantes), pues allí se encontraba un segundo tanque de almacenamiento para abastecer el sector del centro. Esta red de servicios llevó también a implementar una integralidad de las operaciones urbanas, ya que permitía utilizar la geografía para la eficiencia del sistema y facilitaba la instalación de nuevas conexiones subordinadas a la red primaria.

La jerarquía de la avenida Cervantes como eje estructurante del desarrollo urbano la convirtió en escenario para la introducción de los conceptos de ornato y embellecimiento que la llevaron a ser el principal escenario para la culturización

de los habitantes. Las campañas lideradas principalmente por organizaciones cívicas como la Sociedad de Mejoras Públicas o la Junta de Ornato, pretendían introducir una cultura ciudadana cimentada en el valor estético de los espacios y el cuidado de nuevos elementos como árboles, plantas, bancas, faroles (ver Figura 2). También, se buscaba promover un sentido de pertenencia y protección hacia las nuevas áreas urbanas, pues los terrenos que otrora habían sido semi-rurales pasaron a delimitar la vía más importante de la ciudad y, por lo tanto, se convirtieron en foco para la implementación de medidas que condujeran a su hermoamiento.

Figura • 2

Aspecto de la avenida Cervantes durante la década de 1930



Fuente: foto de Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

En ese sentido, se normatizó el mantenimiento y cerramiento de los baldíos, la regulación y reglamentación del manejo de las basuras, la restricción para el tránsito de animales, y el control para el parqueo de vehículos (Actas Junta Directiva, 1927b). Un poco más adelante, finalizando la década de 1930, se hizo imperativo reglamentar las obras en la avenida por medio de un código de construcciones y dictar medidas tendientes al levantamiento de un plano

futuro que ordenara el desarrollo de este eje urbano (Actas Junta Directiva, 1938). Estas medidas estaban contenidas en el estudio del *City Planning*, propuesto por Ricardo Olano desde la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, y dieron como resultado un proyecto de ley que imponía a todos los municipios la obligatoriedad de un plano de ciudad futura con el cual, además de reglamentar las reformas urbanas, se consiguiera mejorar el gusto de los pobladores, establecer reglas artísticas, embellecer la ciudad, implementar los principios del higienismo, introducir nuevos materiales y definir el carácter de los edificios desde su función (González, 2013).

Una de las obras que contribuyó al heroseamiento de la avenida fue la construcción de parques de estilo francés alejados de lo meramente utilitario e institucional y direccionados hacia lo bucólico y recreativo. Con esta intención, el Parque Fundadores se proyectó para dar inicio a la avenida Cervantes, marcando un punto estratégico para la expansión de la ciudad al ser la conexión con el centro tradicional. Por encargo de la Sociedad de Mejoras Públicas, los arquitectos Pablo de la Cruz y Jorge Arango diseñaron un lugar compuesto por escalinatas, jardín y alumbrado (Actas Junta Directiva, 1927a), consolidándolo como uno de los primeros espacios para la ornamentación urbana. Posteriormente, el parque tuvo otra intervención que respondió al diseño de jardines geométricos, instalación de juegos infantiles y reubicación de la primera pila de agua que había llegado desde París en 1888, la cual había sido retirada de la plaza principal para instalar el monumento de Simón Bolívar en la celebración del centenario de la Independencia (Giraldo-Mejía, 2003).

De este modo, el carácter de la avenida se fue transformando a partir de los diferentes servicios que se empezaron a ofrecer en ella, siendo las comunidades religiosas las encargadas de instalar centros educativos y de salud en los inicios del siglo XX. Uno de los primeros servicios ofrecidos en la avenida Cervantes fue el asilo San José, administrado por las Hermanas de los Pobres de San Pedro Claver que habían llegado a la ciudad en 1923. Posteriormente, en 1927, la Comunidad de Religiosas Franciscanas María Inmaculada estableció la sede del colegio Santa Inés; en 1930 los Hermanos Maristas trasladaron el Colegio de Cristo desde el centro hasta un nuevo edificio ubicado en el Parque Fundadores; y en un punto cercano a la estación La Camelia fue construido el Seminario Conciliar en 1939. Otros servicios relacionados con la salud funcionaban también a lo largo de la avenida: en 1930 las Hermanas de la Presentación construyeron la clínica del mismo nombre, mientras que el Hospital Municipal se encontraba desde 1933 en un lote ubicado frente a la estación mencionada.

Esta construcción de infraestructura para la prestación de servicios fue también el reflejo de una nueva arquitectura que dejaba atrás la herencia constructiva

que había caracterizado la región para incorporar nuevas técnicas basadas en la utilización de materiales como el concreto, el acero y el vidrio. El desarrollo de edificaciones cuyas volumetrías se basaban en cuidadosos ejercicios de composición que prescindían de ornamentos innecesarios, llevó a reconocer públicamente edificios como el Teatro Avenida que, como puede observarse en la Figura 3, había trascendido el uso del bahareque y los aleros para incursionar en la utilización de otros materiales, contribuyendo a que el principal corredor urbano tuviera el aspecto *elegante e incombustible* que la población requería (Actas Junta Directiva, 1926). Estos nuevos edificios no solo aparecieron como estándares de los avances constructivos, también presentaron una transformación espacial para el desarrollo de nuevas actividades que caracterizó una vanguardia arquitectónica liderada por profesionales nacionales y locales como Pablo de la Cruz, Jorge Arango Uribe, José María Gómez Mejía, Luis Alfonso Carvajal y Hernando Carvajal, entre otros.

