

El espejismo de la modernidad en Medellín: 1890-1950

Fernando Botero

Lecturas de Economía. No. 39.

-I. La ciudad se transforma, 13. -II. La localización de la ciudad de Medellín (el viejo Medellín), 15. -III. El Tranvía y su efecto urbanizador, 23. -IV. Obras de infraestructura de gran impacto urbano, 26. -V. El Plan regulador de Paul L. Wiener y José Luis Sert, 28. -VI. El modelo implícito en la conformación del Medellín moderno, 32.

Un arlequín de cosas buenas y cosas detestables, ciudades más o menos extensas, más o menos gratas, pero sin una forma sin un estilo que las defina, más bien tienen un "tercer estilo" que corresponde a no tener ninguno, pues no ha sido revelado hasta ahora más que en forma referencial. Están en busca de algo que las revele y singularice. Ellas son como sus países, política y socialmente, en proceso de consolidación, en busca de una definición que las haga salir del marginamiento estructural en que se encuentran.

Alejo Carpentier¹

I. La ciudad se transforma

Sin pretender ser exhaustivos, en este ensayo se trata de

sintetizar algunas de las más significativas rupturas que se produjeron con la construcción de obras materiales que transformaron el paisaje urbano y la manera de con-

1 Carpentier, Alejo. *Tientos y diferencias*. Montevideo, Editorial Arca, 1967.

cebir ciertos espacios. Estas se pueden analizar a través de algunos indicadores como la sustitución de las plazas por parques, la construcción del parque de Bolívar y de la catedral de Villanueva con su espacio colindante; así como por los principales efectos que tuvieron ciertas obras públicas en el rumbo que fue tomando el proceso de urbanización.

Algunos cambios y tendencias en la morfología urbana se pueden identificar en el umbral clave de su modernización que coincide, en mi opinión, con el último decenio del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, a partir de una lectura macro del tejido urbano. Sin embargo, algunos de ellos deben ser rastreados y situados más atrás para entender mejor dicho proceso.

El período de 1890 a 1950 marca, a mi modo de ver, el mayor esfuerzo realizado para transformar a Medellín en una ciudad moderna y cambiar su aspecto pueblerino. También coincide exactamente con el proceso de industrialización que comienza a afectar la conformación del casco urbano y a plantear la necesidad de adecuar y, en la generalidad de los casos, a crear

y municipalizar, las principales empresas de servicios públicos (energía, acueducto y alcantarillado, aseo, teléfonos, etc.), la mayoría de las cuales estaban en manos privadas como, por ejemplo, los innumerables acueductos que proliferaban y contribuían a una especulación permanente a través de la compra-venta y concentración de las fuentes de agua y sus terrenos adyacentes; la energía (aunque era una empresa mixta estaba controlada por la familia Echavarría), el aseo (servicio delegado a contratistas particulares hasta 1912) y otras, cuyas historias hacen parte de la construcción y modernización de la Ciudad misma.

Este período fue de un gran dinamismo industrial e inicia la emergencia exitosa de empresas de textiles (núcleo principal), pero también de alimentos, tabaco, cervecería, locería y cerámica, vidrio, cemento (aunque un poco más tarde a mediados de la década de 1930) y algunas otras, así como de expansión del cultivo del café, la trilla urbana y exportación del grano y la reactivación del oro con la introducción de tecnologías más adecuadas para la explotación de la minería de veta.

II. La localización de la ciudad de Medellín (el viejo Medellín)

Si observamos los mapas más antiguos de la Ciudad, al parecer correspondientes a los años de 1782 y 1785,² puede entenderse, apoyados en información secundaria, por qué la Ciudad se funda en el ángulo formado por el río Medellín y la ribera izquierda de la quebrada Santa Elena, que desciende en el sentido Oriente Occidente a encontrarse con aquel. El agua potable suministrada por la Quebrada fue el factor determinante de la localización inicial de la Villa y constituye el "acueducto natural" surtidor, durante mucho tiempo, no solo de agua sino de materiales para construcción, constituyéndose de esta forma en la "nodriza" de Medellín.

