



HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y

Local

E-ISSN: 2145-132X

historelo@unal.edu.co

Universidad Nacional de Colombia

Colombia

Gómez Lopera, Juan Carlos

Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930

HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, vol. 4, núm. 7, enero-junio, 2012, pp. 112-127

Universidad Nacional de Colombia

Medellín, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345832080005>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Del olvido a la modernidad:
Medellín (Colombia) en los
inicios de la transformación
urbana, 1890-1930

From Oblivion to Modernity: Medellin, Colombia at the Beginning of Its Urban Transformation, 1890-1930

Juan Carlos Gómez Lopera
Universidad de Antioquia, Colombia

Recepción: 04 de octubre de 2011
Aceptación: 20 de marzo de 2012

i

Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930

From Oblivion to Modernity: Medellin, Colombia at the Beginning of Its Urban Transformation, 1890-1930

Juan Carlos Gómez Lopera*

Resumen

El artículo ofrece una comprensión sobre la transformación urbana y social manifiesta en Medellín (Colombia) entre 1890 y 1930. Fenómeno que responde a una época de cambios globales a los cuales los países productores de materias primas tuvieron vínculo. El enfoque ofrece una perspectiva generalizante apoyada en fuentes de información secundaria, las cuales se contrastan con evidencias primarias de la época.

Palabras clave: sociedad, industrialización, transformación urbana, Medellín.

* Historiador de la Universidad de Antioquia (Colombia). Correo electrónico: jucarpo@gmail.com

Abstract

This paper offers a comprehension on the urban and social transformation of Medellin, Colombia from 1890 to 1930. This phenomenon responds to a time of global changes in which countries producers of raw material were linked to. This approach offers a general perspective based on secondary information sources, which are contrasted with primary evidences from that time.

Keywords: society, industrialization, urban transformation, Medellin.

Introducción

Finalizando el siglo XIX diferentes ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar una serie de cambios en su estructura social, física y cultural. Hubo un paulatino crecimiento de la población y con él las tradiciones y los estilos de vida propia de las ciudades se convirtieron en añoranzas para los antiguos pobladores que no lograron interpretar con precisión el nuevo rumbo por el que las metrópolis se estaban introduciendo (Romero 1996, 295). Los diferentes grupos sociales interpretaron el cambio de acuerdo a su concepción de la vida misma. Este cambio a su vez estuvo relacionado con el sistema económico mundial al que los países productores de materias primas estuvieron vinculados. Muchos extranjeros invirtieron sus capitales en pequeñas o medianas industrias y con ellas debió reestructurarse el estilo clásico de las ciudades por uno que se adaptara al nuevo *modus operandi* social.

Investigaciones recientes muestran que la transformación de villas a centros industriales trajo como consecuencia una transformación del mundo urbano, para lo cual no se estaba preparado; a la vez que se evidencia el estableciendo de numerosos inmigrantes que llegaron con la intención de conseguir trabajo durante

la primera fase de industrialización.¹ Hubo un crecimiento económico donde la demanda de trabajo superó el número de empleos disponibles y por lo tanto se dio un desarrollo urbano acompañado de miseria y desempleo. Y Medellín, donde “se ha construido el mito de una sociedad igualitaria y sin grandes traumatismos sociales en su paso de villa comercial a ciudad industrial, no escapó a muchos de esos males” (Reyes, 1996, XII).

El objetivo de este trabajo es realizar una descripción analítica sobre la modernización en la ciudad, ofrecer una aproximación a sus orígenes, e interpretar en qué consistió la ruptura con la estructura urbana colonial. La información documental no ofrece muchas pistas sobre los primeros cambios que pudieron ocurrir en la ciudad, por lo tanto, es la década de 1890 el referente a partir del cual la historiografía señala el inicio de la transición a la modernidad. Por desgracia la pérdida de muchos documentos impide el camino a una conclusión precisa sobre lo acontecido en el periodo y para el caso, una respuesta sobre las consecuencias que el proceso de modernización dejó en la estructura urbana.