Figura • 3

Teatro Avenida



Fuente: foto de Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

La expansión provocada por la avenida tuvo su más importante desarrollo en la aparición de barrios residenciales que marcaron una nueva vida urbana por fuera del centro tradicional. Gracias a la construcción de redes, infraestructura de servicios y a las rutas de transporte que conectaban con la estación La Camelia, vivir lejos del centro fue una posibilidad que convirtió las infraestructuras educativas, religiosas, culturales, industriales o de salud en focos de poblamiento. Un nuevo concepto de habitabilidad basado en los principios de la *Garden City* y la *City Beautiful* impuso un estilo de vida relacionado con el equilibrio entre naturaleza y ciudad, la calidad ambiental e higiénica de los espacios, la riqueza formal y funcional de las viviendas, y el distanciamiento de la rigidez del damero tradicional, lo que produjo barrios con altas calidades paisajísticas como Versalles.

Este surgió en el perímetro oriental del centro por iniciativa del señor Roberto Vélez, quién dispuso un terreno de su propiedad para la parcelación por lotes y la construcción de una urbanización residencial en la que se alcanzaran las calidades artísticas, paisajísticas y ambientales que representaban confort y bienestar. El desarrollo producido por la avenida Cervantes dio lugar a un tejido urbano compuesto por los elementos representativos de un ideal de progreso en el cual grandes avenidas, plazas ornamentales, edificios institucionales y palacetes, estaban vinculados al estatus social y económico relacionado con el distanciamiento, la privacidad y las calidades ambientales y estéticas (Chueca, 2017). La construcción de casas quintas dispuestas en grandes predios y rodeadas por jardines ornamentales, introdujo una arquitectura ecléctica en la que la actividad de la vivienda era desarrollada en dos pisos, yendo desde el área social y de servicios en el primero, hasta el área privada en el segundo. Este tránsito de la calle a la vida social doméstica y, posteriormente, a la intimidad de las habitaciones, era ordenado a través del *hall*, novedoso espacio intermedio de origen inglés que contenía una escalera ornamental de gran dimensión y operaba como conector interno de la casa, así como espacio de tránsito entre interior y exterior.

El poblamiento detonado por el recorrido de la avenida también provocó la especulación con los terrenos y el elevado aumento en la valorización de los mismos. La faja correspondiente a la avenida, desde el Parque Fundadores hasta la estación del cable aéreo, se incluyó dentro del área urbana en el catastro levantado en 1927 (“Catastro urbano de Manizales”, 1928), pero sus inmediaciones no fueron ocupadas solo por equipamiento y barrios direccionados a la elite socioeconómica, ya que la aparición de infraestructura relacionada con educación, salud, industria y transporte llevó a que otros habitantes empezaran a desplazarse hacia el sector.

Se construyeron barrios de vivienda económica para la clase obrera como el barrio Vélez, urbanizado por Roberto Vélez en cercanías de la estación del ferrocarril y de algunas trilladoras y fábricas. Sin embargo, la falta de aprobación de los planos de la urbanización por parte del Concejo Municipal provocó un retraso en la cobertura de servicios que generó la desconexión del sector y problemas de seguridad e higiene, condiciones diametralmente opuestas a las de Versailles, a pesar de su cercanía territorial. El barrio fundado en 1929 no contaba con acueducto, electricidad, ni alcantarillas y tampoco se habían regularizado los niveles para construir las calles, aun cuando tenía registrados en el catastro más de 350 predios edificados, una población superior a los 2000 habitantes (“Documentado memorial de los vecinos del barrio Vélez”, 1929) y se encontraba próximo a las redes de servicios tendidas por la avenida.

En este sentido, otras iniciativas relacionadas con la llegada de trabajadores vinculados a los nuevos servicios ubicados sobre la avenida plantearon modelos direccionados a empleados de clase media. Muy cerca también de la estación del ferrocarril, el señor Julio Lleras planteó en 1939 una urbanización bajo un modelo económico y social que permitió a los arrendatarios convertirse en propietarios de su vivienda mediante el pago del arriendo. La motivación de Lleras era brindar apoyo a quienes, por su situación económica, no podían comprar una vivienda con sus propios recursos, pero tampoco cumplían los requisitos para ser favorecidos con un subsidio del Estado (“Creciente de ciudad”, 1939). Las viviendas construidas por Enrique Peláez y Jaime Ángel (ver Figura 4) ofrecían acceso a las redes de servicios públicos y al sistema de transporte urbano, y presentaban las condiciones adecuadas de iluminación y ventilación natural, reglamentadas en el código de construcciones vigente desde 1937, en el cual se exigía mantener, específicamente sobre la avenida Cervantes, calidades técnicas y estilísticas que debían contar con la aprobación del ingeniero municipal para su realización (“Código de construcciones para el municipio de Manizales”, 1937).

Así, el desarrollo a lo largo de esta avenida fue constante debido a la aparición de diversos servicios que produjeron la extensión del área urbana y aceleraron los procesos de urbanización, lo que desencadenó una serie de solicitudes ciudadanas para restar importancia al adelanto de esta vía y prestar atención a otras zonas que permanecían sin mayor progreso (“El estadio de La Cumbre”, 1935). Sin embargo, la dinámica desencadenada por la avenida requería una implementación constante de medidas y mejoras que reglamentaran las actuaciones, las construcciones y las intervenciones sobre este corredor urbano que enmarcó las expectativas de ciudad moderna durante las primeras décadas del siglo XX.