A. El desplazamiento de su eje de crecimiento

*¡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 cual
aguja, y a las alturas como el
humo, Septentrión y cerros fue-
ron siempre blasonados.*

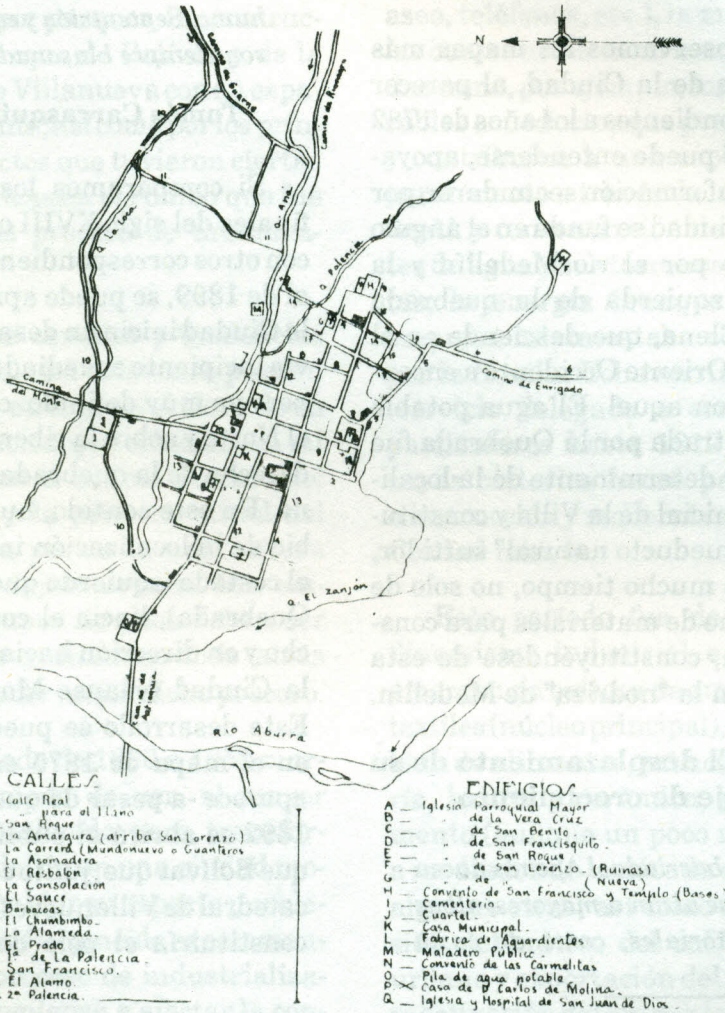
Tomás Carrasquilla 1919

Si comparamos los mapas de finales del siglo XVIII o el de 1800, con otros correspondientes a 1847 o al de 1899, se puede apreciar cómo la Ciudad inicia un desarrollo todavía incipiente a mediados del Siglo, pero ya muy definido: crecer hacia el Norte y sobre la ribera o avenida derecha de la quebrada Santa Elena. En este sentido, hubo un cambio de la localización inicial (sobre el costado izquierdo que bañaba la Quebrada), hacia el costado derecho y en dirección hacia el Norte de la Ciudad (véanse Mapas 1 y 2). Este desarrollo se puede apreciar en el mapa de 1875 en donde ya aparece -a pesar de que sólo hasta 1892 se abrirá al público-³ el Parque Bolívar que, junto con la futura catedral de Villanueva (1875-1931) constituiría el polo de desarrollo

2 Cfr. Ospina, Livardo E. *Una vida, una lucha, una victoria. Monografía de las empresas y servicios públicos de Medellín*. Empresas Públicas de Medellín, 1966. p. 70 y ss.

