

Editor: WILSON DIARIO DAZA RESTREPO

En este cuadernillo

Un sanador vestido de camuflado



200

El gen del envejecimiento será controlado



300

La juventud se tomó a Roma

Al mediodía de ayer, todas las campanas de Roma repicaron y los peregrinos se detuvieron para rezar el Angelus. El ceremonial vaticano se abrió ante la multitud de la Basílica de San Pedro por cientos de miles de jóvenes.

400

Salud

Plagas de zonas tropicales y pobres



500

Construya joven una vejez sana

La edad determina, en buena parte, estatura, peso y composición corporal. Pero los cambios que experimentan hombres y mujeres cuando envejecen están, también, relacionados con la trayectoria de vida. La buena alimentación y el ejercicio garantizan un futuro con mayor calidad.

600

LAS LOCOMOTORAS se fueron hace años, pero la Estación Medellín se mantiene firme. Fue el edificio Coltejer de su época. Es un remanso en medio del concreto de la ciudad.

Por MARGARITAINÉS RESTREPO SANTA MARÍA Medellín

Una eufónica barra de pescadores y cazadores onira a la Estación Medellín, por la puerta de hierro de la carrera Carabobo, con pantalones de dril, morales, botines y alpargatas, sombreros aguadeños y de ojo de paja; en compañía de sus perros, armados con varas de pescar, anzuelos y escopetas, y sonando con las sabalutas, los conejos y las guaguas que traerán en el tren de regreso. La gente los mira raro. ¿De alpargatas en la ciudad? ¿Pescar sabalutas en el Río Medellín? ¿Cazar conejos? ¿A qué tren se refieren?

La barra vino por el túnel del tiempo, con la intención de subirse a un vagón de tercera del ferrocarril, un silbido a las seis de la mañana, como lo hizo tantas veces en los primeros decenios del siglo XX.

La estación sigue de pie. Y la campana, junto al muelle de embarque. Y parte de los rieles. Y una locomotora parada. Y, en la fachada, el símbolo del concreto. Es casi el mismo edificio, dicen cazadores y pescadores, pero...

Desaparecieron muchos metros de bodega -parte la ocupa hoy una arcada pública-. La taquilla y la sala de pasajeros de primera clase son un salón de exhibiciones. El restaurante de lujo dio paso a un fondo de cesantías y pensiones. La sala de equipajes, a una relojería. La oficina de contabilidad es un auditorio. La de control, una cafetería. La del Superintendente del Ferrocarril, la gerencia de una obra pública en remejo.

Hay agencia de viajes, librería, pastelería, corporación, está el Inviav y la Fundación Ferrocarril de Antioquia, que restauró la Estación entre el 85 y el 92, y sueña con recuperar otras edificaciones del vecindario que se resisten a caer bajo los planes del desarrollo. Los edificios Carré y Vásquez (al oriente), el Pasaje Sucre (al occidente, clausurado), viejas casas coloniales (norte) y la desahabiada zona central, que era plaza de Mercado en ese entonces.

SORRE SEXO Y MARTE

¡Apriñense pues, señores pescadores y cazadores! Ahora son ellos los que miran con asombro.

La vieja Estación con sus muros de ladrillo macizo de argamasa es un oasis en medio de los 20 mil metros cúbicos de concreto de la plazoleta y las construcciones de La Alpujarra. Conserva portones, algunas lámparas, pisos, y ventanas antiguas, parte de la balaustrada, la imponente escalera de madera y hierro forjado, y una vieja caja fuerte verde, donde se guardó en efectivo el pago de jubilados de la empresa ferroviaria.

Pero ellos están en los trenes, los campesinos con sus bullos al hombro, los coches del tranvía y los escasos carros negros particulares; las fondas de sancocho y frijoles y



Fue punto de referencia. Por ahí andareguaban campesinos, pescadores y comerciantes. Hoy se movilizan, sobre todo, usuarios de oficinas públicas.