Hacia el proceso de modernización

A mediados del siglo XIX Medellín continuaba siendo una villa alejada y aislada del panorama nacional. A su vez, el casco urbano estaba acompañado de afluentes que también impedían la comunicación. El aislamiento particular de la región antioqueña fue una constante que estuvo presente hasta la construcción del Ferrocarril de Antioquia, medio de transporte que permitió una dinámica económica y regional nueva con el resto del país. Ya desde la década de 1870 el gobierno departamental proyectó la posibilidad de comunicar a su capital con el Magdalena en dos días, pero fue solo hasta 1914 cuando arribó la primera locomotora a Medellín.

1. Entre ellos García (2003), Álvarez Morales (1996, 1999 y 2003), Botero (1996), y González (2007 y 2009) han realizado investigaciones sobre Medellín en el siglo XX.

No obstante, y según Estrada (2003, 99), la modernización antioqueña estar inscrita en una serie de procesos experimentados de forma general en el continente suramericano, éstos adquieren matices diferentes para el caso colombiano. Procesos que estuvieron relacionados con una inmigración masiva interregional, el desplazamiento del campo a la ciudad, la dicotomía entre adaptación y asimilación, etcétera. Es en ese contexto que las naciones latinoamericanas se insertaron a la economía mundial provocando una división internacional del trabajo, situando a la parte sur del continente americano como proveedor de materias primas “y como mercado para los productos manufacturados de las metrópolis europeas”. En respuesta a la incursión en el mercado mundial, las ciudades debieron ampliar el mercado, la frontera agropecuaria, promulgar por mejores condiciones para la entrada de capitales, y para ello fue necesaria la modernización de la infraestructura urbana y vial.

González (2007, 61) explica con mayor detenimiento lo señalado por García y argumenta que, con esta dinámica ligada a diversos factores como la economía y la industria, luego de la década de 1880, cuando se montaron las primeras trilladoras y despulpadoras de café, se realizaron las primeras exportaciones del grano aprovechando las líneas del ferrocarril. Esta hipótesis es reforzada por Villegas (2010, 50) para quien “en la última década del siglo XIX, Medellín, ya para entonces capital del departamento y una ciudad floreciente, hizo importantes inversiones en la modernización de los servicios públicos, a lo que contribuyeron las autoridades departamentales y los particulares”.

Un análisis de las posiciones anteriores evidencia cierto consenso en la convergencia de una serie de procesos. Por ejemplo, la siembra del café fue incorporada en el territorio antioqueño en las últimas décadas del siglo XIX. Muy pronto comenzaron a formarse haciendas que ante el éxito y las ganancias del cultivo entraron en el negocio. El crecimiento económico del café marcó un importante hecho que representó una nueva forma de organización social y a la vez productiva en el sector rural y urbano (Bejarano 1988, 177). La gran propiedad no fue obstáculo para que el cultivo se extendiera entre los pequeños y medianos propietarios

(Kalmanovitz 1988, 185). El café logró convertirse en un núcleo de expansión del mercado interno, no sólo por el significado que tuvo dentro de la economía de las parcelas, sino porque constituyó una red de consumidores urbanos, que fortaleció el comercio y el transporte interregional y tuvo efectos en la ampliación y diversificación del mercado (Kalmanovitz 1988, 185-186). La expansión del grano incidió en la estabilidad política colombiana, debido a los diferentes grupos que se interesaron en la industria cafetalera. Estos que tuvieron una naturaleza bipartidista se identificaron con una economía política, que sostuvo los intereses de importación, exportación y control al gobierno luego de 1910 (Bejarano 1988, 182).

Con la aparición del café, la ciudad cobró una importancia significativa permitiendo la inserción del país en la economía mundial. Años antes del estallido de la guerra civil de 1899, cuando conservadores y liberales disputaron a muerte el control del país, los antioqueños comenzaron a incrementar los cultivos del café. La venta del producto provocó cierta acumulación de capital a la vez que la experiencia comercial incentivó el espíritu empresarial, lo cual permitió el desarrollo de una estrategia que consistió en la diversificación de inversiones y sobre la que se estableció el proceso de industrialización, y tras éste, vinieron cambios drásticos en la estructura social, poblacional y espacial de Medellín (Reyes 1996, 1).