Figura • 4

Barrio Lleras sobre la avenida Cervantes



Fuente: foto de Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

Segundo momento. La avenida Santander y las expectativas de modernidad

La conmemoración del centenario de la muerte del general Santander marcó una nueva etapa en el desarrollo de la avenida Cervantes, pues no solo fue renombrada como avenida Santander, tras la instalación de la estatua del prócer de la Independencia en el punto inicial de la vía frente al Parque Fundadores (“Despachada la estatua del general Santander con destino a Manizales”, 1940), sino que fue objeto de múltiples mejoras para configurarse como eje estructurante del desarrollo urbano. Una de las primeras obras fue la construcción de andenes y sardineles entre dicho parque y la estación del cable aéreo, trayecto que también fue escenario para introducir un novedoso plan de arborización con el fin de embellecer la vía, como puede observarse en la Figura 5. Sin embargo, la mayor intervención durante esta década fue un proyecto de ensanche y ornamentación, elaborado por los ingenieros Gustavo Robledo Isaza y Oscar Borrero, que buscaba extender la avenida desde la estación La Camelia hasta los tanques

del acueducto moderno, ubicados en la planta Niza a ocho kilómetros del centro. Esta planta para la filtración y purificación del agua se construyó en el sector de Milán en 1939 y generó un nuevo polo de desarrollo hacia el oriente, que produjo la ampliación del área urbana y la aparición de nuevos equipamientos sobre la vía como el batallón Ayacucho (1941), la embotelladora de Coca Cola (1953) y el sector industrial de La Suiza, que propició el poblamiento de esta zona.

Figura • 5

Vista hacia el oriente de la avenida Cervantes desde el Parque Fundadores



Fuente: foto de Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

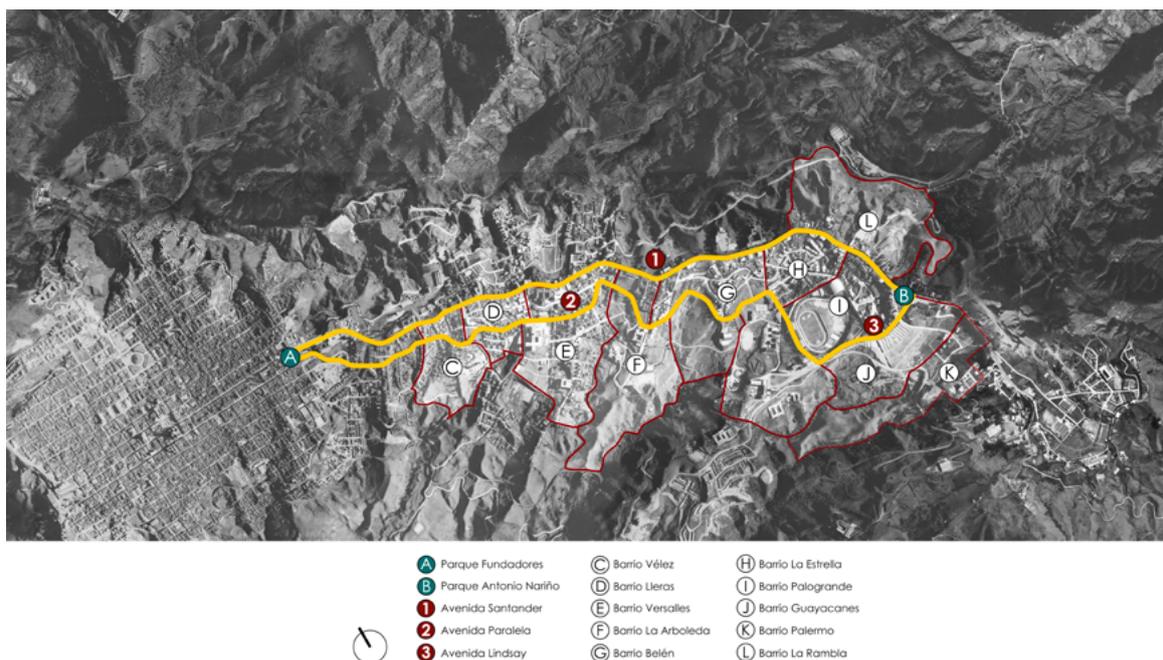
Las mejoras de la avenida durante la década de 1940 estuvieron encaminadas en promover su uso eficiente, pues el aumento de infraestructura en su perímetro demandaba condiciones morfológicas adecuadas para el tránsito de un mayor número de automotores. A los servicios de salud ya existentes, se sumó el Hospital Infantil en 1938, el Hospital Departamental en 1943 y la Clínica Manizales en 1946; otras instituciones educativas como la Universidad Católica de Manizales en 1954; y equipamientos deportivos como el estadio Palogrande que, aunque no estaba sobre la avenida Santander, fue construido en inmediaciones de la estación del cable aéreo para la realización de las Olimpiadas Nacionales de 1936.

La nueva centralidad urbana constituida alrededor de la estación La Camelia, se extendió hasta el estadio y se potenció gracias a la aparición en sus alrededores de la Universidad Popular y la Normal de Varones, ambas creadas en 1947. Esta infraestructura mantenía estrecha relación con el desarrollo de la avenida Santander, pues, como puede observarse en la Figura 6, se había configurado un circuito vial tras la construcción de la avenida del estadio en 1944 — denominada posteriormente Lindsay en honor al constructor del cable aéreo— que permitía la conexión de la estación del cable aéreo con la avenida Paralela y, por lo tanto, con el estadio y las nuevas instituciones educativas que se encontraban en los alrededores. La avenida Paralela se había terminado de construir en 1941 al sur de la Santander, conectando el sector del estadio con el Parque Fundadores y conformando un circuito vial, exógeno al centro tradicional, que devino en la urbanización acelerada del sector, el cual contenía todos los nuevos servicios que empezaban a popularizarse en la ciudad.

La importancia de la avenida Santander también trascendió al ámbito regional tras la construcción de la carretera al Magdalena en 1938, pues se convirtió en el corredor que conectaba el centro de la ciudad con esta ruta nacional. El

Figura • 6

Circuito vial conformado por las avenidas Santander, Paralela y Lindsay



Fuente: elaborado por Daniel Alexander López.

desarrollo de esta nueva infraestructura potenció la creación de servicios en las afueras de la urbe que marcaron el incremento de zonas industriales en el sector de La Enea (1955) y el surgimiento de dos importantes equipamientos. Por una parte, la búsqueda del aprovechamiento de las fuentes naturales de aguas termales presentes en inmediaciones del nevado del Ruiz, llevó a la construcción del hotel de termales en 1950 (“En la primera semana de enero...”, 1949); y por otra, la construcción del aeropuerto La Nubia en 1956 (Espinosa, 2016) permitió una mayor eficiencia de los transportes y una mejor conexión, lo que condujo a la acelerada urbanización de la zona vinculada con el recorrido de la carretera e incrementó los flujos sobre la avenida Santander para entrar y salir de la ciudad hacia el oriente.

