

## De villa *estática* a ciudad *veloz*: representaciones literarias en torno al proceso de urbanización en la ciudad de Medellín (1911-1929)

Juan Diego González Rúa  
Universidad de Buenos Aires, CONICET  
juandiegog@gmail.com

Bárbara Galarza  
Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, CONICET  
barbaragalarza@gmail.com

**Resumen:** En este artículo se analizan, desde una perspectiva de Historia Cultural, imágenes literarias referidas al *movimiento* y la *vida moderna* en Medellín, Colombia, durante el período 1911-1929. El análisis tiene como punto de partida la posibilidad hermenéutica de comprender la historia –en este caso vinculada con la ciudad- a partir de los productos culturales –en este caso la literatura- que emergen como especificidades dentro de condiciones sociales generales –el capitalismo- y particulares –la conformación de éste en la región de Antioquia, Colombia. Se abordan a través de la producción literaria aspectos centrales de la modernización que se vincula al ritmo de la vida urbana y a la aceleración que ésta conlleva, y se analizan como imágenes del imaginario social de la época cuya importancia comenzaba a cristalizarse tanto en la estructura física de la ciudad como en las prácticas de sus habitantes. Se sostiene entonces que la literatura antioqueña del período abordado puede comprenderse como una verdadera cartografía o estructura del sentir con que se experimentaba y representaban las transformaciones acaecidas y generalizadas por el proceso de urbanización capitalista en los espacios culturalmente producidos por la literatura de la época.

**Palabras clave:** Medellín - Historia Cultural - Literatura Antioqueña - Imaginarios Sociales - Modernidad.

**Resumo:** Este artigo analisa, a partir da perspectiva da história cultural, imagens literárias relacionadas com a *circulação* e a *vida moderna* em Medellín, Colômbia, durante o período 1911-1929. A análise toma como ponto de partida a possibilidade hermenéutica de compreensão da história, neste caso ligada aos produtos culturais urbanos –especificamente a literatura– que apareceram durante o processo de modernização na região de Antioquia, Colômbia. Assim, são abordados através dos aspectos literários, alguns pontos centrais do processo de modernização, ligados ao ritmo da vida urbana e da aceleração. Estas imagens são analisadas como representações fortemente marcadas na consciência social da época, cuja importância começou a estabelecer-se na estrutura física da cidade e nas práticas dos habitantes. Finalmente, argumenta-se que a literatura de Antioquia, daquele momento histórico, pode ser entendida como um verdadeiro mapeamento ou estrutura de sentimento com o qual eles experimentaram e representou as transformações produzidas pelo processo urbano capitalista, nos espaços culturais produzidos pela literatura no período em estudo.

**Palavras-chave:** Medellín - História Cultural - Literatura Antioquia - Imaginário Social - Modernidade

**Abstract:** This paper analyzes, from a Cultural History perspective, literary images concerning *movement* and *modern life* in Medellín, during the 1911-1929 period. The analysis takes as its starting point the hermeneutical possibility of the understanding of history -linked in this case to the city- from the analysis of cultural products -in this case literature- which emerge as particularities within general social conditions (capitalism) and specific conditions (its introduction in the region of Antioquia, Colombia). Therefore, a central aspect of the modernization process is addressed through the literary production, in particular, movement as an image in an imaginary whose social significance began to crystallize in both the physical structure of the city and the practices of its inhabitants.

**Key-words:** Medellín - Cultural History - Antioquean Literature - Social Imaginaries - Modernity.

## Introducción

Durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la ciudad de Medellín sufrió una serie de transformaciones infraestructurales y socioeconómicas sin precedente. Estas transformaciones se asociaban a la implementación del *proyecto moderno* en la ciudad, esto es, la consolidación de un capitalismo de tipo industrial en el territorio. El efectivo desarrollo de esas transformaciones se constituye de la relación dialéctica y dinámica entre *capital privado*, *esfera pública* y la vida social y cultural en la que esa relación se manifiesta en la vida cotidiana. Durante esta época, de manera particular, las élites locales se propusieron con gran ahínco la realización de un proyecto que apuntaba, entre otros aspectos, a poner fin a las características de *villa atrasada* y *pueblerina* que revestía Medellín, con la intención de acercarla cada vez más a la imagen que proyectaban las grandes ciudades europeas y estadounidenses. Tales transformaciones representaban, para la élite local, la materialización de un deseo fundado en los ideales de *progreso* y de *civilización*. En esta medida, las élites buscaron la implementación de medidas que no sólo recaían sobre la transformación material del espacio urbano, sino que apuntaban, igualmente, a generar efectos sobre las representaciones y prácticas de la población, con el objetivo de disipar las tradiciones de raigambre colonial y campesina, así como los elementos de la cultura popular considerados como contrarios al modelo de civilización que se pretendía edificar (Romero, 2011).

Ahora bien, durante esta época de intensos cambios, aparecieron en Medellín obras literarias que permiten evidenciar, desde múltiples perspectivas, algunas de las formas en las que se manifestaban las nuevas dinámicas urbanas, particularmente en cuanto a los efectos, incluso contradictorios, que dichos procesos generaban en la sociedad. Así, se construyeron variadas imágenes e interpretaciones acerca de las nuevas realidades que ofrecía la denominada *naciente vida moderna*. Desde la literatura se caracterizaba a la nueva ciudad, poniéndose de relieve una homogénea diversidad de representaciones de lo moderno y los modos cotidianos en que esa modernidad se expresaba o no podía expresarse a causa de los resabios campesinos y/o *pre-modernos* de la población local.

En este artículo, se analizan, desde un enfoque basado en la Historia Cultural, algunas de las imágenes literarias con que esos procesos contradictorios fueron elaborados culturalmente a través de imágenes de la *aceleración* y del *movimiento* en la *nueva vida moderna* de la ciudad de Medellín, durante el período 1911–1929. El análisis tiene como punto de partida la posibilidad hermenéutica de comprender la historia a partir de los productos culturales –en este caso la literatura– que emergen como especificidades histórico-estructurales socialmente producidas. Se aborda así, a partir de la producción literaria, un aspecto central de la modernización, referido al *movimiento* propio de la vida urbana cuya importancia social se cristalizó tanto en la infraestructura física de la ciudad,

como en el imaginario y en las prácticas cotidianas de sus habitantes. Desde la perspectiva que aquí se adopta, la obra literaria, lejos de ser la simple manifestación de un *genio creador*, debe comprenderse como una producción cultural que se sitúa en el interior de una sociedad históricamente determinada y que, por lo tanto, se encuentra sometida al condicionamiento de un conjunto de determinaciones materiales que afectan las formas concretas de su emergencia y de su significación social. Al abordar el análisis de una obra literaria es necesario, por tanto, tener en cuenta que se trata de producciones que tienen la doble y simultánea capacidad de ser tanto productos sustancializados como mecanismos abiertos de producción de sentidos que contribuyen a generar ejercicios de reconstrucción e imaginación activa por parte del lector de la obra.

La aproximación histórica a la literatura no implica un método o un camino específico y riguroso, un corpus de formas conceptuales analíticas constituido y estable que permita hablar de un modelo operatorio universal. Por el contrario, esta aproximación conlleva la posibilidad de un cuestionamiento a partir de algunas perspectivas –entre muchas otras– cuya especificidad radica en considerar los textos en relación con elementos del contexto histórico de su producción. Teniendo en cuenta los trabajos de autores como Walter Benjamin, Georg Lukács, Raymond Williams, Marshall Berman, José Luis Romero y Ángel Rama, entre otros, quienes desde varias perspectivas dispusieron de métodos de investigación socio–histórica a través de la utilización de material literario, aquí se intentará abordar una serie de obras que hicieron patentes las formas y las tensiones socio–culturales, tal como se ejercita en la línea de análisis socio–histórico de la ciudad a partir de fuentes literarias en las investigaciones de Raymond Williams (2001), Jorge Orlando Melo (1996) y de Juan Guillermo Gómez (2008). Este tipo de trabajo ubica en el centro del análisis los acontecimientos históricos vinculados con los contenidos que expresan las obras seleccionadas dentro del contexto social de la Medellín de comienzos del siglo XX. Se trata de un acercamiento que toma a la obra como forma de producción social, particularmente, desde la perspectiva de los temas que ésta expresa o implica. En esta vía, el análisis privilegia la relación de la obra con la carga histórica de la sociedad en la que se produce, la materialidad que conforma el entorno de su producción y su significación cultural. Así, aparecen las obras estudiadas como formas de representación de la sociedad de Medellín: sus nuevos espacios, las subjetividades que la habitaban, los valores que circulaban en su interior y la manera en que se interrelacionaban –muchas veces de forma conflictiva– dándole cuerpo al entramado urbano.

En cuanto al período elegido para realizar el análisis, en primer lugar, se eligió como hito de apertura el año de 1910, pues representa un momento coyuntural para la ciudad, en el que se hacían patentes varios aspectos. Entre otros, desde el punto de vista de ordenación urbana, fue un momento en el que se materializó el ánimo planificador por medio de la convocatoria, hecha por la Socie-

dad de Mejoras Públicas, a un concurso para la realización del plano de la ciudad futura. En términos económicos y sociales, se afianzaba el asentamiento del modo de producción capitalista en su fase industrial y, con él, el afianzamiento de las nuevas burguesías. Simultáneamente, se iniciaba un proceso de crecimiento exponencial de la población de la ciudad. Por otra parte, ahora desde el punto de vista literario, se presentó una diseminación de algunos de los grupos y las revistas culturales y literarios más importantes del ámbito local, como *Alpha*. Conjuntamente, se trataba de la época de importantes escritores y artistas, tales como Alfonso Castro, Eduardo Zuleta, Luis Tejada, Efe Gómez, Francisco A. Cano y Jesús del Corral entre otros, además de la figura emblemática de Tomás Carrasquilla. En suma, a partir de este momento bisagra –año 1910–, tanto la ciudad como la labor literaria de Medellín se hallaban en proceso de transición.

De otro lado, los textos literarios que sirvieron como fuente para la investigación, resulta conveniente advertir que al no tratarse nuestra investigación de una recopilación cronológica y descriptiva de obras, resultaría excesivo tener en cuenta una serie de producciones que no hicieran más que cumplir el papel de reforzar los planteamientos extraídos del análisis de otras obras. Las obras seleccionadas poseen un valor representativo, en cuanto que éstas pueden ser consideradas como expresiones de algunas de las principales coyunturas en las que se encontraba inmersa una sociedad en la que se patentizaban aceleradas transformaciones que tendían a consolidarla como moderna y urbana. A lo largo de la investigación se constató la existencia de variadas representaciones respecto de temas y problemas que circulaban en la sociedad de la época, los cuales fueron vehiculados por medio del ejercicio literario. Para estos fines, identificamos algunas de las más importantes expresiones del campo literario y los elementos discursivos que ofrecían, en cuanto a la materialidad urbana y al proyecto de ciudad que se intentaba instaurar en Medellín, examinando los significados de las representaciones literarias y su relación con las dinámicas que aparecían en el mundo urbano. El universo de obras seleccionadas corresponde a autores como Tomás Carrasquilla, León de Greiff, Fernando González, Alfonso Castro, Manuel Mejía Vallejo, Jaime Sanín Echeverri, Sofía Ospina de Navarro, Porfirio Barba Jacob y Ciro Mendía, entre otros. Además de las obras aparecidas bajo el formato de libro, se tuvieron en cuenta publicaciones como las revistas *Alpha*, *Sábado*, *Claridad* y *Progreso*. Dentro de este conjunto, resalta la importancia de la última publicación, pues *Progreso*, además de ofrecer en sus páginas algún material literario, se convirtió en referencia obligada a la hora de comprender algunas de las nuevas intenciones que compartían las élites de Medellín. Las demás, gracias a la importancia que tenían en la época, en tanto catalizadoras de la producción intelectual, resultaron idóneas para extraer no sólo relatos y poemas, sino críticas y artículos varios que ofrecieron un sinnúmero de detalles del medio artístico local, los cuales se convirtieron en referencia para el hallazgo de autores y obras. Sumado a lo anterior, y con el fin de conocer el alcance de los proce-

sos modernizadores que se vivían en Medellín, se acudió a la revisión de algunos de los principales trabajos historiográficos centrados en el estudio de la época.