La ciudad vivió un período de cambio, percibido en la actualidad como extraño, concentrado y rápido entre 1880 y 1930. El hecho de que Medellín haya podido, a pesar de su carácter secundario y periférico, convertirse en una ciudad moderna se debió al interés que los impulsores del desarrollo urbano tenían en ello. De acuerdo a la ideología burguesa que para entonces predominaba en Latinoamérica personajes como Carlos E. Restrepo, Pedro Nel Ospina y otros, que no tuvieron participación política directa como Carlos Coroliano Amador, Ricardo Olano, José María Sierra, Heliodoro Medina, entre otros, impusieron la idea de que el progreso urbano dependía en mayor forma del apoyo de personajes reconocidos, realizando incesablemente continuas llamadas al “progreso” y la “civilización” (Melo 2004, 1).

Habitualmente el proceso de modernización, industrialización y urbanización en las diferentes ciudades de Latinoamérica estuvo acompañado de rasgos de

modernidad social y cultural evidenciada en sociedades mas “abiertas” y libre de control religioso (Reyes 1996, XII). Y precisamente lo religioso comulgó con el control ideológico de Medellín desde finales del siglo XIX hasta la caída del régimen conservador en 1930. No en vano en 1902 se dio la erección de Medellín como sede Arzobispal y aunque la religiosidad ejerció un fuerte control sobre la población, para principios del siglo XX Medellín, debido a su rápida dinámica económica y de transformación urbana, se convirtió en un centro de vital importancia para luego ser un foco de interés a nivel nacional.

Hacia finales del siglo XIX, la burguesía en Latinoamérica hizo parte de los herederos de las antiguas familias aristócratas coloniales pero su interés no se centró en preservar los rasgos tradicionales de sus familias sino en adaptarse a las nuevas circunstancias y formas de comportamiento. La burguesía buscó un mayor ascenso social y para ello se asociaron con grandes compañías de capital extranjero, con personas conocedoras de grandes negocios y ante todo, con quienes tenían un pensamiento progresista separado del tradicional (Romero 1996, 316). En Medellín se establecieron industrias con capital extranjero y fueron extranjeros sus propietarios, quienes también en gran medida impulsaron el desarrollo urbanístico de la ciudad.

Para percibir el contexto en el que se producen los esfuerzos de civilización aludidos, vale la pena recordar y dar algunos datos externos, que permiten evocar las magnitudes del cambio. Medellín es en 1871 una aldea de 20000 habitantes que alcanza unos 65000 habitantes en 1912 y 145000 en 1938. Entre 1880 y 1910, mientras la ciudad pasa de unos 40000 a 60000 habitantes, el desarrollo físico urbano está marcado por las inversiones físicas esenciales de desarrollo urbano: instalación de energía eléctrica, teléfonos, acueducto cubierto, tranvías, taxis y automóviles, un primer parque de recreación masiva, dos grandes teatros, con capacidad total de 8000 espectadores, la llegada próxima del tren (Melo 2004, 1)

En los nuevos debates historiográficos y contrario a la cita anterior, González (2007, 65) realiza una crítica y señala que:

[...] el cambio no puede medirse únicamente con el rasero de la industrialización, como han pretendido muchos, para hablar de una modernidad, sino por otros

aspectos como es el cambio de los ritmos impuestos ya sea desde lo tecnocientífico, infraestructural, estético, cultural y hasta lo natural. La intensificación de los ritmos no es potestativa del automóvil ni del tranvía, ellos son un punto del cambio en la aceleración urbana, del cambio en la dimensión espacio temporal, que ya venía dándose desde los años setenta del siglo XIX.