Tanto la expansión de la avenida como el fortalecimiento de la nueva centralidad urbana vinculada a la estación del cable aéreo y al estadio, propició la introducción de nuevos conceptos habitacionales cimentados en la reinterpretación de arquitecturas foráneas y su mestizaje con dispositivos tradicionales. Los nuevos barrios estaban constituidos por viviendas unifamiliares, exentas y rodeadas por zonas verdes que ofrecían mayores áreas para el desarrollo de actividades recreativas, lúdicas y deportivas; o por conjuntos de viviendas estandarizadas, integradas a un entorno de amplias calidades paisajísticas y ambientales. Urbanísticamente, estos sectores también incluían antejardines y la ampliación de andenes y calzadas, pues gracias a la masificación del automóvil, podían establecerse alejados del centro tradicional y materializar las condiciones propias de la anhelada ciudad-jardín.

En este sentido, fue determinante el trabajo de arquitectos como Karl Brunner¹ en el barrio La Estrella, y José María Gómez Mejía en el barrio Palogrande, ambos basados en trazados radiales que permitieron entender las diferencias de nivel y la morfología del terreno, destacando condiciones particulares de la ciudad como el paisaje. Estos barrios se caracterizaron por la diversidad en la forma y tamaño de las manzanas, así como por el tratamiento aterrazado del terreno, sistemas que consiguieron manejar la diferencia de niveles entre las avenidas Santander y Paralela, vías principales que los contenían.

1. Arquitecto austríaco que llegó a Bogotá en 1933 para dirigir el Departamento Municipal de Urbanismo. Allí, propuso un trazado urbano acorde con la geografía y basado en diagonales, jardines y bulevares. En 1939, publicó el *Manual de Urbanismo*, primero en Latinoamérica. Fue profesor de urbanismo en la Universidad Nacional de Colombia en Bogotá y en 1940 llegó a Manizales para dirigir la elaboración del Plano Futuro para la ciudad.

Las urbanizaciones detonadas por la avenida Santander

El polígono vial conformado por las avenidas Santander, Paralela y Lindsay fue determinante en la urbanización del sector suroriental de la ciudad donde se establecieron nuevos barrios como La Estrella (1941), Belén (1942), Palogrande (1946) y la Rambla (1949), caracterizados por la adaptación del trazado a la topografía y el aprovechamiento de las condiciones paisajísticas conferidas por la geografía circundante. De esta manera, se redujeron considerablemente los movimientos de tierra en comparación con los requeridos durante la fundación; y se propiciaron fugas visuales para relacionar ciudad, arquitectura y naturaleza (Llanos-Chaparro; Henao-Carvajal; Bárcenas-Duque, 2023).

Dentro de este sector, se crearon nuevas zonas habitacionales a partir de la urbanización de los terrenos baldíos. Este sistema implicaba, además de la regularización del suelo, la ampliación gradual de la cobertura de servicios públicos, el trazado de una malla vial conectada a la existente, la definición de manzanas irregulares, de tamaño y proporción variable, en las que se generaron gran variedad de predios adecuados para la construcción de viviendas unifamiliares a la medida de sus propietarios. Una de las primeras implementaciones de este esquema fue la Urbanización Palogrande, construida en 1946 por la Urbanizadora Manizales y el arquitecto José María Gómez Mejía, y ubicada en la concavidad del terreno existente entre el estadio y la avenida Santander. Se trazó a partir de una geometría radial que produjo manzanas alargadas, situadas en el sentido de la ladera y unidas por medio de vías diagonales, trazadas en sentido transversal a la pendiente.

En esta urbanización, se construyeron al menos tres tipos de vivienda que introdujeron una nueva arquitectura en la ciudad: la casa quinta o villa exenta, la edificación compacta de dos o más pisos de altura y la casa de estilo californiano o francés. Estas se caracterizaron por el aprovechamiento de la pendiente del terreno mediante la generación de niveles internos, la disposición de aberturas controladas hacia la calle y la relación de los espacios interiores con patios y jardines; sus cubiertas eran, en apariencia, planas o expresivamente inclinadas, lo cual constituyó una desvinculación definitiva con la tipología tradicional y el alero (ver Figura 7). El planteamiento de las viviendas se dividió en unifamiliares y bifamiliares, lo que permitió un mayor aprovechamiento de las áreas adecuadas por la urbanización a través de edificaciones en altura, que incorporaron nutridos programas de actividades estructurados por eficientes sistemas de circulación y zonas de servicio estratégicamente dispuestas.

La Urbanización Palogrande mantuvo una fuerte vinculación con la avenida Santander por medio del Parque Antonio Nariño, ubicado frente a la estación

Figura • 7

Nuevas tipologías arquitectónicas en la avenida Santander



Fuente: foto Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

La Camelia. Este espacio público se había constituido en uno de los más emblemáticos del oriente de la ciudad, ya que allí se dispuso, desde 1925, uno de los tanques de almacenamiento de agua para surtir a los barrios localizados al sur de la avenida. Esta urbanización, también mantuvo una conexión con actividades educativas y deportivas, pues en sus inmediaciones se ubicaron las universidades de Caldas y Nacional de Colombia, así como el estadio, lo cual atrajo habitantes de clase media-alta con una fuerte vocación cultural.