En cuanto al análisis de las representaciones que se abordan, se adoptó una postura que vincula tres niveles de representación perceptibles en la literatura. En primer lugar, la posibilidad de hallar en el texto narrativo una representación como imagen movilizadora de elementos significativos; en segundo lugar, la representación referencial, en la que los objetos remiten a un conjunto connotativo que les otorga sentido –el escritor clasifica, selecciona, excluye, juzga, califica y atribuye propiedades a los elementos de la vida social que selecciona para la elaboración de sus obras; finalmente, como tercer nivel, se tuvo en cuenta la representación como una organización relacional en forma de red en la que cada elemento extrae una significación del conjunto de los demás elementos a los que se encuentra vinculado. La unión de las diferentes dimensiones define la forma en la que los sujetos–escritores segmentan la realidad material y seleccionan los aspectos que estiman como de mayor pertinencia, permitiéndoles así definir el contenido, la organización y la significación de sus representaciones literarias.

Buscamos por tanto visualizar rasgos de la configuración social y de los procesos de representación, teniendo en cuenta la relación existente entre las representaciones y las prácticas sociales, en este caso materializadas en la producción literaria<sup>1</sup>. Así, la producción literaria guarda una relación indisoluble con las modalidades de organización y de existencia de la sociedad en general y del *campo literario* en particular, la cual enmarca las diversas esferas dentro en las que se ubica –en términos de producción y significación– el escritor (Bourdieu, 1995: 348). Es decir, a través del artefacto cultural literario, el escritor plasma –implícita o explícitamente, consciente o inconscientemente– elementos de las formaciones sociales en las que habita. De esta forma, la literatura, como práctica social, permite dar cuenta de la existencia de discursos, prácticas y representaciones del mundo, evidenciando los usos, las costumbres, las pulsiones, las reglas, las prescripciones, las prohibiciones y las configuraciones espaciales propias de un momento histórico específico. Nuestro eje analítico se centra entonces en identificar e interpretar las imágenes de la aceleración y la lentitud que aparecen asociadas al ámbito urbano en las fuentes literarias seleccionadas vinculándolas al contexto intra-textual y extra-textual de su elaboración.

En cuanto a la estructura del artículo, en primer lugar, se analizarán algunas de las representaciones literarias de la ciudad en el siglo XIX, en las que se caracterizaba a Medellín como una pequeña villa de ritmos *lentos*. En segundo lugar, se desarrolla un marco teórico que tiene en cuenta la dimensión vivencial e imaginaria de la producción cultural como una puerta de entrada no sólo exis-

1 Aunque tal relación no se evidencia en forma transparente: “Cualquiera que sean las representaciones no mantienen nunca una relación de inmediatez y transparencia con las prácticas sociales que dan a leer o a ver”. (Chartier, 2002: 8).

tencial sino también analítica a la comprensión del proceso de urbanización. Posteriormente, situándonos en la primera mitad del siglo XX, se abordarán algunas imágenes literarias, tanto apologéticas como críticas, frente al *movimiento* como corazón del proyecto modernizador. Finalmente, se acometerá el estudio de *Viaje a pie*, de Fernando González, cuya crítica de la modernidad se asienta en una clara concepción de la lentitud como valor positivo, en oposición al ideal de movimiento acelerado.

### 1. La *estática* villa decimonónica

*Sin teatros, sin luz eléctrica, sin ferrocarriles, sin libros, sin agua limpia siquiera, no puede explicarse uno la vida. No hay con quién conversar, por otra parte. Allí viven todos de la rutina, de la regla fija, de parti-pris. No hay revoluciones intelectuales ni puntos de vista. Los hombres principales, unos tercios, de células cerebrales grandes, opacas, toscas, inmóviles, pegadas con cimiento romano. Gamonales ridículos que, el día que los sorprende una idea, caen muertos por congestión cerebral. Todos gravitan necesariamente hacia las zarazas y viven una vida miserable para acumular reales, haciendo economías de granos de arroz. Y lo más curioso es que se creen grandes personajes y se dan ínfulas de gallos de corral. Y no son otra cosa que un conglomerado de adefesios*

Eduardo Zuleta,  
*Fin del siglo (en Londres)*

La imagen de Medellín ofrecida en este fragmento permite evidenciar una lectura de la ciudad hecha a partir de la mirada de un personaje que, después de permanecer un tiempo en el exilio europeo y de conocer el mundo moderno, entra en contacto nuevamente con las capitales colombianas. En su relato, Bogotá y Medellín aparecen como “[...] poblaciones sucias y tristes”. Se trata de lugares estáticos, “Allá viven todos de la rutina”, carentes de los atractivos y comodidades que los ojos modernos consideran esenciales para la vida en sociedad: “Sin teatros, sin luz eléctrica, sin ferrocarriles, sin libros, sin agua limpia siquiera, no puede explicarse uno la vida”, así como de la luz de las ideas. “No hay revoluciones intelectuales ni puntos de vista”. Sus habitantes aparecen igualmente como seres bajos y simples: “Mis paisanos me parecieron vulgares [...] las mujeres, unas desgraciadas”; obsoletos, estáticos y monótonos: “No hay con quién conversar. [...] Todos gravitan necesariamente hacia las zarazas” y tan sólo se preocupan por el acaparamiento de dinero: “viven una vida miserable para acumular reales”.

La imagen que aquí se ofrece de Medellín patentiza el distanciamiento que se comenzaba a entablar una vez que, desde la mirada *moderna*, se cotejaban el mundo local y el exterior-europeo. En efecto, como señala Jonathan Crary en “Las técnicas del observador” (2008), la modernidad implica

un cambio en la mirada. Aquí, el observador mide bajo el rasero de los adelantos técnicos, los espacios modernos y, especialmente, la velocidad, todo aquello que se le presenta ante los ojos en la *atrasada* Medellín. La no concordancia de la estrecha Villa con la gran ciudad amerita su descalificación. Dentro de esta perspectiva, las costumbres de las gentes locales aparecen como “cosas de indígenas” (Zuleta, 1995: 148), carentes de todo valor. Ahora bien, desde el punto de vista espacial, con el despuntar del siglo, se presentaron cambios infraestructurales en términos de edificaciones y vías de circulación en la planta urbana de la ciudad de Medellín. Estas construcciones contribuyeron a reproducir la imagen de villa *atrasada* y *caótica* cuando se contrastaba a la ciudad con los modelos que ofrecían las grandes ciudades europeas y estadounidenses. En un momento en el que se evidenciaba un panorama donde reinaban “las casitas blanqueadas y de arquitectura primitiva de Medellín y sus calles con las cañerías abiertas a cada paso” (Zuleta, 1995: 151), se intentaba transformar tanto la fisonomía como los ritmos de la ciudad, con el fin de aparejarla con las grandes ciudades del mundo.

A la luz de los ojos modernos, en el siglo XIX el ordenamiento de la ciudad no aparecía como plenamente separada del mundo rural. En su despliegue a lo largo del valle, aquella se mezclaba con una naturaleza que, frente a los juicios permeados por el discurso de la modernidad, se revelaba como *anárquica*. De esa indiferenciación respecto de la naturaleza se derivaba, según los ojos modernos, la condición de *villa atrasada*, cuyo sentido era cargado de una connotación negativa. En aquella época: “La ciudad, con aspecto todavía pueblerino, comprendía a la vez áreas rurales y urbanas; sus terrenos no tenían características homogéneas” (Avenida Vázquez, 1996: 344). En *Felipe* [1856], cuento escrito por Gregorio Gutiérrez González, se observa cómo la descripción que se ofrece de la ciudad decimonónica evidencia un estrecho lazo con este mundo natural, sin lograr diferenciarse plenamente. En cambio, la promesa de la ciudad que la sucederá recuerda que “el mito de la ciudad es prometeico, la conquista del fuego, de la independencia respecto a la naturaleza” (Borja, 2003: 5):

La mañana era magnífica. El cielo, vestido de azul, cobijaba con su modesta sencillez el valle encantador de Medellín. La llanura se extendía debajo de nosotros, con su profusa variedad de sombras y colores, como la paleta de un pintor. Medellín parecía dormir acariciada por la brisa de la mañana y el tranquilo murmullo de su río. Las pequeñas poblaciones de que está sembrado el valle, dejaban ver sus blancos campanarios, rodeados de sauces y naranjos, semejantes al nido de una tórtola medio oculta entre las verdes enredaderas de un jardín... Y todo este magnífico paisaje estaba rodeado de una atmósfera luminosa y trémula, que parecía formada por el hervor de infinitas partículas de luz. Era que el valle de Medellín palpitaba a los besos del sol de diciembre (Gutiérrez González 1856, en Naranjo 1995: 20).

Como se desprende de este extracto, y en general en las producciones literarias analizadas, son

predominantes los elementos vinculados con el mundo natural. Espacialmente, las edificaciones se confunden con el entorno natural, como *nidos* incorporados a la vegetación circundante. Por ejemplo, en 1922, momento en el que la ciudad se encontraba en plena transformación, Tomás Carrasquilla ofrece de nuevo, en *El Zarco*, una imagen del paisaje de la ciudad decimonónica, concordante con la que Gregorio Gutiérrez había plasmado siete décadas atrás, en la cual la ciudad apenas se distingue de la naturaleza. Rumalda, la esposa de Higinio, al llegar a la Villa de la Candelaria procedente del campo, se pregunta sorprendida: “¿Y eso qué lay’e pueblo, es, pues? Eso parece un monte, mesmamente” (Carrasquilla, 1995:150). A continuación, el narrador interviene: “No mentía: todas esas barriadas circundantes eran en el año de gracia 1866 dilatadas y espesas arboledas. Apenas si sobresalía del bosque la torre de la iglesia mayor y la blanca espadaña de San Juan de Dios” (Carrasquilla, 1995:150). De esta manera se presenta un mundo urbano, en el que el principio del orden parece no hacer parte constitutiva del entorno y en el que la actividad humana, orientada por principios reguladores, aún no ha separado la ciudad de la naturaleza.