Transición a una ciudad modernizada

Medellín fue el escenario de múltiples intentos que con éxito terminaron con su ambiente pueblerino, el cual paulatinamente inicio su transición al de una ciudad moderna. La transformación se vio favorecida con un oportuno proceso de industrialización, que desde sus comienzos comenzó a alterar la composición del casco urbano. De modo general, también creó y municipalizó los servicios públicos como energía y alcantarillado (Botero 1993, 14). Así mismo, con la expansión demográfica la ciudad fue cambiando y con ello se hicieron necesarias nuevas formulas que condicionaran, por lo menos en teoría, una ciudad habitable. Entre ellas, el aseo urbano, que para entonces llevó a muchos a pensar que la urbe no debía quedar en el abandono, y por lo tanto, se iniciaron los primeros contratos destinados a la limpieza urbana.²

Las fuentes documentales señalan que la capital antioqueña comenzó a experimentar cierto cambio en su estructura física, con el cual se vieron afectadas sus calles, casas, edificios y fábricas. Las calles, por ejemplo, fueron el escenario de un sistema de reformas donde la tradicional arquitectura colonial fue desapareciendo en reemplazo de nuevas estructuras de vanguardias europeas. Los archivos consultados permiten también señalar que el estado de las calles era precario y las condiciones de vivienda inseguras debido a la antigüedad de las casas, llevando a las personas a instaurar quejas, sin que recibieran respuestas satisfactorias.

2. Archivo Histórico de Medellín (en adelante AHM), Fondo Alcaldía, t. 57, doc. 1877, Serie correspondencia, núm 7, f. 267v.

En 1881 Manuel Palacio le recordó al inspector de policía las múltiples quejas que eran instauradas en contra del mal estado de una de las principales vías de la ciudad. Las calles y su deterioro habían incrementado también la inseguridad, por lo cual el ciudadano escribe: “espero que usted a la mayor brevedad posible dictara las providencias convenientes a fin de que dichos pasos sean compuestos y a cuyas tantas quejas de los transeúntes”.³

La estructura económica, social, política e institucional del país también desarrolló una serie de cambios que marcaron el inicio de la modernidad colombiana. Sumado al auge cafetero la industria ferroviaria se vio favorecida por el transporte del grano llevando así a un crecimiento económico regional y nacional. Con al auge cafetero, la industria se convirtió en una de las fuerzas modernizadoras de Colombia. Estas dos fuerzas económicas estuvieron acompañadas de un crecimiento demográfico y de una constante inmigración de campesinos a las ciudades que buscaban fuentes de trabajo en las industrias. Pero las ciudades no solo generaron nuevas industrias, sino que se vieron en la necesidad de modernizar la estructura vial, edificios públicos, escuelas, parques, vivienda, el suministro de servicios públicos y demás necesidades básicas de la población (Tovar 1989, 19).

Los ideales burgueses jugaron un papel importante, en especial en la reestructuración urbana donde también el gobierno local influyó. Aunque detrás de la política se encontraban los representantes de la élite antioqueña como Pedro Nel Ospina y Carlos E. Restrepo, ambos, futuros presidentes de la República de Colombia. Desde 1880 comenzaron a ser evidentes los primeros cambios que terminarían modificando la ciudad, de hecho al año siguiente se decretó que la localidad de San Sebastián fuera restaurada en sus vías,⁴ así como representantes del barrio Norte iniciaban sus quejas por los perjuicios provocados a causa de los escombros arrojados allí, resultados de trabajos en otros lugares, y por el mal estado de los desagües y la zona.⁵

3. AHM, Fondo Alcaldía, t. 57, 1881, f. 351r.

4. AHM, Fondo Alcaldía, t. 57, 1881, f. 321v.

5. AHM, Fondo Alcaldía, t. 57, 1881, f. 344r.

Tabla 1. Crecimiento del área construida en Medellín, 1800-1908

Año	Área bruta construida m ²	Porcentaje incremento área construida
1800	297.375	46.04
1847	672.375	126.10
1889	891.125	32.53
1905	1.124.956	26.24
1908	2.596.150	130.78

Fuente: Toro 1989, 300.

El cambio responde al acelerado incremento de la población que terminó favoreciendo el crecimiento de la ciudad hacia el norte. Ello puede notarse en un aparte del escritor antioqueño Tomás Carrasquilla quien expresó: “¡Que barriadas! Apenas nacen y ya se alzan a mayores, albas y señoriales, como de casta infanzona. ¿Y lo serán acaso? Medellín tiende al Norte cuál aguja, y a las alturas como el humo, Septentrión y cerros fueron siempre blasonados” (Cf. Botero 1993, 15).