El mismo modelo se implementó para el trazado de la Urbanización La Rambla, única situada en el costado norte de la avenida Santander, en el cruce con el camino de Las Minutas, caracterizada por una pronunciada inclinación del terreno, que fue controlada años más tarde por medio de rellenos hidráulicos para homogenizar la pendiente y trazar calles continuas. Se distinguió por manzanas de proporciones alargadas que incidieron en el incremento del índice de ocupación del sector. En la década de 1940, los predios de menor declive sobre la avenida Santander fueron ocupados por la clase media-alta, destacándose la construcción de casas quintas de estilo francés, exentas y rodeadas por jardines.

Durante la década de 1950, se construyó la Universidad Católica de Manizales (1954) sobre el paramento norte de la avenida Santander; y en el perímetro norte del barrio, la Escuela de Carabineros (1952) y el matadero municipal (1956), equipamientos que llevaron a incrementar la urbanización del sector y la proliferación de proyectos de vivienda para la clase trabajadora. Esta condición produjo, en la década de 1960, la construcción de edificios de renta y multifamiliares en los escasos predios aptos para estas edificaciones, urbanizados por empresas privadas y entidades públicas como el Instituto de Crédito Territorial y el Banco Central Hipotecario.

Otra de las tipologías de urbanización desarrolladas en las inmediaciones de la avenida Santander, además de parcelación y adecuación de los terrenos, incorporó conjuntos de viviendas de dimensión variable, con tipologías estándar que devinieron en la homogenización de algunos sectores. Estas urbanizaciones también se caracterizaron por proponer trazados irregulares consecuentes con la topografía, abiertos al paisaje geográfico y con amplias secciones de vía que incluían parques, jardines, antejardines y separadores viales arborizados que se destacaron en el oriente de la ciudad por su singularidad (ver Figura 8).

Figura • 8

Nuevo concepto urbanizador sobre la avenida Santander



Fuente: foto de Víctor Hurtado. Archivo personal Jorge Hurtado.

Uno de los barrios que evidenció en su urbanismo la búsqueda del equilibrio entre la naturaleza y lo construido fue La Estrella (1941), localizado al sur de la avenida Santander en inmediaciones del estadio. Fue construido a partir de un trazado radial que nace en el parque central, del cual se desprenden las calles que dieron origen a manzanas de diversas formas. El modelo residencial implementado en este barrio consistió en conjuntos de viviendas unifamiliares para clase media, compuestas de edificaciones adosadas y alineadas a lo largo del paramento, conformado por antejardines, andenes y bermas que, enfrentados a ambos costados de la calle, otorgaron al trazado un fuerte carácter paisajístico. Las casas eran adjudicadas a empleados por el Concejo Municipal y una comisión conformada exclusivamente para este proceso (“Sobre el barrio de La Estrella...”, 1941).

Las nociones de urbanismo implementadas en la concepción y construcción del barrio La Estrella fueron sugeridas por el arquitecto Karl Brunner durante su visita a la ciudad en 1940, cuando propuso fundar nuevos barrios residenciales en los que se implementaran trazados ajustados a la topografía para evitar excavaciones y rellenos de grandes proporciones, generando así un tejido urbano de mayor correspondencia con las hondonadas características del sector. Estas urbanizaciones también debían incorporar áreas libres para la creación de parques y zonas de recreo, con el fin de reducir los altos índices de ocupación, propios del trazado en damero utilizado en el centro fundacional.

Otra de las urbanizaciones enmarcada por el circuito vial conformado por las nuevas avenidas fue la del barrio Belén, propuesta a la Junta de Valorización Municipal por la compañía de ingenieros Arango, Betancourt & Cía. de Manizales. Para la construcción en estos terrenos se planteó la realización de estudios topográficos y movimiento de tierras, trazado de calles, alcantarillado, pavimentación y localización de las manzanas (Resoluciones de la Alcaldía, 1942), previo al inicio de obras, lo que garantizó la cobertura de servicios, la ampliación de la malla vial y viviendas básicas de extraordinarias calidades urbanas y arquitectónicas. El barrio localizado en el costado sur de la avenida Santander presentaba una condición social poco frecuente en la ciudad, ya que en este se construyeron viviendas para las clases alta, media y obrera.

En el sector oriental del barrio se trazaron predios de gran dimensión, diversidad formal y riqueza paisajística en los que los arquitectos locales y foráneos construyeron algunas de las residencias unifamiliares más representativas de la modernidad local y nacional. En el sector occidental del barrio se construyó La Arboleda, urbanización con predios de menor dimensión para familias de clase media; y en el sector suroccidental se realizó una parcelación más regular para el desarrollo de distintas tipologías de vivienda económica, las cuales hicieron

parte del proyecto de la Urbanización Belén, promovido por el Banco Central Hipotecario (BCH), en asocio con el arquitecto local Jorge Gutiérrez Duque. Esta se caracterizó por la adaptación del trazado a la topografía, dando lugar a manzanas irregulares cuyas dimensiones fueron determinadas por las condiciones del terreno, y a un sistema vial que, a través de la sinuosidad, consiguió conectar eficientemente con los barrios contiguos.

El modelo de ocupación de esta urbanización se basó en la repetición de una unidad básica a partir de la curvatura de las manzanas, resultado del trazado. Estas unidades de vivienda presentaban variaciones en el área construida y en su distribución interna cuando su adaptación a los cambios en el suelo y las irregularidades del predio así lo requería. En este proyecto, los arquitectos consiguieron la creación de un continuo de ciudad homogénea con cuatro tipologías distintas de vivienda, ubicadas en un trazado irregular de topografía variable (Llanos-Chaparro; Henao-Carvajal, 2020).