Por otra parte, las imágenes urbanas de la Medellín del siglo XIX ofrecidas por algunos relatos no sólo se ocupaban de mostrar sus limitaciones espaciales, sino que resaltaban sus ritmos. En cuanto a su velocidad, la brisa calma y el río apacible marcaban el compás de la somnolienta Villa. La lentitud característica con la que se desarrollan las dinámicas sociales, la imperceptibilidad de sus cambios, así como la casi previsibilidad y escasez de los acontecimientos en la villa decimonónica complementan, en un nivel temporal, su estrechez espacial. El privilegio que la modernidad le concede tanto a la *extensión* como a la *aceleración*, hace que las limitaciones en cuanto a estos dos elementos –espacio y velocidad– se reflejen en estas imágenes literarias de la Medellín del siglo XIX, en las que se ve como un pequeño *poblado atrasado*, donde nada ocurre: “[...] ¡qué diferente es Medellín de lo que yo me figuraba! ¿Qué les ha sucedido a los habitantes de esta tierra? ¿Son siempre así? ¡Ni teatros, ni bailes, ni paseos, ni nada que indique que estamos entre gente civilizada!” (Gutiérrez González 1856 en Naranjo, 1995:20). Emiro Kastos destaca especialmente la condición de *encierro –espacial y mental–* de la Medellín de mediados del siglo XIX. En el inicio del cuento titulado *Julia* [1855], escribe: “En el año 1848, a pesar del aislamiento que reina en Medellín” (Emiro Kastos 1855, en Naranjo 1995:13). Dicho encierro aparece como inalterable a pesar del transcurso del tiempo. Con los años, la quietud aún reina en la vida cotidiana urbana. Al regresar a Medellín, después de una prolongada ausencia, el protagonista encuentra la misma ciudad que había dejado años atrás:

Al cabo de cuatro años regresé a esta ciudad [...] Nada encontré de nuevo: las mujeres como siempre encerradas en sus casas, vegetando sin sociedad y sin placeres; los hombres reuniéndose en las mismas partes, conversando de las mismas cosas, aburriéndose de la misma manera; los ricos despre-

ciando a los pobres y los pobres hablando mal de los ricos; los jóvenes buscando en los vicios las emociones que les niega la monotonía social; y los viejos corriendo desalados tras las pesetas y economizando como si la vida durara mil años. (Emiro Kastos 1855 en Naranjo 1995:14).

Según esta mirada, la monotonía reinante en Medellín resulta ser consecuencia del *atraso*, como signo inequívoco de la carencia de valores modernos. Esta imagen es comparable con la imagen de los viajeros extranjeros que visitaban la ciudad. Así, en 1860, el explorador francés Charles Saffray se lamentaba de la pobreza intelectual y social de Medellín: “[...] bien es verdad que poco tienen de qué hablar en una población donde no hay bailes, ni conciertos, ni teatros, ni crónica, donde la vida de hoy es la misma de hace un año y la de toda la existencia [...]” (Saffray, 1948: 94). Se va tejiendo así, desde la mirada y la distancia social del “cronista”, un modo de sentir la ciudad como carente de actividad social y cultural, que la pintan como lenta e inmóvil a pesar de la gran riqueza de personajes y situaciones que al mismo tiempo hay en estos relatos.

Lo que subyacía al rechazo frente al mundo rural y su carácter estático, puede asimismo plantearse bajo la forma de la oposición entre la *civilización* y la *barbarie*, la cual no sólo se limitaba a la imposición de diferencias frente al mundo rural y sus habitantes, sino que alcanzó gran implicación en cuanto a los habitantes de la ciudad, que no se enmarcaban dentro de los parámetros del *orden* burgués. Observamos cómo las élites de Medellín hicieron de esta oposición una condición esencial de la modernidad, de acuerdo con la cual lo campesino ocupaba un estadio inferior respecto de lo cívico urbano; el campo aparece aquí como un estadio primitivo plagado de necesidades y violencia. Es precisamente esta ponderación negativa del mundo rural, la que se enfrentaba a la ciudad de progreso y civismo que en aquellos años *se hacía sentir*.

## 2. La importancia de la dimensión vivencial en el procesamiento cultural del cambio social

La perspectiva en la que se inscribe este trabajo se sitúa en la intersección del análisis literario, la historiografía y la antropología. Nos interesa particularmente intentar dar cuenta del procesamiento sociocultural del material que el método historiográfico nos ha permitido construir y poner de relieve. Nos situamos en la tradición de la Historia Cultural o de los Estudios Culturales, que sintetizan el abordaje antropológico de la identidad y la alteridad y el historiográfico con su particular método de construcción de conocimiento a partir de las fuentes. Creemos que esta síntesis nos permite entender mejor las interpretaciones, elaboraciones y agencias culturales de la experiencia histórica.

Partimos de un interrogante semejante al de Raymond Williams en *El campo y la ciudad* cuando se pregunta cómo el capitalismo transformó la sociedad inglesa entre los siglos XVII y XIX (Williams, 2001). De manera semejante, nosotros nos preguntamos cómo el capitalismo transformó a la sociedad antioqueña y cómo podemos entender esas transformaciones a partir de la subjetivación de nuevas ideas, valores e imágenes. Intentamos asimismo comprender la obra literaria como un ejercicio cultural de representación, esto es, de ponderación de ciertos aspectos y de opacamiento de otros. Nos interesa de Williams también su comprensión dialéctica de la mutua determinación sujeto-objeto, lo que lo acerca a la idea de las estructuras estructurantes de Pierre Bourdieu (2007) y nos hace pensar la práctica creativa y literaria en sintonía con el concepto de *conciencia práctica* de aquel autor.

Por otra parte, el modo en que nos proponemos entender el proceso de urbanización está de acuerdo con la propuesta de Manuel Castells de explicar la producción social de formas espaciales (Castells, 1981) a los fines de dar cuenta del “proceso a través del cual una proporción significativamente importante de la población de una sociedad se concentra en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes desde el punto de vista interno, y en la relación de articulación jerarquizada” (Castells, 1981: 26). La concentración de la población y de las actividades económicas se da como consecuencia de la apropiación del excedente y de la innovación en la organización de la producción que a este proceso le sucede (Singer, 1981). Las migraciones internas del campo a la ciudad no son parte de un desarrollo lineal y necesario de la civilización, una etapa intrínseca al desarrollo y la modernización de las poblaciones, sino un complejo fenómeno que entrelaza el crecimiento y diversificación del mercado de trabajo urbano de la incipiente industria localizada en las ciudades, la privatización del suelo a causa de la competencia entre los grandes propietarios capitalistas y las ganas y necesidad de la gente de progresar económicamente para dar a sus hijos un mejor porvenir del que ellos pudieron tener como campesinos expulsados de su tierra.

La determinación es un proceso social real, pero nunca completamente acabado pues requiere de un agente que agencie “un darse cuenta”, y esto puede significar tanto una resolución como un nuevo problema, tanto un progreso como una regresión. La producción cultural, por lo tanto, en términos amplios y esquemáticos se compone de dos dimensiones principales: los medios de la producción cultural y el proceso de la reproducción cultural. Esta perspectiva materialista de la conciencia creativa nos recuerda que sus medios de producción también han sido apropiados, tal como lo ha sido el excedente por parte de una élite que convierte las relaciones sociales capitalistas en paisaje natural. Esto es lo que demuestra Williams en su análisis históricamente situado de los géneros literarios de la pastoral y la neopastoral, como relatos nostálgicos e ingenuos de una campaña presunta-

mente amable y saludable para el hombre (“el hombre” aristocrático que la visita atendido por una prole de sirvientes).

Los estilos literarios que analiza Williams en su investigación –pastoral, idilio y égloga- nos sirven para ubicar las tradiciones de géneros literarios en que se ubican las obras aquí analizadas de la literatura antioqueña. Sin embargo, es preciso tener cuidado de no trasladar exactamente el análisis de los contenidos de las tradiciones europeas a la región latinoamericana, dada la ausencia de un periodo medieval en el que se amasó en Europa la figura de la elegía rural. Sin embargo, es preciso entender que tales apologías y elegías a la naturaleza (y su producto presuntamente opuesto: la novela urbana que muestra al campo como el reino de la necesidad y del hastío) son producciones culturales propias del capitalismo sobre la sociedad feudal o medieval, y no herencias de aquella. Por ejemplo, la pastoral como género literario, en los inicios del capitalismo agrario, contribuyó a que la aristocracia y la incipiente clase burguesa construyeran al campo como paisaje más que como el ámbito de la producción de alimentos por parte de trabajadores rurales, alimentos que eran luego transferidos a la clase acomodada que probablemente residía en la ciudad. Esta “des-laboralización” de la campiña inglesa vivida por un sector de la sociedad como “reposo” y “aire fresco”, la encontramos paradójicamente en algunas de las obras analizadas que podríamos ubicar dentro del conjunto de significantes anti-modernos con que, por ejemplo, en la novela antioqueña se vive la modernidad. Por este motivo, recuperamos el eje interpretativo que Williams aplica a la pastoral y creemos que no hay lectura anacrónica implícita en esta propuesta.

Finalmente vivir la ciudad es tanto una experiencia emocionante y prometedora como un problema. El carácter conflictivo de esta paradoja es lo que desde la hipótesis cultural williamsiana conduce a explicar al campo y a la ciudad no como escenarios o paisajes (espacios físicos sin actores pero con sujeto) sino como tramas de significaciones y relaciones sociales (que producen y reproducen la cultura de los actores sociales). Es por esto que la dimensión vivida de la ciudad nos resulta tan importante, ya que ésta es mucho más que es un espacio físico, es “lugar del acontecimiento cultural y [...] escenario de un efecto imaginario” (Silva, 1992: 15). Los actores viven la ciudad representándola, reconociéndola, territorializando relaciones y desterritorializando otras, fabulando sobre ella y lo que en ella acontece o deja de acontecer. El modo en que estos procesos suceden experiencialmente puede ser pensado desde la obra de arte para explicar la totalidad social. Desde el punto de vista de Williams, de lo que se trata entonces es de historizar para poder dar respuestas tanto sentimentales como racionales a las paradojas y contradicciones de la modernidad. La experiencia artística y creativa que la obra de arte propone forma parte entonces de una experiencia social más amplia, de la cual no podría deshacerse ni aunque quisiera. El concepto de estructura de sentimientos de este autor nos es de gran utilidad para entender la forma particular de la obra en su interior y

de su relación con el periodo histórico más amplio en el que ésta se produce.

### 3. La vivencia del movimiento en la urbanización incipiente

*Lo único nuestro es el instante que pasa, ese que se alejó ya galopando cuando lo percibimos; ese instante es también la fábrica de nuestro futuro y es hijo de nuestro pasado; pero sólo él es nuestro.*

Fernando González,  
*Viaje a pie de dos filósofos aficionados.*

Uno de los principales rasgos de la modernidad y de la estructura de sentimientos asociada a ésta se vincula a la importancia y los sentidos que en ésta se atribuye al *movimiento*. De él depende la vitalidad misma de la sociedad capitalista, la que premia al individuo eminentemente moderno, esto es, móvil, ágil, flexible y a la vanguardia del consumo cultural. En efecto, la planificación inherente al proceso modernizador que se experimentó en la Medellín de la primera mitad del siglo XX, se llevaba a cabo con el fin de favorecer la aceleración de los ritmos urbanos, para que las cosas y las personas circularan más rápido. Desde el Estado, el discurso con que se respaldaba y justificaba este re-ordenamiento territorial era el del higienismo social, una racionalidad no sólo médica sino también legal y de planificación urbana en expansión en los países europeos y latinoamericanos de la época<sup>2</sup>. La insistente preocupación por el libre y veloz paso de los automotores, el caminar raudo y sin obstáculos de los peatones, hacía parte integrante de todo un proyecto, con el que se pretendía alcanzar los máximos niveles de *cinetización*, tanto en ámbito social como en el individual. A continuación se hace referencia a algunas de las representaciones sobre el movimiento como elemento articulador de la estructura del sentir de los sujetos en el proceso de modernización y urbanización de la sociedad antioqueña de la época, señalando el carácter tanto apologético como crítico con que los diferentes autores lo conciben.