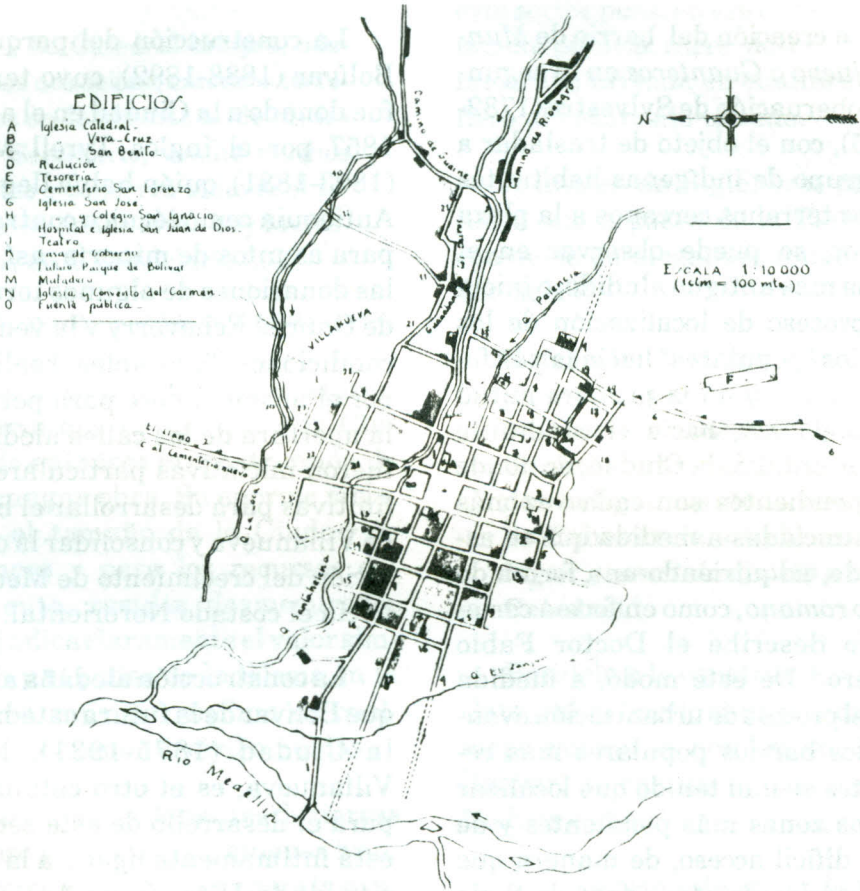
3 *Ibid.*

Mapa 1 **Medellín en 1800.** Reconstrucción del Dr. Alvaro Restrepo E. (Reformada por H. M. R.)



Escala 1: 10.000 (1 cm = 100 mts.) Fuente: FAES. Tomado de: Restrepo Uribe, Jorge. Medellín: *su origen, progreso y desarrollo*. Medellín, ed. Serigráficas, 1981.

Mapa 2 Medellín en 1847. Según plano del Dr. Hermenegildo Botero.



- EDIFICIOS.**
- A Iglesia Catedral - Vera-Cruz
 - B San Benito.
 - C Residencia
 - D Tesorería
 - E Cementerio San Lorenzo
 - F Iglesia San José
 - G y Colegio San Ignacio
 - H Hospital e Iglesia San Juan de Dios.
 - I Teatro
 - J Casa de Gobierno
 - K Tuluro Parque de Bolívar
 - L Matadero
 - M Iglesia y Convento del Carmen
 - N Fuente pública.
 - O

N
E
Escala 1:10.000
(1cm = 100 mts.)

- CALLES**
- | | |
|---|---|
| 1 Boyacá - 7 Agosto 1819 | 13 Carabobo - 24 Junio 1821. |
| 2 Bolívar - | 14 Candelaria - |
| 3 Palacé - 28 Marzo 1811. | 15 Cuchito - |
| 4 Ayacucho - 9 Diciembre 1824 | 16 Tenerife - 25 Junio 1820. |
| 5 Matujín - 25 Mayo 1813 y 12 Sud ^a 1814 | 17 El Palo - 5 Julio 1815. |
| 6 Camellón de la Asomadero | 18 San Félix - 17 Abril 1817 |
| 7 Junco - 6 Agosto 1824. | 19 Niquitao - 23 Junio 1813 |
| 8 Carapano | 20 Calvito - 15 Enero 1814 |
| 9 Pichincha - 24 Mayo 1822 | 21 Maracabo - 24 Julio 1822 (Guanábano) |
| 10 Barbacos | 22 Caracas - |
| 11 Chumbimbo - | 23 El Perú - |
| 12 Colombia - | 24 Bombona - 7 Abril 1822. |

Escala 1: 10.000 (1 cm = 100 mts.) Fuente: FAES. *Ibid.*

más importante en este sector de la Ciudad en los años posteriores.