La nueva arquitectura de la avenida Santander

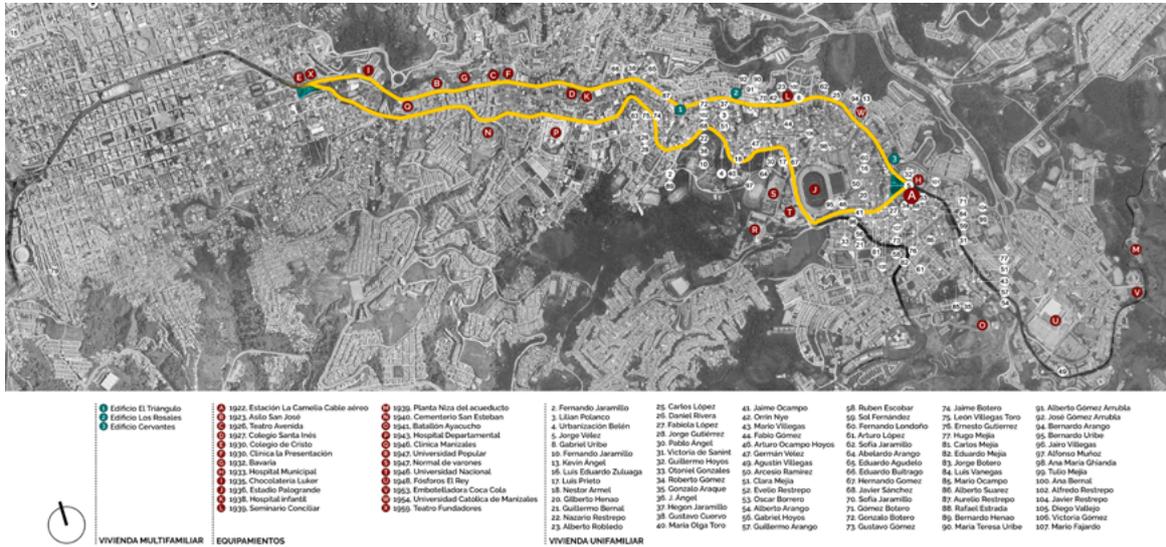
El deseo de modernización en la ciudad había impuesto una serie de regulaciones encaminada a fomentar y reglamentar su expansión. Sin embargo, finalizando la década de 1940, aun no se contaba con un plano futuro que definiera parámetros precisos para su crecimiento, por lo que las obras seguían siendo reguladas por el Código de Construcciones de 1937 (“Código de construcciones para el municipio de Manizales”, 1937). Diez años más tarde, se normatizaron las urbanizaciones mediante el Acuerdo 33 del 3 de septiembre de 1947 que reglamentaba las obras de alcantarillado, las áreas de cesión y la definición de hilos y niveles (“El Acuerdo que regulará futuras urbanizaciones”, 1947), lo que llevó a ordenar el poblamiento al oriente de la urbe (ver Figura 9).

Esta normativa vinculada al trazado de urbanizaciones, llevó tanto al surgimiento de nuevos barrios caracterizados por la singularidad de sus construcciones, como a una arquitectura basada en la lectura del deseo modernizador de los propietarios y la configuración particular del lugar desde dos aspectos. Primero, tanto la composición como la vocación de la familia era determinante para la definición del programa y las áreas de la vivienda. Segundo, la valoración del paisaje mediante la disposición del edificio en el predio y el aprovechamiento de la topografía para la generación de diferentes niveles, produjo edificaciones singulares y de altas calidades formales y estéticas. El desarrollo de esta nueva arquitectura tuvo su principal escenario sobre la avenida Santander.

A partir de la década de 1950, el poblamiento de dicha avenida estuvo caracterizado por la construcción de viviendas individuales ubicadas en parcelas

Figura • 9

Urbanización y equipamientos en inmediaciones de las avenidas Santander, Paralela y Lindsay



Fuente: elaborado por Daniel Alexander López.

de variada forma y tamaño, lo que permitía disponer de amplias zonas libres para rodear la casa de jardines y patios, pues la ocupación del terreno no era superior al 60 % de su área. Como se observa en la Figura 10, el acondicionamiento a la topografía por medio de terrazas y plataformas, elevaba la vivienda sobre el nivel de la calle, creando un límite exterior que brindaba privacidad, configuraba el continuo urbano, se adosaba al vecino y se aparejaba con la vía, produciendo una estrecha relación casa-parcela. Esta disposición devino en un tejido de rupturas secuenciales promotoras del vacío que permitió articular y generar las transiciones necesarias en esa nueva idea de ciudad propuesta por la modernidad (Llanos-Chaparro *et al.*, 2023).

Las viviendas construidas para la clase alta manizalita fueron diseñadas por arquitectos locales y nacionales como Jorge Gutiérrez Duque, Germán Arango L., Germán Samper Gnecco, y Herrera & Nieto Cano, entre otros. Estos últimos, propusieron un conjunto de casas ambos costados de la avenida Santander que, distribuidas en dos niveles, se ubicaban sobre un relleno de tierra apisonada, soportado por un zócalo de piedra alrededor del terreno que servía para controlar las pendientes y generaba espacios alternos de servicio como los parqueaderos. Esta condición también proveía un entorno inmediato a la

Figura • 10

Viviendas unifamiliares sobre la avenida Santander



Fuente: elaborado por Daniel Alexander López.

residencia que la proyectaba hacia el paisaje y le permitía desarrollarse sobre una superficie horizontal que brindaba unidad al conjunto.

La arquitectura de las décadas de 1950 y 1960 en Manizales refleja un mestizaje entre la tradicional casa-corredor de la colonización antioqueña, la casa-patio de origen español y los postulados de la arquitectura moderna. Esta se adaptó a las particularidades geográficas mediante el uso de dispositivos de relación con la montaña entre los que se destacan podios, plintos o zócalos, de materialidad pétreo y dimensión variable, los cuales regularizaron el terreno sobre el que se dispuso la edificación estableciendo, a su vez, una transición entre esta y el entorno que la circundaba.