Desde el siglo XVII, a partir de los descubrimientos de William Harvey acerca de la circulación de la sangre y de la idea según la cual su estancamiento generaba la enfermedad del cuerpo humano, se comenzó a proyectar la necesidad, medicamente fundada, del imperativo del libre movimiento de personas y cosas por las calles de la ciudad (Sennet, 1997). Adam Smith, por su parte, realizó paralelismos entre el funcionamiento del mercado y la circulación de la sangre, considerando ineludible el libre e incesante flujo para asegurar la vitalidad económica. Asimismo, con el fin de evitar enfermedades ocasionadas por el estancamiento de aire, los urbanistas se preocuparon en sus dise-

2 Para el caso de Medellín, ver González Escobar, 2007

ños por facilitar el libre movimiento de las corrientes en las calles, lo cual se materializó en su ensanchamiento. Posteriormente, los automóviles requirieron de vías aptas para su óptima circulación. De igual forma, a partir del advenimiento de la modernidad y la maquinización sin precedentes que se experimentaba dentro del mundo urbano, la aceleración comenzó a permear las formas de existencia tanto de los individuos como de la sociedad en su conjunto, hasta alcanzar un carácter esencial dentro del funcionamiento de las formas sociales y económicas (Rosa, 2010).

Con el ánimo de planificar la ciudad, abriendo y ampliando nuevas calles que la hicieran más dinámica, el gobierno municipal de Medellín junto a las organizaciones cívicas que participaban de su gobierno a comienzos del siglo XX, realizaron una serie de transformaciones del escenario urbano<sup>3</sup>. Como muestra de la aspiración por implementar modelos que permitieran el establecimiento de condiciones propicias para facilitar y agilizar el desplazamiento dentro de la ciudad y hacia el exterior, aparecieron cada vez más iniciativas como la rectificación, la ampliación y la pavimentación de las vías públicas, la construcción de un tranvía eléctrico y de un sistema de transporte urbano automotor en las décadas que van de 1920 a 1950. A esto se sumó la ya mencionada incursión de la aviación, la construcción y el arribo del ferrocarril a Medellín, así como la existencia de un proyecto cuasi utópico de construcción de una carretera al mar, que permitían pensar en lograr cada vez una mayor celeridad en la movilidad hacia el exterior y mejorar la interconexión con el resto del país y con el mundo, a una ciudad que estuvo bastante aislada por las montañas. La llegada de medios de transporte mecánicos como el ferrocarril –la estación de la ciudad fue inaugurada en 1914–, el automóvil –el primero llegó en 1889– y el tranvía eléctrico –comenzó a funcionar en octubre 1921, cuando se puso en marcha la línea que conectaba al sector de La América con el Centro, a la que la siguieron otras más, que configuraron una red que articulaba la ciudad en todos los sentidos–, dotaba a la ciudad de *movimiento*. Ahora bien, esta noción tiene una doble acepción. Por un lado, alude al mercado de trabajo que se iba generando para la población que se empleaba en la construcción y/o en las actividades formales e informales derivadas a partir de ésta (cabe aclarar que nos referimos al trabajo considerado “decente” como el considerado “indecente”, es decir, puestos de comida, casas de pensión, ejercicio de la prostitución). De otro lado, alude al mejoramiento efectivo de las vías sobre las que los individuos en vías de comenzar a ser denominados “ciudadanos” se desplazaban de manera más rápida y cómoda.

El alcance de este proyecto no sólo se limitaba a la implementación de medidas tendientes a superar los obstáculos que impedían el desplazamiento físico de los habitantes de Medellín. En tan-

---

3 La Sociedad de Mejoras Públicas recomendaba respecto de las vías urbanas en relación con las condiciones que debería cumplir el plano futuro de la ciudad: “Todas las carreteras que salen de la ciudad deben ensancharse hasta los límites municipales. Hoy son muy angostas y en el futuro serán insuficientes para el tráfico”. Revista Progreso, No. 1, Julio 1939, pp. 24-26.

to marco significativo que daba sentido a las prácticas de los nuevos habitantes de la ciudad, el movimiento como idea y como praxis, o como representación y práctica, comenzó a manifestarse en la transformación de las costumbres y la ruptura de las tradiciones de la sociedad antioqueña, la búsqueda de un mayor flujo del dinero, la circulación de los bienes y la dinamización y el cambio permanente de las modas. De hecho, la preocupación por las modas es un tema recurrente en la literatura de la época, tal como lo expresa este fragmento de Homilía de Tomás Carrasquilla, en el que el autor parece decir que al igual que muchas otras dimensiones de la vida, las modas se mueven, y nosotros debemos movernos con ellas:

La moda no es tan arbitraria ni tan caprichosa como lo juzgan muchos espíritus frívolos, no: la dictan el instinto de variación y el de novedad; ella es el estado mental y psicológico de una época y de una nación, reflejado en las múltiples manifestaciones de la vida exterior; es el sujeto objetivado; es un momento de la evolución en una forma sensible (Carrasquilla, 2008: 447).

El avance de los medios de transporte guiaba el progreso de la ciudad. Sin embargo, más allá de su función técnica, estas tecnologías estaban igualmente cargadas de un claro sentido imaginario. Su desplazamiento físico era la materialización de uno de los atributos más característicos de la modernidad que se intentaba consolidar. La velocidad comenzaba a ser vista, en todos los ámbitos de la existencia, como rasgo necesario de la vida cotidiana de los habitantes de Medellín. De hecho, en un testimonio anónimo de comienzos del siglo XX, respecto de Medellín se expresaba: “[...] allí el modernismo liberal en política, realista en literatura, revolucionario en costumbres y científico en industrias hará una gran campaña de transformación social, á merced de la aceleración de la vida en este siglo del movimiento rápido” (Triana, 1910: 183). Por su parte, en la editorial de la revista *Progreso*, de la edición de julio de 1939, se afirmaba:

Esta tercera época de nuestra revista encuentra a Medellín en plena realización, en galope furibundo de progreso. Cada día que amanece apunta un empeño nuevo. La ciudad industrial y trabajadora tiene fiebre permanente de obras. Asombra y aturde el tráfico de la lucha. Los minutos de hoy son las jornadas de antaño, y no se pueden perder. Diríase que los aviones han traído una nueva epidemia de actividad y movimiento (Revista *Progreso*, No. 1, 1939, p. 2).

Así como los trenes permitían, gracias a su velocidad, llenar la retina de imágenes y, consiguientemente, facilitaban con acelerado paso su desaparición y posterior olvido, la vida urbana permitía el contacto con un mundo colmado de objetos, que se resistían a la permanencia y procuraban mostrarse cada vez de forma diferente. En un solo movimiento, continuo y veloz, se presentaba esa doble sensación de cercanía y lejanía frente al mundo. Así, la prisa por llegar a tiempo al trabajo, el paso de los transeúntes anónimos por las calles del centro de la ciudad, los rápidos cambios de la

moda masculina y femenina, la continua construcción y destrucción de infraestructura y edificaciones urbanas, los automotores transitando por las vías y la acelerada producción industrial resultaban ser manifestaciones conexas de las nuevas dinámicas urbanas de Medellín, centradas en el cambio acelerado. Este proceso, que marcó y determinó el *devenir* ciudad de Medellín, estuvo caracterizado por la presencia de importantes rasgos de *destrucción creativa* (Berman, 1988; Harvey, 2008)<sup>4</sup>, instrumentalizada en las iniciativas lideradas por las burguesías locales, que iban escribiendo su creación moderna sobre las huellas de un pasado aldeano y tradicional, construyéndolo y rechazándolo, al mismo tiempo. Al respecto, en *El Zarco*, Carrasquilla apunta: “Pero aquí nos aterran las anti-guallas: nuestro presente nos lo explicamos sin el pasado; nuestra historia no nos importa; aquí no vienen a mandarnos los muertos; lo modernísimo es nuestro lema, y... santas pascuas” (Carrasquilla, 1995: 164)<sup>5</sup>.

En la producción literaria de la época, se expresó claramente el imaginario social (Silva, 1992) y la estructura de sentimientos (Williams, 2001) con que los actores vivían la inminencia de las transformaciones sociales y sus consecuencias. Los cambios de velocidad en los ritmos urbanos no pasaban desapercibidos para quienes se mostraban conscientes de la acelerada proliferación de acontecimientos que ocurrían en Medellín. Así, en *Una mujer de cuatro en conducta*, Jaime Sanín Echeverri se refiere a una época en la que la sensación de lo pasajero se hacen cada vez más intensa: “Esta es la época, 1931, en que los paisajes deben atravesar la novela con la velocidad de un automóvil en la carretera. Mañana será en Colombia el avión. Pasado mañana será el transporte-cohete, en que el paisaje aparezca ante el pasajero tan rápido que la pupila no sea capaz de captarlo” (Sanín Echeverri, 1948: 30).

Dentro de ese contexto, algunos escritores comenzaron a expresar directa o indirectamente, pero con vehemencia, su deseo de modernidad. Así, vieron la luz varios escritos en los que aparecía como protagonista, o bien la ciudad moderna o bien las nuevas tecnologías que llegaban con la modernidad, haciéndose eco del discurso que buscaba no sólo enraizar las máquinas en estas tierras, sino disponerlas, domesticarlas y hacerlas parte del ambiente cotidiano. En tanto elemento simbólico, la máquina se convertía en la metáfora de una modernización rápida, eficiente y, desde su perspectiva, tangible. Por su parte, la idea de movilidad se encontraba fuertemente asociada al ideal del *progreso* como posibilidad futura de mejoramiento de las condiciones materiales y morales de la

4 El capitalismo como formación social organizada para la producción y reproducción del valor (Marx, 2011 [1867]) implica, efectivamente, una desterritorialización continua de toda forma solidificada: “Lo que está en la base del capitalismo es una conjunción de flujos descodificados y desterritorializados. El capitalismo se ha constituido sobre la quiebra de todos los códigos y las territorialidades sociales pre-existentes” (Deleuze, 2005).

5 En cuanto a la manifestación de este espíritu de destrucción-creativa en el plano de la arquitectura de la ciudad, Fernando Botero afirma: “Medellín parece avergonzarse de su legado arquitectónico, destruyendo en cada fase de su evolución urbana las principales obras anteriores [...] La destrucción permanente de lo anterior y del paisaje urbano es la norma” (Botero, 1996: 193).

sociedad. De acuerdo con este argumento, el estancamiento resultaba nocivo para el bienestar social e individual. El movimiento –representado por antonomasia por el poder sin igual de la máquina impulsada por las fuerzas de la naturaleza sometidas por el hombre– hacía posible la proyección de la sociedad hacia el futuro, mientras que el reposo la anquilosaba en el pasado, cerrándose a las puertas del porvenir. En buena medida, la modernización fue asociada a la aparición de adelantos tecnológicos, entre los que destacaron el ferrocarril y el automóvil. Todos estos elementos contribuyeron a la experiencia de movilidad social y económica de la población y al desarrollo que tuvo por resultado que las formas de vida precedentes del campesinado antioqueño quedaran asociadas negativamente con la quietud del mundo tradicional no capitalista.