¿Quiéne va a tomar café con nosotros? La atmósfera invita a una pausa en pleno centro. La estación se negó a morir. En su interior, cerca de la campana que anuncia la salida de los trenes, una locomotora silenciosa le da vida a los rieles, hoy interrumpidos por una barrera de cruazotas y una reja negra.

el café-bar El Perro Negro con sus guacros a cinco centavos y raciones gratis para estudiantes. Se les perdieron de vista el Edificio Pasteur y La Docena (doce cuartos para un burdel). Las casonas de Don Juan Uribe y del general Pedro Nel Ospina. Hasta Francisco Javier Cisneros, que estaba centrado y mirando al norte, se movió de lugar y apunta al occidente con sus ojos. Y se les quedaron en la memoria de la zona: Salvata el que se elevó en globo para caer, luego, contra el techo de la plaza de mercado. El apoteósico recibimiento a Olaya Herrera. Y las lágrimas de Marco Fidel Suárez -un excelente orador al que un día vieron llorar en un ventanal de la estación, porque se le habían quedado



Quedó la Estación Medellín. Desaparecieron el Edificio Pasteur, la Plaza de Mercado de Guayaquil, el café-bar El Perro Negro y...

los anotaciones del discurso en la chaqueta de otro traje. El pito del primer tren que se "parqueó" en este edificio inspira

locomotoras (sin pasajeros), salió en 1981. La que allí hay ahora, sueña con poner a andar sus pistones. ¡Vengan, sibarse; que no los deje el tren de pescadores y cazadores! que, por cierto, están aterrados con la oferta actual de libros, inimaginables hace 70 años y exhibidos en las vitrinas de esos rincones: Enciclopedia Visual del Sexo, Marte y Venus hacen las paces. El complejo de centenaria, 250 formas de corrupción, Secuestrada, Hágase usted su carta astral, Guía práctica para manejar StarOffice.

Puentes de construcciones Víctor Suárez, Ingeniero civil. Álvaro Sierra y José Ferrnando Peñalza, Fundación Ferrocarril de Antioquia. Documentos Fundación Ferrocarril de Antioquia.

De la herradura al tacón

Eran vías de esta piedad. En San Juan y sus 16 cariles pavimentados. Era el clap, clap de los cascos de las bestias en la Plaza de Cisneros. Son los tacones sobre losas (más de una floja) de la plazoleta de La Alpujarra. Había discursos de personajes públicos. Hay paros, manifestaciones y escasas celebraciones.

Se pasó de coches, trenes y tranvías, a buses, taxis, amullos, motos y, de pronto, un carro de paltas con campanas evocadoras. De bullos, badiles y canastas, a maletines, agendas, carpetas y sobres.

Personajes populares -Marañas, Majija y Guineo- se convirtieron en marginados anónimos -sacolero, mendigo de cristal, prostituta-Campesinos, pescadores y comerciantes, en usuarios de edificaciones públicas, estudiantes de blujin y sudadera, loteros, vendedores de cepillos, agua, limonada y estuches para celulares, un ténfilo, hombre de crucigramas.

En el patio interior de la Estación, la gente comparte, en sillas con mesas y en bancas. A la sombra de una ceiba y una palmera y con tórnulos vigilantes. A la espera de recursos que permitan revivir, en la pequeña rondón, los conciertos mensuales.

La zona despierta a las 7:30 a.m. y empieza a morir a las 5:30 de la tarde.

El sabio Marañas

- Primero eran pantanos. Con la estación se estableció el centro de mercado. El tranvía reforzó la posición comercial de Guayaquil. Y el desarrollo se incrementó con la construcción del Túnel de la Quebrera.
- Habla trenes a toda hora. El sector era centro de abastecimiento de productos agrícolas. La plaza de mercado abre a las 5:00 am.
- Los sábados se multiplícaban los viajeros, especialmente para el tren de las seis que paraba en todas las estaciones. Iban a pescar y a cazar al norte. Por tanto cultivo de yuca, maíz y plátano, y bosque, había muchos conejos y guaguas. El río Medellín no estaba contaminado. Desde Machocho comenzaban a bajarse a pescar, sobre todo sabaluta. Todos con vara. Esa noche dormían en fondas y, con frecuencia, iban en pachanga, con músicos y guitarras.
- De los personajes que caminaban por la zona es recordado Marañas, desarrapado, con sombrero de caña muy rallo; un ponchito, pantalones remangados, abaraca flaco y soberanamente inteligente. Se le preguntaba qué era crisis, y decía "cambio de ríos"; o cómo se hace uno rico, y contestaba: "muy fácil, comprando una manguita cerquita a Medellín y sentándose a aguantar hambre".
- Víctor Suárez, Ingeniero Civil nacido en Yallí, en 1914, quien llegó a Medellín en 1926.