La creación del barrio de *Mundo Nuevo* o *Guanteros* en la segunda gobernación de Sylvestre (1782-1785), con el objeto de trasladar a un grupo de indígenas habitantes de los terrenos cercanos a la plaza mayor, se puede observar en el mapa más antiguo aludido, e inicia un proceso de localización de los barrios "populares" hacia la periferia urbana y en la primera mitad del siglo XX, hacia el cuadrante Nororiental de la Ciudad, en donde las pendientes son cada vez más pronunciadas a medida que se asciende, adquiriendo una forma de *circo romano*, como en forma cierta lo describe el Doctor Fabio Botero.⁴ De este modo, a medida que el proceso de urbanización avanza, los barrios populares más recientes se han tenido que localizar en las zonas más pendientes y de más difícil acceso, de manera que los barrios de comienzos de Siglo (hoy parte de la llamada comuna Nororiental) parecen hoy muy cercanos al centro de la Ciudad actual.

B. El Parque Bolívar y la Catedral de Villanueva

La construcción del parque de Bolívar (1888-1892), cuyo terreno fue donado a la Ciudad en el año de 1857 por el inglés Tyrell Moore (1803-1881), quién había llegado a Antioquia como técnico contratado para asuntos de minería, así como las donaciones de algunos terrenos de Gabriel Echeverry y la venta en condiciones favorables realizada por el mismo Moore para permitir la apertura de las calles aledañas, fueron iniciativas particulares definitivas para desarrollar el barrio de Villanueva y consolidar la orientación del crecimiento de Medellín hacia el costado Nororiental.

La construcción aledaña al Parque Bolívar de la futura catedral de la Ciudad (1875-1931), la de Villanueva, es el otro catalizador para el desarrollo de este sector y está íntimamente ligada a la creación de la Diócesis de Antioquia-Medellín y al traslado de la sede episcopal en 1868 a la segunda Ciudad. En consecuencia, se consi-

4 Cfr. Botero, Fabio. "Desarrollo vial en el siglo XX: lo que cuentan las calles de Medellín". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. Medellín, septiembre-diciembre de 1982.

deró que se requería una Catedral más acorde con su nuevo estatus:

[...] La Catedral compró, además de casitas, extensos terrenos en donde más tarde edificó el Seminario, vendió muchos lotes y conserva todavía el solar en donde están hoy Mercados de la Candelaria [...].⁵

De paso conviene anotar, pues dice mucho del espíritu del período y de su jerarquía de valores, el gran esfuerzo que implicó para la Ciudad de entonces la construcción de esta magna obra. Su enorme mole, para el tamaño de la Ciudad de entonces y para los recursos del momento, resulta desmesurada, pero indica claramente el valor simbólico y el poder de la iglesia en la Ciudad, muy por encima de cualquier monumento civil o público.

Los mismos donantes de tierras (Moore y Echeverry), quienes brindan buenas condiciones para la compra de los terrenos para la Catedral, comienzan a urbanizar este sector en las postrimerías del siglo

XIX. La otra cara de la donación es la valorización de sus tierras en este sector pues, en ese entonces, la acción pública corre detrás de la iniciativa privada en cuanto se refiere al desarrollo urbano.

A finales de Siglo, este sector junto con el paseo de la Playa, se convierte en elegantes zonas residenciales:

Entre 1880 y 1920 construyeron allí sus casas personajes del más alto nivel, particularmente es de recordar la ligadura de la familia Echavarría a todo este lugar geométrico junto a la Catedral.⁶

Paralela a la construcción de la Catedral, el barrio se va poblando y luego cambia su nombre por el de Bolívar. Recuerda el Dr. Bernal Nichols como:

[...] También este sector tuvo sus hombres estorbos como lo fuera el doctor Uribe en el Siglo anterior que trataron de

5 Bernal Nichols, Alberto. *Miscelánea sobre la historia, los usos y las costumbres de Medellín*. Universidad de Antioquia, 1976.