En un poema publicado en la revista *Alpha* del 15 de abril de 1911, titulado *Ferrocarril de Amagá. La 1ª locomotora en el Valle de Medellín*, Juanario Henao Álvarez saluda con exaltación la llegada de la primera locomotora al Valle de Medellín, y la identifica como símbolo del porvenir. Aquí, el ideal del movimiento –encarnado en el ferrocarril– se constituye en eje del escrito y, en torno a él, se agrupan todos los elementos que derivan en una clara idealización de la modernidad. El poema nos ubica ante diferentes momentos determinados por el avance del ferrocarril y su llegada a la ciudad. En primer lugar, para una sociedad básicamente estática –o por lo menos que se desenvolvía a ritmos más pausados–, el acelerado movimiento de una locomotora –y los cambios que su llegada implicaba–generaba, en primera instancia, un sentimiento de temor. El tren como símbolo de la modernidad representaba el desplazamiento de las formas estables de vida, la dinamización de las costumbres, la ruptura de los modelos de vida tradicionales. Precisamente, en las primeras líneas de su poema, Henao Álvarez describe a la máquina como una bestia peligrosa dotada de una enorme velocidad: “Rugiente, amenazador y jadeante, vuela de modo vertiginoso, en estos momentos sobre su doble pliegue de acero, el monstruo desconocido [...]”. De manera semejante, en un poema de 1912 titulado *El progreso*, Francisco Jaramillo Medina resalta rasgos igualmente agresivos que constituyen el carácter violento de la modernización: “Progresar es violar. El indio, el monte, la cascada ululante, el bosque puro, la azul diafanidad del horizonte, la fauna, el océano... todo eso en pro del vellocino del futuro, sufre las violaciones del progreso” (Jaramillo Medina, 1912: 27)

Pero esta calidad de monstruoso, con la que inicialmente se describe al ferrocarril, no resulta ser definitiva y, a continuación, el autor expresa cómo, ante su avance, sale a relucir su carácter benéfico. La vehemente agresividad con la que ingresaba el ferrocarril es matizada en las líneas siguientes. A continuación se observará que su carácter violento dependerá del punto de vista que se adopte. Aquí se destaca la forma en la que el autor fija los puntos de transición discursiva a partir del uso del espacio dentro del poema. Es por medio de la identificación que hace de dos realidades –tradición y modernidad– respectivamente con dos fenómenos físicos –lentitud y velocidad– y con

dos espacios –rural y urbano–, que delimita la separación entre dos mundos culturales que parecerían irreconciliables. De un lado, el mundo moderno en el que la velocidad es norma y el cambio una necesidad –identificado con el mundo urbano– se opone, de forma hostil, al mundo tradicional campesino –espacio rural de ritmos lentos. Esto se hace patente una vez que se hace referencia a aquellos para quienes resulta aterradora la llegada del ferrocarril: “[...] causando espanto á las tímidas aves de nuestros vergeles, terror á las bestias de nuestros campos y recelo á los labradores en sus pejugales [...]”. Se trata del mundo rural y de sus habitantes, que deben cederle paso a un movimiento que sólo tiene como punto de destino el progreso. Aquí, la animalidad, la timidez y el recelo aparecen como manifestaciones que dotan de negatividad al mundo rural y tradicional, que deberá abrirle paso al agresivo avance del progreso. A continuación, en un tono que ahora resulta tranquilizador, el poema revela las *bondades* del progreso, así como a sus abanderados:

Dejadlo: es un excelente amigo que viene desde muy lejos, llamado por capitalistas é ingenieros antioqueños, que han tenido la visión de lo porvenir, á redimirnos industrialmente; es un amable camarada que llega á enseñarnos muchas cosas en nombre de la paz, del progreso y de la conciliación por el trabajo que es el pan de cada uno (Henaó, 1911: 159-160).

No muy lejos de esta imagen, en un escrito de Tomás Carrasquilla de 1913 titulado *Los autos*, encontramos una nueva apología del movimiento. En este escrito, resalta la mirada moderna de Carrasquilla. En sus líneas, condensa la importancia material y simbólica que representa la llegada del automotor. En un principio, se representan los sentimientos de temor que causa la llegada del progreso, esta vez materializado en el automóvil:

Ahí le va saliendo al apocalipta lo más peliagudo de su visión terrorífica; ya tenemos la gran bestia, con todos sus horrores, con todos sus encantos. Cuando en la alta noche vuela borrascosa, poseída de la brama, ya sea por los campos, ya sea por la urbe, pone espanto en los corazones infantiles [...].

Mira, pues, si será la gran bestia ¡Entretanto, la fiera, prolficada en otras tantas, brama y brama! Está como macho cabrío, urgido y desesperado; aquélla con acordes arrancados a guitarrón monstruoso; la otra como un sapo que cantase a su amada los gorgoritos de la charca; la siguiente como un turpial encerrado entre el ramaje; y todas lanzadas en rítmico estruendo, cual si declamasen en coro la boda vertiginosa de la vida, con sus anhelos, con sus pasiones, con sus tormentos, con un paso seguro hacia la muerte (Carrasquilla, 2008:136).

Sin embargo, en este caso, no es el campo el que se ve amenazado. Ante el avance de la modernización, ahora son desafiadas las tradicionales costumbres religiosas: “¿Qué, mucho, pues, que el monstruo trastorna a tantas gentes? ¡Y tanto como las trastorna! La señoras timoratas y fervorosas

se incorporan y exclaman: “¡Dios mío: va cargado de pecados mortales!” (Carrasquilla, 2008: 136). Ahora bien, a pesar de los temores que en un principio provoca, el automóvil encuentra un lugar privilegiado en la nueva sociedad de Medellín. Las élites lo convierten en símbolo de riqueza, de modernidad. El automotor, además de su papel de medio de transporte y de símbolo del progreso, cumple con una clara función de ostentación. Quienes disponen o se pasean en uno por las calles de Medellín parecen ubicarse en un nivel distinto de los demás:

Más no siempre despierta tentaciones el monstruo apocalíptico. A prima noche, cuando las gentes formales discurren por las calles, es de verlo sereno y acompasado, gallardeándose al dulce peso de las hermosas fashionables. Van ellas rostriplácidas desafiando a los transeúntes con miradas fugitivas, ceñidas las gentiles testas con el motoso birrete, medio veladas con sutiles gasas (Carrasquilla, 2008: 136).

El automóvil –esa bestia que “grita y no tiene boca, corre y no tiene pies”– es percibido aquí como dinamizador social, como un elemento que dota de vitalidad a *la estancada* sociedad de Medellín, no sólo desde el punto de vista material sino “mental”, en el sentido de punta de lanza de la civilización, pues “[...] es elemento poderoso de modificación; de modificación en las costumbres y más aún en la ideología” (Carrasquilla, 2008: 136). Con el auto, el movimiento toma una nueva dimensión como elemento característico y predominante de la nueva ciudad, y cambia, radicalmente, su aurora de monotonía:

En nuestras tardes luminosas y reposadas, [...] corren y se difunden por doquier, ya en fila, ya dispersos, cargados de juventud y de alegría. Son como el aliento de la ciudad mercadante y levítica, que al fin rompe su monotonía, que al fin sacude su letargo y se regocija en el Señor, cantándole el salmo alado del vivir!

Los mediodías dominicales, esas horas errantes de una pureza budista, de una laxitud morbosa, de soledades monásticas, anímanlos ahora los estruendosos aparatos (Carrasquilla, 2008: 136).

En este momento, el paso de unos y otros no se detiene en la ciudad. Sus ritmos son definitivamente distintos. Desde la acera, el espectador observa el paso acelerado de todo tipo de personajes, que se precipitan en sus vehículos, todos hacia rumbos distintos:

Pasan [los automóviles] con las beldades de la riqueza y de la moda, que ostentan sus galas recién desempacadas y, ya que no el donaire y la euritmia de sus cuerpos, sus palmitos realzados por el gesto de la dicha; la dicha de correrla, de sentir el recelo de chocar, de caer, de ser destripadas. Pasan los cachacones tomatragos, [...] que bajan a cada venta donde huele a ideal [...] pasan los estudiantes [...] (Carrasquilla, 2008: 136).

Así, la temporalidad urbana deja de encontrarse marcada por los desplazamientos a pie o en bestia de carga. Ahora sería el automóvil –sumado al tranvía<sup>6</sup>– el que se encargará de regular los flujos de desplazamiento en la ciudad: “Y si uno quiere moverse, miles de automóviles están a la disposición, o sino los tranvías y los buses eléctricos” (Sanín Echeverri, 1948: 15). Paradójicamente, el espacio urbano –en acelerado crecimiento– se reduce con la llegada del automóvil. Los desplazamientos se hacen cada vez más cortos. Las relaciones tiempo-espacio se transforman. En términos de imaginario social, el automóvil produjo la sensación de que el espacio reducía sus dimensiones en virtud del tiempo necesario para recorrerlo, a pesar de la expansión incesante del crecimiento urbano. En cuestión de minutos, los individuos se desplazan de un lugar a otro de la ciudad, sin los inconvenientes y los esfuerzos que acarrearía el caminar por las calles. Desde el punto de vista representacional, con su aparición, el ferrocarril, el tranvía y el automóvil impusieron nuevos ritmos y velocidades en la sociedad. Su utilización no los reducía, de ninguna forma, a la calidad de simples objetos-instrumentos destinados a cumplir una finalidad circunscrita, exclusivamente, al desplazamiento. Por el contrario, su incursión trajo consigo una enorme carga discursiva, productora de representaciones y significaciones no verificadas con anterioridad, que trascendían su simple función instrumental<sup>7</sup>. El avance que Carrasquilla percibe con la llegada del auto, se manifiesta tanto en la materialidad de la ciudad como en las nuevas representaciones urbanas. Carrasquilla reviste al automóvil de una fuerza simbólica, cuya llegada a Medellín trae consigo la promesa de un mejor futuro, asociado con la apertura y la ductilidad. Con su generalización, el auto se convierte en motor, que permitirá la aparición de nuevos horizontes para la ciudad. Se trata de un artefacto que abre el mundo, encargándose de instaurar nuevas formas de representarlo y de habitarlo. Se trata del progreso y de la movilidad, cuya importancia para la vida cotidiana resalta Carrasquilla:

En esto, más que en todo, estriba la fuerza progresiva del automóvil. En efecto: modificar, conseguir puntos distintos de vista y diversos horizontes, aportar nuevas ideas y nuevas sensaciones, darle a la vida algún matiz imprevisto, evitar que nos petrifiquemos en la rutina práctica o especulativa, es progresar; es ponernos en el punto de elasticidad y adaptación que la vida, así individual como colectiva, reclama en toda época y en toda circunstancia (Carrasquilla, 2008: 136).

Esta aceleración de los ritmos urbanos no sólo se vio reflejada materialmente en la presencia cada vez mayor de artefactos técnicos. Las costumbres comenzaron a modificarse. Lo antiguo y estático debía ceder el paso a lo nuevo, a lo móvil, patentizándose así una contradicción entre tradición y modernidad que se encontró en el núcleo de las dinámicas sociales de la época y que se refle-

6 “¿Y qué trabajo les daba a ellas arreglarse en un dos por tres, tomar con Helena el tranvía de Buenos Aires, hacerlo detener en el cruce con Nariño, apearse, y halar de la cuerda para que sonara la esquila?” (Sanín Echeverri, 1948: 50)

7 La máquina no sólo produce en términos económicos, sino que se encarga de producir en términos representacionales, sociales, individuales y culturales. Sobre la relación individuo-técnica y su importancia en la construcción de subjetividades, ver Simondon, 2008.

ja en las dinámicas ponderaciones positivas y negativas con que estos autores vivencian el movimiento y los plasman en su producción a través de lo monstruoso, lo necesario, lo inevitable o lo deseable.