Otra tipología arquitectónica surgida a partir de las dinámicas de la avenida Santander fue la vivienda en altura para clase alta. El edificio El Triángulo se construyó en 1961 en inmediaciones del barrio La Arboleda, aprovechando el

trazado de una vía alterna a la avenida que dividió una manzana y generó un triángulo perfecto con circulación perimetral para vehículos y peatones. Los arquitectos Jorge Gutiérrez y Germán Arango ocuparon la totalidad del terreno, ante la ausencia de una normativa reguladora para la construcción de vivienda multifamiliar en altura, generando una estructura monolítica compuesta por basamento y cuerpo.

La novedosa mixtura de vivienda y comercio aprovechó la beneficiosa ubicación del predio para desarrollar un programa amplio que proponía locales comerciales en el basamento y apartamentos en los pisos superiores. El amplio andén que rodeaba el edificio se convirtió en mediador entre el entorno urbano y los locales comerciales. El edificio se estructuró espacialmente a partir de un vacío central que ordenó y relacionó las estancias de la vivienda, mientras que el comercio se configuró hacia el exterior, aprovechando las fachadas perimetrales. Cada uno de los lados del triángulo consiguió una relación lejana con el paisaje gracias a la abertura de las fachadas y la ausencia de vecinos inmediatos, lo cual permitió mantener el edificio como un elemento singular en medio de la avenida hasta los años setenta.

A manera de conclusión

El desarrollo urbano de Manizales fue determinado por el trazado de la avenida Cervantes/Santander que se originó en el centro tradicional y se extendió en el tiempo hacia los núcleos de desarrollo relacionados con el progreso. En las primeras décadas del siglo XX, la sociedad manizalita estaba enfocada en avanzar hacia una mejor posición económica y social, lo que determinó una estrecha relación entre la expansión urbana y el desarrollo del comercio. Durante estos años, el avance en las operaciones comerciales conseguido por la importación y exportación de productos a través de la infraestructura de transporte, jalonó el crecimiento de la ciudad hacia el sector oriental, en donde se localizaron numerosos equipamientos relacionados con la prestación de servicios.

La elite económica y política direccionó el crecimiento urbano en beneficio de sus propios intereses, concentrando los grandes avances en infraestructura alrededor de la avenida, mientras que en otros sectores de la ciudad la población marginal no tenía acceso a equipamientos básicos ni contaba con una prestación eficiente de los servicios. De esta manera, el modelo de comportamiento que promovía el civismo y el higienismo como un indicador de estatus, quedó limitado a una clase social asentada en la nueva centralidad urbana en gestación. Esta situación indujo el poblamiento en inmediaciones de la avenida, direccio-

nado por la expectativa de alcanzar un mayor nivel de confort y bienestar lo que, económicamente, no era posible para la mayor parte de los habitantes. En consecuencia, esta búsqueda de estatus social y económico tuvo una fuerte relación causal con el desarrollo de la avenida, sus equipamientos y urbanización.

Posteriormente, en la segunda mitad del siglo XX, el modelo de progreso se direccionó hacia el perfeccionamiento de los sistemas y el acceso a planteamientos urbanos y culturales relacionados con el ideal de modernización. Incluir en el escenario urbano elementos originados en otros contextos para obtener una mejor calidad de vida, impuso a las intervenciones la necesidad de alcanzar el prestigio que estos podían representar. La otrora estación del cable aéreo se convirtió en sede de la Universidad Nacional de Colombia y, con ello, marcó una transformación sociocultural en la cual el ideal de progreso dejó de ser comercial y pasó a ser educativo y cultural. La centralidad conformada en los primeros años del siglo XX por la infraestructura de transporte y la prestación de servicios, devino en una centralidad definida por instituciones de educación superior y universitaria que reunieron a su alrededor actividades complementarias a estas funciones, lo cual llevó a fortalecer el sector y su vocación.

La avenida condicionada morfológicamente por la cima de la montaña impuso al poblamiento una identidad marcada por la sectorización de las actividades. A partir de la centralidad detonada por la estación del cable aéreo y mantenida por la actividad educativa, se prolongó un recorrido hacia el oriente que devino en una bifurcación a la altura del Batallón Ayacucho, causada por la topografía. Hacia el barrio Milán, la avenida se proyectó hasta los tanques del acueducto ubicados en Niza y generó un poblamiento residencial soportado por la aparición de instituciones educativas e industriales; mientras que el otro extremo, conectado con la carretera al Magdalena, detonó un desarrollo cimentado en la actividad industrial y de servicios que se encontraba sobre la vía. Esta última, produjo en un primer momento la aparición de la ciudadela La Enea en inmediaciones del aeropuerto La Nubia y, posteriormente, el establecimiento de viviendas suburbanas para clase alta en los sectores de La Alhambra y La Florida. Tanto Milán como La Enea constituyeron un fuerte polo de desarrollo para la ciudad desde el ámbito residencial e industrial, fortaleciendo el papel de la avenida como eje estructurante de desarrollo.

En este sentido, la avenida sigue marcando una tensión urbana entre las centralidades detonadas por su recorrido. El sector del Parque Fundadores es hoy una centralidad educativa y comercial de carácter urbano en la cual convergen servicios y equipamientos como las avenidas Santander, Paralela y Kevin Ángel, la mayoría de rutas de transporte urbano, equipamientos culturales como el teatro Fundadores, y varias instituciones educativas de carácter oficial. La centra-

lidad del Cable está conformada por instituciones universitarias y de enseñanza media, así como por equipamientos deportivos entre los que se encuentran el estadio, los coliseos mayor y menor, el club de tenis y el patinódromo. También, existe todo tipo de servicios e infraestructura comercial y recreativa que permite identificar la zona como una centralidad educativa y cultural. Mientras hacia el extremo oriental de la vía, tanto en el sector de Milán como de La Enea, el carácter industrial ha definido el poblamiento de acuerdo con las condiciones geográficas.

La avenida Cervantes, posteriormente Santander, ha direccionado la dinámica de crecimiento de la ciudad a lo largo de su recorrido, manteniendo la ruta que fue demarcada por recuas de mulas y bueyes que salían del centro para cruzar el páramo en busca del progreso desde el siglo XIX.