Los grandes edificios surgieron y con ellos desaparecieron las antiguas casas de tapia. Muchas de ellas, habitadas por personas del común, se vieron afectadas con la construcción de estas obras. Edificios que en ocasiones debían rediseñarse o demolerse como sucedió en 1884, cuando Baltasar Uribe recibió una demanda interpuesta por su vecino Carlos A. Uribe por traspasar la línea divisoria de las dos edificaciones y como consecuencia debió demoler la parte que traspasaba la “frontera” entre las dos construcciones.⁶

En realidad el ambiente socio-cultural de los habitantes también cambiaba, tal y como lo registra Carrasquilla (1972, 4), en el siguiente fragmento:

De indolentes, cuando menos, nos acusaría la historia iy con cuánta razón! si dejásemos de anotar tan importante episodio. Héle aquí: es el caso que en Medellín,

6. AHM, Fondo Alcaldía, t. 182, 1884, Serie Resoluciones, f. 353r.

á pesar de nuestros pujos de civilización, contado es todavía el capitalista que gasta carruajes propios [...]. Pero, sea que el tono medellinense no se pueda sostener sino con antipatía y malas caras; sea que tan linda ciudad, en vez de alegrarlo, predisponga el ánimo á la displicencia; sea el afanado, constante trabajar, la lucha por la vida; sea el clima, únicamente, ó todo esto junto, es el hecho que, en tornando la gente á Medellín, se acabaron las relaciones conseguidas en otra parte, y mucha hazaña es que dos de aquellos amigos lleguen á reconocerse en la calle hasta el extremo de saludarse con un Adiós Fulano, y seguir de largo.

El escritor antioqueño no estuvo en contra del proceso de modernización e industrialización sino que vio en este algo para lo cual la sociedad no estaba preparada. En 1896 Carrasquilla se quejó de las perdidas de las costumbres en una sociedad que se entregaba al cambio sin comprender en qué consistía.

Consideraciones finales: La anticuada ciudad moderna

La modernización, más que antes, dejó como consecuencia una fuerte diferenciación social en la que pobres y ricos terminaron en extremos diferentes. Igualmente, la modernización como tal favoreció los intereses de una élite local que reformó la ciudad al estilo al estilo europeo. Con el paso del tiempo ese ideal quedó en el olvidó, y al igual como sucedió con las antiguas casas de origen colonial, las edificaciones europeas se fueron perdiendo o desvaneciéndose con el tiempo para permitir la implementación de una nueva estructura urbana.

El tránsito de villa a ciudad se dio con el proceso de industrialización que para entonces comenzó a vivir la ciudad; y como ya se señaló estuvo acompañado de un espíritu empresarial, que se despertó en las personas y en ellas la idea de reformar la estructura urbana de la localidad. El ideal burgués trajo consigo la filosofía del progreso, que para entonces ofreció un continuo desarrollo de la industria para ponerla al servicio del hombre.

El cambio consistió en consumar la herencia recibida del periodo colonial. Precisamente, si las antiguas familias asentadas en la ciudad se lamentaron de la transición a la modernidad, fue justamente por el legado aristocrático que recibieron de antaño. Pero ahora, esas familias junto con la nueva élite surgida a raíz del comercio y los extranjeros de la urbe, comenzaron a transformar la ciudad a imagen y semejanza de los modelos europeos sin preguntarse primero si esa compleja estructura encajaría en una sociedad acostumbrada a lo rural, donde las diferencias sociales eran demasiado evidentes y lo mas importante, que no comprendía con exactitud en qué consistía el cambio.

El complejo urbanístico fue cambiando a partir de la década de los treinta del siglo XX. Esta evolución se vio reflejada en el cambio político por el que atravesó el país en ese momento. Un ejemplo de lo anterior se puede ilustrar con edificaciones que difieren de pocos años, pero que arquitectónicamente permiten entrever mentalidades políticas disímiles como los edificios que en las décadas de 1920 y 1930, los cuales se proyectaron para el funcionamiento de las instituciones locales y departamentales: la Gobernación y la Alcaldía. El primero de ellos, diseñado por un arquitecto del viejo mundo está enmarcado a los últimos años de la *Hegemonía Conservadora* y presenta un carácter monumental, queriendo realizar consigo una exaltación de la institución que allí residió; el segundo, diseñado por un arquitecto local, presentó una estructura nueva, distinta, renovada, que refleja consigo las ideas propias de la política liberal que gobernó al país por entonces.