#### 4. Fernando González y la crítica del movimiento

*Pero nosotros sentimos en casa de doña Pilar la rebeldía contra el camino, contra esa línea por donde van todos los hombres, por dónde van los arrieros, los agentes comerciales. Sentimos odio por la limitación*

*Viejo relajado que tiene millones en escrituras, ¿qué posees tú? ¿Qué posees tú, viejo barrigón, que no puedes oler, mirar y gustar, porque te huelen, gustan y miran tus diez millones?.*

Fernando González,  
*Viaje a pie de dos filósofos aficionados.*

Quizás la mejor ilustración de las conexiones existentes entre el ideal del movimiento –comprendido como fundamento del *proyecto moderno*– y sus manifestaciones materiales, tales como la ciudad, el dinero y las formas de vida modernas, que se intentaban incorporar en la Medellín de la época, la ofrezca Fernando González. En su escritura, se condensa una fuerte crítica contra los efectos de la modernidad, del capitalismo y de la vida en la ciudad<sup>8</sup>. Así, en *Viaje a pie* (1929), el escritor antioqueño aborda reflexiones en torno a dichos temas con una postura que reacciona ante los efectos negativos de la urbanización y la modernización de la vida en la ciudad de Medellín. Su contenido tiene muchos de los elementos de la neopastoral en su carácter de falsificación sentimental de la vida rural.

El *Viaje a pie* que emprende Fernando González acompañado de Benjamín Correa no es sólo un desplazamiento que se hace en el espacio, como recorrido por la geografía del país. En este escrito claramente anti-urbano, cargado de un espíritu reaccionario y anti-moderno, el viaje resulta ser principalmente un periplo hacia la interioridad, una excursión hacia un yo que debe purificarse de las manchas producidas por el mundo urbano burgués: “La salud, la conservación de nuestra elasti-

8 Esta perspectiva anti-urbana puede considerarse parte de un modo de aprehender el fenómeno urbano con un sentido eminentemente negativo en la evolución humana. Al respecto, Carl Schorske señala que, durante los siglos XIX y XX, la ciudad se vio convertida en objeto de reflexión y de evaluación de acuerdo con dos criterios: “la ciudad como virtud” y “la ciudad como vicio”. Mientras que la primera tiene lugar en el contexto de la Ilustración, la segunda lo tiene en el industrialismo del siglo XIX en Europa (y, podríamos agregar, del siglo XX en el caso medellinense y de gran parte de las ciudades latinoamericanas). Asimismo, desde esta misma perspectiva es posible analizar la obra de Sanín Echeverri, *Una mujer con cuatro en conducta*. (Schorske, 1987: 3-19).

ciudad juvenil, son finalidades del viaje” (González, 2002: 3). Ciertamente, a partir del título de la obra, es posible constatar una radical oposición respecto de los ideales modernos, materializados en la ciudad. Aunque la idea de viaje implica un movimiento, este desplazamiento se realiza a pie, es decir, de forma lenta y sin la mediación de la máquina. Ya los primeros renglones denotan el distanciamiento de la ciudad y del mundo moderno y tecnificado: “Salimos hacia El Poblado, en tranvía, por una de esas hermosas carreteras antioqueñas que son las más baratas del mundo” (González, 2002: 3). El relato del viaje se inicia con la salida de la ciudad. Aquí, el desplazamiento físico sólo sirve de pretexto para llevar a cabo un retiro íntimo; aquél se encarga de ambientar lo realmente importante, esto es, la ruptura del yo respecto de los lazos que lo detienen, que lo estancan dentro del mundo material de la Medellín mercantil: “hemos pensado que al alejarnos del estrecho valle del Aburrá- nos hemos vuelto trascendentales” (González, 2002: 54).

A continuación, el motivo del distanciamiento se hace explícito. Es la modernidad misma la que empuja a los protagonistas a emprender el viaje. Para Fernando González, el acelerado movimiento propio de la modernidad –materializado en la vida urbana– aparece como caótico. Su ímpetu aniquila las posibilidades espirituales del individuo, reduce sus capacidades: “La ciudad hace perder la confianza en sí mismo. ¡Cuán propia es esta vida moderna, rápida, difícil y varia, para perder toda fe, para ir por la vida como madero agua abajo!” (González, 2002: 8). Al generar el aniquilamiento de toda fe, la ciudad moderna representa, para González, la pérdida de toda fortaleza, la decadencia de toda forma de vida: “La vejez, que se compone de falta de fe, tolerancia y amor, no es sino agotamiento de esa energía que causa todo el fenómeno variado de la vida” (González, 2002: 10). La ciudad, como producto de la modernidad es, entonces, asociada con la enfermedad: “¡Hay una lista enorme de enfermedades ciudadanas!” (González, 2002: 12). Además, su emergencia se vincula directamente con el capitalismo: “Hay una prueba *a priori* de que la organización económica del mundo es absurda: esa organización ha creado la ciudad y la vida sedentaria” (González, 2002: 12). Ante los avatares del proyecto modernizador, que lleva todo tipo de sensación al paroxismo, Fernando González propone una forma de vida fundada en la quietud, en la que la urgencia y la prisa impuestas por la acelerada modernidad cedan ante una firme voluntad<sup>9</sup>. Para él, la acelerada vida propia de la ciudad moderna ofrece distracciones que dilatan la voluntad y producen como efecto, que el individuo sólo se preocupe por nimiedades, al ser incapaz de concentrarse en asuntos realmente importantes como la propia educación en la moderación:

El único método para vivir que conserva la alegría, es vivir resistiendo al de-

9 Georg Simmel desarrolló en “La metrópolis y la vida mental” (1903) una explicación de los efectos que, para los individuos, reportaba la vida en la ciudad moderna, enfatizando en la exacerbación de los estímulos nerviosos, que se producían como fruto de la fugacidad de las impresiones sensoriales –del “tumulto apresurado de impresiones inesperadas, la aglomeración de imágenes cambiantes”– a las que los habitantes de las ciudades se encuentran incesantemente expuestos.

seo que no surge por el goce; vivir despacio, inervados.

La fuerza nerviosa es una cantidad determinada en cada uno y hay que gastarla con método. Educar la voluntad no es otra cosa que crear llaves de contención para los nervios; es un problema igual al aprovisionamiento de agua para una ciudad. ¿Qué es una juerga? Salir con dos o tres amigos en automóvil. Poner la vitrola a cantar Ramona..., y, después, otro disco femenino (González, 2002: 15).

A renglón seguido, el autor se encarga, nuevamente, de atacar el movimiento acelerado de la modernidad, calificándolo como desmesurado y esclavizador de la humanidad, entablando un claro contraste frente a la idea del progreso como condición de libertad:

Éste es el canto a la alegría: ¡Mejor que todo es la inervación! ¡Nada como la regularidad térmica del organismo! ¡Cuán horrible es la esclavitud! ¡La esclavitud del alma por los deseos es de temer como la muerte! ¡Peor que la muerte eres tú, apresuramiento! ¡Peor que el frío de la muerte eres tú, Ramona..., en esta noche en que el huésped nos deja entrever su enorme panza a la luz del candil (González, 2002: 15).

De otra parte, el autor observa cómo el movimiento se ha instalado como fundamento de la sociedad en la que vive, cómo se ha convertido en el cimiento de todo tipo de relación del hombre con sus semejantes y con el mundo mismo. Aquí, el autor va más allá del simple fenómeno físico y percibe tras él una nueva forma de concebir el tiempo. Todo –no sólo la materia– se mueve en la ciudad moderna, todo cambia. Son tantos los acontecimientos posibles como los segundos que pasan. González contrasta ese presente cambiante con un pasado que observa calmo: “Todo iba despacio allá en la antigüedad” (González, 2002: 16). El tiempo que todo lo consume se hace cada vez más importante dentro de la ciudad. Sin embargo, en la argumentación de González, el tiempo acelerado no sólo genera destrucción a su paso; a su vez, permite el renacimiento, la constante creación, la infinita novedad, vista con absoluto recelo por parte del conservador escritor. Para él, todo en la ciudad moderna resulta fugaz y por tanto deleznable. En ella, todo valor se hace más atractivo mientras más rápido se mueva, mientras más rápido se esfume. La aceleración se ha apoderado de todas las esferas de la existencia; la vida cotidiana, el amor, las formas de vestir e incluso los hábitos de lectura son dominados por ritmos frenéticos:

[...] hoy los reinados de la belleza duran a lo sumo quince días [...]. ¿Podemos leer un libro de quinientas páginas? ¿Hay algún héroe que lea de seguido el Don Quijote de la Mancha? ¿Hay alguna mujer bella cuyo amor dure más de veinticuatro horas? No; ningún editor parisiense se atrevería a darnos un libro que tuviese más de ciento treinta hojas. Los vestidos femeninos son de telas frágiles para que no duren sino el tiempo de una emoción (González, 2002: 16).

Más adelante, González incorpora un problema que ya desde el siglo XIX había sido expresado por Baudelaire, a raíz de las aceleradas transformaciones que experimentaba la París decimonónica. Se trata de la tensión que genera la modernidad entre dos formas temporales, la fugacidad y la eternidad:

¿Qué se hicieron aquellas ropas eternas que pasaban a las primas? Parece que nuestros antepasados no supieron que el hombre es una máquina muy delicada; vivían para la eternidad, y nosotros vivimos para el tiempo; y la eternidad es una, y el tiempo se compone de segundos. Nosotros dejamos el libro de cincuenta y tres hojas en el asiento del tren o del avión [...]. Todo lo nuestro pertenece al tiempo, que está compuesto de segundos (González, 2002: 16).

El tiempo fugaz, ése que de no aprovecharse se extingue, es identificado por el autor con el tiempo del burgués, para quien cada segundo debe ser exprimido, puesto en función del gasto eminentemente productivo. La conciencia temporal se ha modificado, el cálculo del tiempo se hace esencial en el sistema de producción industrial, en el que cada momento debe ser convertido en dinero: “Por eso, en nuestro delirio nos aterraba la gordura del antioqueño. Porque ya no pensamos en la eternidad, porque somos un manojo de segundos, lo supremo para nosotros es el dinero. También éste se compone de centavos y con él se compra todo lo que se ha inventado para adornar el tiempo” (González, 2002: 16). Así, la crítica de González resalta el vínculo existente entre el sistema de producción capitalista y las nuevas formas temporales propias de la modernidad. En efecto, la modernidad vehiculaba la implementación de un nuevo modelo económico, basado en la industria y en el incremento del comercio, basado en el movimiento<sup>10</sup>. La invocación al ordenamiento territorial de los intentos de planeación urbanística –así como los nuevos dispositivos técnicos–, resulta inseparable del nuevo sistema económico, que comenzaba a consolidarse en Medellín. Desde su etapa industrial, el capitalismo vinculó el continuo avance tecnológico con el éxito de la esfera económica, haciéndolos mutuamente dependientes. Dicha relación se comenzó a verificar con mayor fuerza en Medellín a partir del siglo XX. De hecho, en 1911, después de cinco años de proyección y construcción, se inauguró el tramo del ferrocarril de Antioquia comprendido entre Medellín y Amagá. Este proyecto tenía un doble propósito comercial: transportar el café de la región, a la vez que transportar el carbón de Amagá hacia las nacientes industrias de Medellín. De esta forma, además de permitir una mayor fluidez en cuanto a intercambios mercantiles, su construcción marcó el verdadero despegue industrial de la región y la ciudad. “Ya en 1911 el Ferrocarril de Amagá traía los primeros

10 En el capitalismo, la noción de valor está vinculada con el factor temporal. La optimización de los recursos en el tiempo permite el incremento de la riqueza. En efecto, la finalidad de acumulación del capital impone un aumento incesante de la producción y de la productividad en un tipo de carrera, estimulado por la búsqueda necesaria de ventajas comparativas, fundadas sobre una eficacia medida en el tiempo. Es por eso que éste se convierte en bien escaso y mercantilizado (en todas sus formas: el tiempo del trabajo, el tiempo “libre”, el tiempo de consumo), justificando plenamente la famosa fórmula analógica que Benjamín Franklin estableció entre tiempo y dinero.

cargamentos de carbón para las calderas de vapor de las fábricas de Medellín, las cuales dejaron de quemar leña desde entonces” (Poveda Ramos, en Melo, 1996: 307-325).