Referencias

1. Actas Junta Directiva (1926). Acta núm. 15. En *Archivo Sociedad de Mejoras Públicas (Manizales, Colombia)*.
2. Actas Junta Directiva (1927a). Acta núm. 20. En *Archivo Sociedad de Mejoras Públicas (Manizales, Colombia)*.
3. Actas Junta Directiva (1927b). Acta núm. 33. En *Archivo Sociedad de Mejoras Públicas (Manizales, Colombia)*.
4. Actas Junta Directiva (1938). Acta núm. 33. En *Archivo Sociedad de Mejoras Públicas (Manizales, Colombia)*.
5. Berman, Marshall (2013). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Barcelona: Anthropos.
6. Bury, John (2009). *La idea de progreso*. Madrid: Alianza.
7. Castells, Manuel (2014). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI.
8. Catastro urbano de Manizales (1 de junio de 1928). *La voz de Caldas*, p. 2.
9. Ceballos, Guillermo (2002). *Manizales de ayer y de hoy*. Manizales: Blanecolor.
10. Chueca, Fernando (2017). *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza.
11. Código de construcciones para el municipio de Manizales (30 de mayo de 1937). *La Patria*, p. 9.
12. Creciente de ciudad (28 de mayo de 1939). *La Patria*, p. 5.

13. Despachada la estatua del general Santander con destino a Manizales (24 de abril de 1940). *La Patria*, p. 7.
14. Documentado memorial de los vecinos del barrio Vélez (25 de noviembre de 1929). *La Patria*, s.p.
15. Dupuy, Gabriel (1998). *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*. Barcelona: Oikos-Tau.
16. El Acuerdo que regulará futuras urbanizaciones (20 de septiembre de 1947). *La Patria*, p. 7.
17. El estadio de La Cumbre (30 de marzo de 1935). *La Patria*, p. 3.
18. En la primera semana de enero se da al servicio el moderno hotel de turismo de termales (6 de diciembre de 1949). *La Patria*, p. 7.
19. Espinosa, Lizet (17 de julio de 2016). El aeropuerto La Nubia alzó vuelo hace 60 años. *La Patria*. Recuperado de <https://archivo.lapatria.com/manizales/el-aeropuerto-la-nubia-alzo-vuelo-hace-60-anos-298680>
20. Fotos Antiguas de Manizales (2024). *Facebook*. Recuperado de <https://www.facebook.com/photo?fbid=7048190668568018&set=a.267513683302451>
21. Giraldo-Mejía, Hernán (2003). *Manizales Centro Histórico: memorial de la arquitectura republicana*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
22. González, Luis Fernando (2013). *Del alarife al arquitecto*. Bogotá: Ojo por ojo.
23. Inauguración del ferrocarril de Caldas (2 de enero de 1928). *La voz de Caldas*, p. 6.
24. Libro Cables Aéreos (1 de marzo de 1922). Cable aéreo de Mariquita a Manizales. En *Archivo General de la Nación (Colombia)*, Ministerio de Obras Públicas, República, Caminos, libro 787, ff. 210-218.
25. Llanos-Chaparro, Isabel; Henao-Carvajal, Edison (2020). *Jorge Gutiérrez Duque, Arquitectura*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
26. Llanos-Chaparro, Isabel; Henao-Carvajal, Edison; Bárcenas-Duque, Daniel (2023). *Entre tipos y tópos. Recurrencias arquitectónicas de la casa urbana de montaña*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
27. Martí-Arís, Carlos (2000). Propuestas de racionalización de la ciudad industrial. En *Las formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras* (pp. 20-31), editado por Carlos Martí-Arís. Barcelona: Edicions UPC-ETSAB.

28. Mejía-Pavony, Germán (2021). El espacio y el tiempo. Un ensayo para estudiar la ciudad en clave de historia urbana. En *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina* (pp. 99-125), coordinado por Gerardo Martínez-Delgado; Germán Rodrigo Mejía-Pavony. Guanajuato: Universidad de Guanajuato.
29. Mumford, Lewis (2014). *Arte y técnica*. Logroño: Pepitas de calabaza.
30. Reorganizado el servicio de buses en esta ciudad (26 de agosto de 1939). *La Patria*, p. 11.
31. Resoluciones de la Alcaldía (8 de abril de 1931). Acuerdo N° 24. En *Archivo Histórico de Manizales*, Acuerdos del Concejo, caja 161, libro 680, f. 28.
32. Resoluciones de la Alcaldía (29 de mayo de 1942). Junta de Valorización. En *Archivo Histórico de Manizales*, Acuerdos del Concejo, caja 251, libro 1025, ff. 75-76.
33. Salazar-Marulanda, Carolina (2023). *La ciudad iluminada. Tecnificación como ideal de progreso en Manizales, 1905-1949*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
34. Sobre el barrio de La Estrella rendirá informe la comisión (11 de noviembre de 1941). *La Patria*, p. 7.

Carolina Salazar-Marulanda

Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia UNAL, sede Manizales; magister en Historia de la Arquitectura de la UNAL, sede Bogotá; doctora en Historia de la UNAL, sede Medellín. Profesora asociada a la Escuela de Arquitectura e integrante del grupo de investigación en Hábitat de la Facultad de Arquitectura de la misma universidad. Correo electrónico: csalazarma@unal.edu.co

Isabel Llanos-Chaparro

Arquitecta de la Universidad Piloto de Colombia; magister en Estudios Urbano-Regionales de la UNAL, sede Medellín; doctora en Arquitectura de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona de la Universidad Politécnica de Cataluña (España). Profesora asociada a la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la UNAL, sede Manizales, y líder del grupo de investigación en Arquitectura, Ciudad y Territorio (ACT) de la misma universidad. Correo electrónico: illanosc@unal.edu.co