Luego de 1930, los brotes modernistas inspirados en décadas anteriores cayeron en el olvido y la ciudad nuevamente comenzó a experimentar cambios en su estructura urbana. Nuevas ideas surgieron y comenzaron ciertos cambios en los que el arquitecto Pedro Nel Gómez intervino, hasta la década de 1950, en la reestructuración del paisaje urbano de la ciudad. La época de pomosidad e ideales burgueses reformadores terminó de la misma forma en que inició: renovándose.

Referencias

- Archivo Histórico de Medellín, AHM, Fondo Alcaldía, Tomo 182, 1884, Serie Resoluciones, 353r; Tomo 57, 1877, Serie correspondencia, núm. 7.
- Álvarez Morales, Víctor Manuel. 1996. "Poblamiento y población en el Valle de Aburra y Medellín". En *Historia de Medellín*. Vol. 1, ed. Jorge Orlando Melo, 57-84. Bogotá: Compañía Suramericana de Seguros
- . 1999. "Hitos empresariales y económicos de Antioquia en el siglo XX". Medellín: Camara de Comercio de Medellín.
- . 2003. "Pueblos y pueblerinos. Las raíces de la Modernización en Antioquia". En *Balance desafío de la historia de Colombia al inicio del siglo XXI*, comp. Adriana Maya Restrepo y Diana Bonnet Vélez, 223-260. Bogotá: Uniandes.
- Botero Gómez, Fabio. 1996. *Cien años de vida en Medellín, 1890-1990*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Bejarano, Jesús Antonio. 1988. "Despegue cafetero, 1900-1928". En *Historia económica de Colombia*, comp., José Antonio Ocampo, 173-207. Bogotá: Editores Siglo XXI.
- Botero, Fernando. 1993. "El espejismo de la modernidad en Medellín: 1890-1950". *Lecturas de Economía*. 39:13-57.
- Carrasquilla, Tomás. 1972. *Frutos de mi tierra*. Caps. XVI-XIX. Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/literatura/frutos/indice.htm>

García Estrada, Rodrigo de Jesús. 2003. "James Tyller Moore: un estudio de caso en torno a la presencia extranjera en Antioquia durante el siglo XIX". En *Elites, empresarios y fundadores. Los casos de Antioquia y sur de Bolívar (Colombia), y el Tucumán colonial (Argentina)*, comp., Rodrigo García, 99-148. Medellín: Universidad de Antioquia.

González Escobar, Luís Fernando. 2007. *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1775-1932*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

-----. 2009. *Medellín. Entre el pasado y el futuro. Colombia Revista*. 22: 30 - 35

Kalmanovitz, Salomón. 1988. *Economía y nación*. Bogotá: Editores Siglo XXI.

Melo, Jorge Orlando. 2004. *Medellín 1880-1930: los tres hilos de modernización*, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/sociologia/moderniz/indice.htm>

Reyes Cárdenas, Catalina. 1996. *Aspectos de la vida social y cotidiana de Medellín 1890-1930*. Medellín: Colcultura.

Romero, José Luis. 1996. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

Toro, Constanza. 1988. El desarrollo urbano 1880-1850. En *Historia de Antioquia*, dir. Jorge Orlando Melo, 299-306. Medellín: Suramericana de Seguros.

Tovar Zambrano, Bernardo. 1989. La economía colombiana, 1886-1922. En *Nueva Historia de Colombia. Vol. 5*, dir., Álvaro Tirado Mejía, 9-50. Bogotá: Planeta.

Villegas Botero, Luís Javier. 2010. La provisión de agua y luz en Medellín. En *Todos somos Historia. Tomo 2*, dir. Eduardo Domínguez, 147-164. Medellín: Suramericana.