El capitalismo industrial, que se fortaleció en la ciudad desde comienzos del siglo XX, privilegiaba –tanto desde el punto de vista de la producción como del consumo– la circulación por sobre el estancamiento, lo cual en términos económicos quería decir propiciar la inversión por sobre la simple acumulación y el riesgo por sobre la seguridad propia de la quietud y la inactividad<sup>11</sup>. La circulación que se comenzaba a favorecer no era, entonces, simplemente la de vehículos o transeúntes. En realidad, la planificación urbana se imponía como condición necesaria para garantizar un mayor flujo del comercio, esto es, del capital: “Cuanta más producción viene a descansar sobre el valor de cambio, por lo tanto, en el propio cambio, más importante se vuelven para el coste de circulación las condiciones físicas de éste; los medios de comunicaciones y transporte” (Marx en Harvey, 2008: 137. De este modo, entonces, las condiciones materiales de la ciudad se adaptaban a las necesidades del sistema económico, del que era producto y sostén al mismo tiempo.

De otro lado, las nuevas formas de percepción del tiempo redundan en las nuevas formas de pensamiento y de valoración del mundo: “Y por eso, porque no tenemos ideas sino opiniones, porque no hay eternidad, porque no hay sino un pequeño manojito de segundos y un pequeño manojito de emociones” (González, 2002: 16). Además, se evidencian nuevas valoraciones frente a los individuos y las interrelaciones personales se adaptan a este nuevo tipo de conciencia temporal repitiendo el mismo ideal: todo debe cambiar, lo fijo debe modificarse para dar paso a lo nuevo, lo realmente valioso. Si algo no es pasajero, pierde su valor existencial. A partir de lo anterior, la moda –prototipo de lo pasajero– se convierte en el modelo de toda relación entre individuos:

[...] nuestras mujeres son delgadas y lo único que no les perdonamos es la constancia. ¿Qué cosa más horrible para nosotros que una mujer constante? Es como una idea fija; es como un vestido que uno no se pudiera quitar. El encanto de la mujer consiste en que nos abandona; es el mismo encanto de la vida; ¿pues qué sería de la vida y del amor a ella sino supiéramos que íbamos a morir? (González, 2002: 17).

Dentro de este marco, el tiempo es asociado con la posibilidad abstracta de obtener un provecho económico superior<sup>12</sup>. Gradualmente, las relaciones necesarias *tiempo-producción, gasto-benefi-*

11 Como señala Jonathan Crary: “La modernización es el proceso por el cual el capitalismo desarraiga y hace móvil lo que está fijo, despeja o destruye lo que impide la circulación, y hace intercambiable lo que es singular. Esto se aplica tanto a los cuerpos, signos, imágenes, lenguajes, relaciones familiares, prácticas religiosas y nacionalidades como a mercancías, riquezas y poder laboral. La modernización deviene una creación incesante y auto-perpetuante de nuevas necesidades, nuevos consumos y nueva producción” (Crary, 2008: 27-28).

12 En efecto, en su seno, el trabajo, los beneficios y las ganancias no son calculables sin referencia al tiempo. Así, el tiempo de vida de las máquinas, la productividad, las horas suplementarias y las horas perdidas por enfermedad o huelgas, entre otros, son ejemplos de esta relación. Sólo el tiempo abstracto y racionalizado, estandarizado y separado en segmentos idénticos, puede ser empleado como medida en los procesos de intercambio, es decir, como parámetro

cio, adquirieron una mayor consistencia dentro de la sociedad industrial, y son condensadas en la ecuación tiempo=dinero. Dicha fórmula es materializada en la existencia de un nuevo personaje urbano: el burgués. Él encarna las aspiraciones de la sociedad que despunta. La nueva época que se abre en Medellín con el comienzo del siglo es su época, la época del hombre de negocios, dedicado principalmente al comercio y a la industria. Desde esta perspectiva, todo esfuerzo, todo gasto, deberá realizarse en función de la consecución de dinero, nuevo dios de la modernidad. La relación entre el movimiento y el dinero queda así cristalizada a partir de la preocupación y el objetivo ulterior de su obtención. Efectivamente, si nos movemos es para conseguir dinero, a través del salario, del comercio, del hurto, etc. Es así como la urgencia por el dinero *se hace sentir* en estos textos, vinculando de alguna manera los estudios sociológicos y filosóficos de Simmel acerca de éste y la preocupación de Williams por entender cómo se estructuran socialmente modos de sentir<sup>13</sup>:

¡El dinero! Indudablemente el nombre mejor para nuestro siglo es este: El siglo del hombre que hace fortuna. Vivimos a la caza de la fortuna; gastamos nuestras energías en la consecución del dinero. Es un afán tan grande como el que se tenía antaño por la bondad del alma (González, 2002: 16).

Así, al igual que la conciencia frente al tiempo resultaba modificada y se imponían nuevos ritmos en todas las esferas de la existencia, para González, el dinero, siempre dentro del contexto del capitalismo, comienza a ser mediador de todo tipo de relaciones, se convierte en un factor totalizante que permite ligar y unificar a todos los sujetos dentro de una única red integral de valores y deseos:

Todo es para nosotros un medio de conseguir dinero; se persigue la ciencia, para ello; se desea la moralidad, la honorabilidad social, porque producen dinero; nuestro amor es frívolo y mercenario; por eso es tan agradable; la cónyuge –vocablo del lenguaje de los antiguos– se consigue porque tiene dinero. Deseamos tener carácter, porque es cualidad para conseguir dinero. Para eso cultivamos la literatura. Todos los segundos de nuestras vidas están empapados de la necesidad de conseguir dinero. Éste es nuestro último fin, indudablemente (González, 2002: 17).

---

neutro en el cálculo de la eficacia y los beneficios. Que se pueda dominar el tiempo de otros y comparar el tiempo con dinero sólo es posible con del establecimiento del tiempo como fenómeno universal, abstracto y vacío.

- 13 “Al ser equivalente de todos los casos en la misma forma, el dinero se convierte en el nivelador más atroz; el dinero expresa todas las diferencias cualitativas de los casos en términos de ¿cuánto cuesta? Con toda su capacidad e indiferencia, el dinero se convierte en el común desarrollador de todos los valores y vacía, irreparablemente, el centro de los casos, su individualidad. Todos ellos se sitúan al mismo nivel y se distinguen entre sí sólo por el área que cubren”. Simmel, Georg, “La metrópolis y la vida mental” (1903). Simmel dedica todo un estudio al dinero en cuanto que síntesis de la que podría denominarse la economización de la existencia, esto es, la creciente y expansiva mercantilización de los diversos dominios de la existencia humana, el proceso a través del cual la economía se ha apropiado de aspectos relativos a la vida privada y a la vida pública que, de una u otra forma, permanecían por fuera de su alcance. En términos generales, Simmel pretende “deducir el concepto del dinero como cima y expresión más pura del otro concepto del valor económico, [y] situar a este dentro de una imagen concreta del mundo y determinar en ella la significación filosófica del dinero; puesto que sólo cuando la forma del valor económico corre paralela a la forma de lo real, el más alto grado de realización de la primera puede aspirar a una interpretación del ser en general, más allá de sus manifestaciones inmediatas o, más correctamente, precisamente a causa de estas”. (Simmel, 1976: 76).

Asimismo, para Fernando González, la vida moderna generaba la irrupción de nuevas necesidades, todas ellas encubiertas bajo la forma de placeres representados, una vez más, por su fugacidad. En este punto, el autor lleva aún más lejos el carácter fugaz que ofrecen las formas modernas. El hombre de ciudad no puede encontrarse satisfecho nunca, debido a la serie de nuevas necesidades continuamente nacientes. Las dinámicas del mercado, su propia necesidad de movimiento y circulación, se vinculan con la creación de necesidades cada vez diferentes en los individuos, las cuales, a su vez, sólo pueden ser satisfechas mediante el dinero:

Nuestras necesidades se han multiplicado; nuestros placeres son tantos como nuestros segundos... ¡Son tantas las mujeres hermosas y tantas las bagatelas que adornan sus cuerpos transitorios... y todo se vende! La moneda o, mejor dicho, el billete, es la piel mágica en que se viaja por países feé-ricos; ¡el billete es la imagen de todo lo agradable! (González, 2002: 17).

Para Fernando González, el dinero y el movimiento, entonces, adquieren el estatuto de eje existencial de los habitantes de la nueva Medellín, alrededor de los cuales giran sus anhelos, proyectos y expectativas. De acuerdo con su argumento, ambos condensan el sentido de la existencia del individuo “Movimiento rápido a leguas por hora, a kilómetros por minuto... Es necesario correr, acumular rápidamente, porque nos deja la vida. Este es el siglo del hombre que hace fortuna” (González, 2002: 17). Así, la pobreza es vista como decadencia: “El billete es la finalidad. La cantidad de dinero sirve de metro para saber el valor del hombre. La pobreza es signo inequívoco de inferioridad: [...] En realidad, el pobre, fuera de ser peligroso, es un ser que disgusta. Está lleno de odios y envidias; es un ser torcido y frustrado; sus cualidades se han marchitado” (González, 2002: 19). Como se observa, la concepción del movimiento que nos ofrece González no es precisamente la del optimismo ciego frente al cambio; por el contrario, para él, el movimiento propio de la modernidad produce efectos que limitan la voluntad. Ante la exagerada proliferación de estímulos, el hombre moderno desgasta grandes cantidades de energía nerviosa, que lo llevan a perder la calma, a padecer graves crisis emocionales:

El movimiento de la vida moderna es desvanecedor; ahí, lo más difícil es conservar la tranquilidad de alma, la unidad de fin y la organización de medios. A cada instante se presentan infinidad de imágenes deseables, de posibles finalidades... La voluntad es tentada a cada segundo. Y por el solo hecho de vencer esas tentaciones, se gasta una cantidad inmensa de energía nerviosa. Por eso nosotros, el joven cazador, estamos demacrados y somos angulosos y flacos (González, 2002: 18).

De otro lado, para González, al igual que la modernidad procura el ordenamiento urbano con el fin de facilitar sus dinámicas, de modo semejante, se convierte en ineludible la idea de la programación individual con el fin de metodizar y regular el gasto energético y hacerlo productivo en térmi-

nos monetarios: “¡Honor al hombre seductor que ha metodizado todo en orden al dinero!” (González, 2002: 17). No obstante, dentro de este aparente orden y regularidad característicos del hombre moderno, el autor observa un desorden imposible de controlar:

Nosotros, el hombre que hace fortuna, porque es un manajo de segundos y de emociones, es flaco, alto, demacrado, huesudo, de maxilares angulosos, ojos brillantes y anhelantes. El hombre que hace fortuna es la misma figura del perro cazador. Porque el hombre que hizo fortuna es gordo y apoplético como nuestros antepasados, lleno de hidratos de carbono. Y morimos de apoplejía, de cáncer en el hígado, de nefritis, de gota, a los cuarenta y cinco años, [...] Sí; porque el hombre de acción, a pesar de que se contiene por sistema, es un ansioso; a pesar de que va paso a paso, por sistema, es un desesperado; a pesar de que sostiene el valor de la tranquilidad, es un intranquilo. La paciencia, la contención, todas las antiguas virtudes de nuestros gordos antepasados, se predicán a la juventud, pero no ya como virtudes, sino como métodos (González, 2002: 17).

Así, los efectos que acarrearán la modernidad sobre los individuos y la sociedad serían, para Fernando González, manifestaciones de decadencia, tanto moral como física. En su perspectiva, el hombre de la modernidad tan sólo reprime fuerzas que, a la larga, se manifiestan física y moralmente como expresiones monstruosas, enfermas y decadentes, ante las cuales sucumben su sistematicidad y tranquilidad. Su obra nos permite visualizar cómo el movimiento al que hacíamos alusión en el apartado anterior funciona como toda una estructura de sentimientos también en la producción cultural que se construye como oponiéndosele. Paradójicamente González genera una crítica anti-moderna de la modernidad elogiando la lentitud e incluso la quietud, pero desde la distancia social de quien vive el espacio como paisaje y no como trabajo. Esto es como filósofos a pie, es decir, desde la posición social del actor cuya reproducción está garantizada. Su texto podría considerarse una variación o reconversión de la pastoral o neopastoral<sup>14</sup> que en tanto “continuidad de una cultura campesina permanente” (Williams, 2001: 40) construye a la relación social capitalista como paisaje para criticar el espacio cultural de la ciudad como vicio y lo hace con dos recursos: la racionalización analítica e ilustrada de los males de la modernidad y la hipérbole del sentimiento rural propio de un espacio social que comenzó a vivir las tensiones sociales que introduce el capitalismo agrario e industrial.

## Consideraciones finales

Hemos intentado pensar al campo y a la ciudad no como paisajes (naturalizaciones del campo

---

14 Para una caracterización de estos géneros ver Williams, 2001: 39-62.

artístico) ni como categorías sociológicas (racionalizaciones del campo científico) sino como espacios culturales que expresan la tensión y el conflicto del cambio social que el capitalismo agrario introducía en las relaciones sociales campesinas de la sociedad antioqueña. Las imágenes de la aceleración y el movimiento que se propagan en esta región en la época analizada pueden explicarse como construcciones ficcionales que dan orden a los acontecimientos que los personajes viven tanto dentro de la estructura argumentativa de la obra literaria como las situaciones a la que los sujetos se enfrentan cotidianamente fuera de ella. Ese orden no es meramente cognitivo, es principalmente vivido en términos de sentimientos. De ahí la importancia de las estructuras del sentir que estos valores culturales de la velocidad y el movimiento incentivan en los sujetos. Las representaciones de la villa estática y la ciudad veloz en las obras literarias forman parte del proceso de urbanización de la ciudad de Medellín en las primeras tres décadas del siglo XX.

A partir del análisis de la literatura y de su comprensión como producto histórico y social –y no como simple creación espontánea–, es posible evidenciar una serie de aspectos que permiten comprender, desde una perspectiva histórica y antropológica, cómo las transformaciones que experimentó Medellín durante esos años, no se limitaron al mundo material urbano. Por el contrario, en su desarrollo, estas transformaciones se vincularon necesariamente con todas las esferas de la existencia social. En efecto, a partir del ideal del *progreso* que adoptó la forma de un proyecto, cuya puesta en marcha implicaba la intervención sobre aspectos materiales –tales como la transformación urbanística de la ciudad–, así como sociales –la necesidad de *civilizar* las costumbres–, se presentaron múltiples cambios en la forma de experimentar y representar el mundo dentro de la ciudad. Nuevos escenarios e imaginarios se presentaron a la mutable realidad urbana que despuntaba. El análisis que se realizó permitió observar algunas manifestaciones que paulatinamente tomaban cuerpo a partir de la continua y acelerada transformación social, urbana y económica que experimentaba la Medellín de la época. Dentro de las obras literarias analizadas se observan, de forma implícita o explícita, los cambios económicos, físicos y estructurales de la ciudad, las transformaciones, tensiones y contradicciones entre imaginarios tradicionales y *modernos* y la conciencia frente a dichos cambios y transformaciones. En esta literatura, se prestó atención a la forma en la que se expresaba el ideal moderno del *movimiento*, el cual se materializó en múltiples ámbitos urbanos, entre ellos, los cambios en el entorno físico, las formas de sociabilidad y el modelo de producción económico, el cual imponía nuevos ritmos a las vidas de los habitantes de la ciudad. Así, muchas obras, de autores como Tomás Carrasquilla, Fernando González, León de Greiff, Alfonso Castro y Ciro Menéndez, entre otros, aparecen como fiel muestra de dicha conciencia ante los cambios que tenían lugar en la sociedad de Medellín. En ellas, encontramos descripciones sobre las nuevas representaciones y prácticas que los medellinenses incorporaban ante el avance del discurso de la modernidad. En el

caso de Carrasquilla, obras como *Ligia Cruz*, *Grandeza*, *Hace Tiempos*, *Frutos de mi tierra*, entre otras, evidencian el período de transición patente en todos los ámbitos sociales de esta ciudad, desde la segunda mitad del siglo XIX.

En la literatura posterior, el movimiento continuó siendo tema dentro de la literatura de la región. Así, en *Una mujer de cuatro en conducta* [1948], Jaime Sanín Echeverri ofrece una imagen fundada en el carácter corrosivo y degradante del movimiento, especialmente vinculado con el mundo urbano, al partir de una visión dicotómica que identifica al campo con la pureza y a la ciudad con la putrefacción. A partir de allí, el movimiento representará suciedad, derivada de la transición de un mundo tradicional –conservado en estado de pureza– a uno moderno, desintegrado y putrefacto.

Afirmábamos antes la posibilidad de leer estas obras como ejemplos del estilo neo-pastoral, de acuerdo con Raymond Williams, en que ese estilo no habla de una esencia cultural (el campo, lo rural), sino de una producción cultural que intenta resolver imaginariamente la contradicción estructural que el capitalismo agrario y el capitalismo industrial introducen y fomentan en las relaciones sociales. Contradicción que se resuelve borrando al trabajo humano del mundo social y exacerbando en su lugar al paisaje. Tal como acertadamente señala Beatriz Sarlo (2001), al concebir a la ficción como una hipótesis de ordenamiento del mundo social, Williams considera la experiencia urbana como un patrón nuevo, en relación con el mundo rural y las ciudades no capitalistas. Las obras analizadas dan acabada cuenta de este carácter simultáneo que tiene la literatura en la modernidad de ordenación y ficcionalización del mundo al “señalar en la experiencia urbana un método de construcción ficcional que, conformando no solo las prácticas materiales y sociales, ofrece su modelo a la invención de ficciones. Inversamente, una perspectiva ficcional (aprendida en las novelas) caracteriza la forma de la experiencia urbana moderna” (Sarlo en Williams, 2001: 19).

El análisis de la producción literaria, desde una perspectiva histórica, aparece como un campo – aun insuficientemente explorado en el medio latinoamericano– que permite comprender los aspectos culturales (encarnados en prácticas y valores), que difícilmente pueden profundizarse a partir de otro tipo de fuentes, cuya utilización resulta más *convencional* dentro de los análisis historiográficos.

## Bibliografía

### Fuentes:

- Carrasquilla, T. (1995). *Ligia Cruz, El Zarco* [1926/1921-1922], Medellín, Colombia: U.P.B.
- (2008). *Obras completas de Tomás Carrasquilla*, 3 tomos, NARANJO, Jorge Alberto (Ed.), Medellín, Colombia: U. de A.
- González, F. (2002). *Viaje a pie de dos filósofos aficionados* [1929], Envigado, Colombia: Otraparte.
- Henao, J. (1911). "Ferrocarril de Amagá. La 1ª locomotora en el Valle de Medellín", en: *Alpha*, Año VI, No. 64, mayo, pp. 159-160.
- Jaramillo Medina, F. (1912). "El progreso", en *Revista Progreso*, No. 14, p. 27.
- Mendía, C. (1934). "A una ciudad latinoamericana", en *Lámparas de piedra poemas breves y nuevas canciones de aidamaro*, Medellín, Fotoclub.
- Naranjo, J. A. (Comp.) (1995). *Antología del temprano relato antioqueño*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, Colección de Autores Antioqueños, vol. 99.
- Sanín Echeverri, J. (1948). *Una mujer de 4 en conducta*, Bogotá, Colombia; La Oveja Negra.
- Sociedad de mejoras públicas, *Revista Progreso*, No. 1, Julio 1939.

### Bibliografía:

- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Madrid: Siglo XXI.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*, Madrid, España: Alianza.
- Bourdieu, P. (1995). *Las reglas del arte: Génesis y estructura del campo literario*, Barcelona, España: Anagrama.
- (2007). *El sentido práctico*, Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
- Botero Herrera, F. (1996). *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*, Medellín, Colombia: U. de A.
- Chartier, R. (2002). *El mundo como representación*, Barcelona, España: Gedisa,.
- Crary, J. (2008). *Las técnicas del observador*, Murcia, España: Cendeac.
- Deleuze, G. (2005). *Derrames: entre el capitalismo y la esquizofrenia*, Buenos Aires, Argentina: Editorial Cactus.

- Gómez García, J. G. (2008). "Las 'tres' Antioquias de Tomás Carrasquilla. Notas para una lectura intra-regional y socio-racial de Hace Tiempos", en Revista *Poligramas*, No. 30, diciembre, pp. 55-74;
- (2005). "Literatura y sociedad: otro juicio sobre Tomás Carrasquilla, Fernando González y Sanín Echeverri. Ensayo sobre el proceso de masificación de Medellín visto por sus intelectuales", en *Boletín de Antropología*, Vol.19 fasc. 36, p. 358 – 383.
- González Escobar, L. F. (2007) "Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística de Medellín, Colombia, 1870- 1932", Rev. *Bitácora Urbano Territorial*, Vol. 1, N. 11, ene.-dic., pp. 149-159.
- Harvey, D. (2008). *París, Capital de la modernidad*, Madrid, España: Akal.
- Marx, K. (2011) [1867]. *El Capital: Crítica de la economía política*. Libro I, Vol. I, Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
- Melo, J. O. (Ed.) (1996). *Historia de Medellín*, 2 Tomos, Medellín, Colombia: Suramericana de Seguros.
- (2013). "Medellín 1880-1930: los tres hilos de la modernización", en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/sociologia/moderniz/indice.htm>, consultado: 23 de junio de 2013.
- Romero, J. L. (2011). *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI Editores.
- Rosa, H. (2010). *Accélération: une critique sociale du temps*, Paris, Francia: Éditions La Découverte,.
- Saffray, C. (1948). *Viaje a Nueva Granada*, Bogotá, Colombia: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Publicaciones del Ministerio de Educación de Colombia.
- Schorske, C. E. (1987). "La idea de ciudad en el pensamiento europeo, de Voltaire a Spengler", en *Punto de Vista*, No. 30, julio Buenos Aires, pp. iii-xix.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid, España: Alianza.
- Silva, A. (1992). *Imaginario urbano, Bogotá y Sao Paulo: Cultura y comunicación urbana en América Latina*, Bogotá, Colombia: Tercer Mundo Editores.
- Simmel, G. (1976). *Filosofía del dinero*, Madrid, España: Instituto de Estudios Políticos.
- (2005). "La metrópolis y la vida mental", en *Bifurcaciones* N.º 4, recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm>, consultado: 25 de mayo de 2013.
- Simondon, G. (2008). *El modo de existencia de los objetos técnicos*, Buenos Aires, Argentina: Prometeo Libros.

Singer, P. (1981). *Economía política de la urbanización*, México: Siglo XXI.

Spengler, O. (1966). *La Decadencia de Occidente*, vol. 2, Madrid, España: Espasa-Calpe.

Triana, M. (Dir.) (1910). *Revista de Colombia*, Volumen del Centenario, Bogotá, Colombia: Imprenta de J. Casis.

Williams, R. (1991). *Novela y poder en Colombia*, Bogotá, Colombia: Tercer Mundo.

----- (2001). *El campo y la ciudad*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.