6 Botero, Fabio. *Art. cit.* p. 122.

entorpecer la urbanización de la Ciudad por conservar sus estancias; pero para 1910, ya estaban abiertas casi todas las calles de Villanueva [...].⁷

Los alumnos de la recién creada Escuela de Minas (obsérvese la temprana impronta de la Ingeniería) realizan el plano del Parque en 1888. Consiste en un rectángulo de 180 metros de Sur a Norte por 80 metros de Oriente a Occidente. En su parte meridional está rodeado con una verja de hierro importada del exterior y se coloca una fuente de agua en el centro, después reemplazada por la estatua de Bolívar en 1923, obra realizada por el italiano Eugenio Maccagnani sobre un modelo de Giovanni Anderlini. En la primera mitad del siglo XX se da el proceso de sustitución de las fuentes de agua por estatuas de héroes de la independencia o de la política local, como el caso de Pedro

Justo Berrío, político conservador y varias veces gobernador de Antioquia, cuyo pedestal reemplaza la fuente y cambia los nombres de la antigua plaza mayor y luego de la Candelaria.⁸

La transformación de signos y símbolos es evidente, como se puede apreciar en los cambios de los nombres de las calles en un principio ligados a las vivencias de la gente, los rituales religiosos, los sucesos cotidianos, la topografía del terreno, o su paisaje (nombres de árboles: el Chumbimbo, esquina del Ciprés, el Guanábano; el Llano, calle de la Amargura, el Resbalón, los Huesos, etc.),⁹ por nombres de batallas memorables o de héroes patrios, partícipes en la lucha por la independencia de España (Boyacá, Carabobo, Pichincha, Junín, Bolívar, Girardot) o de ciudades y países latinoamericanos (Caracas, Cuba, Bolivia, Venezuela, Perú, etc.).¹⁰

7 Bernal Nichols, Alberto. *Op. cit.* p. 84.

8 Cfr. Ospina, Livardo E. *Op. Cit.*

9 Véase Rodríguez Mira, Pedro. "Significado histórico de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín". *Repertorio histórico* Vol. XVI, No. 148. Medellín, 1941 y Ochoa, Lisandro. "Cosas viejas de la Villa de la Candelaria". Medellín, 1948.

10 Cfr. Olano R. *Memorias*. Archivo Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales (FAES). Tomo II. 1923-1934. p. 130.

C. Las nuevas plazas de mercado

Guardando relación con los cambios en el uso de la plaza ahora transformada en parque, pero también ligado al crecimiento y modernización de la Ciudad, se asistirá a la construcción de Plazas de Mercado modernas: Plaza de Flórez inaugurada en 1892 y, luego, la más famosa: la Plaza cubierta de Guayaquil ("Guayaco") inaugurada dos años después. Anteriormente, cuando todavía no existían:

[...] La venta de víveres se hacía en la antigua Villa de la Candelaria en pulperías o a domicilio hasta el 5 de septiembre de 1784 en que se verificó el primer mercado público en la plaza que es hoy parque de Berrío, venciendo la desesperada oposición de los pulperos, la que obligó al Gobernador Provincial, Don Francisco Sylvestre, fundador del mercado, [...] a intimar a los vecinos para que concurrieran al mercado, el que se efectuaba los días viernes hasta el año de

1788 en que se trasladó al domingo y el 3 de Octubre de 1790 volvió a trasladarse al viernes a petición de los pulperos y por orden del Gobernador Don Francisco Baraya.¹¹

Se realiza así la sustitución de la Plaza Mayor, algunos días utilizada como plaza de mercado con sus toldos, por el Parque Berrío a partir de 1895, que tiene ahora una función de representación y ostentación del poder político y religioso y al mismo tiempo de lugar de festejo, recreación o reunión pública y hasta de sitio propicio para realizar negocios de *bolsa* y especulación a comienzos de Siglo, pero sin que los *objetos* intercambiados se encuentren a la vista como en el anterior mercado. A diferencia de otras ciudades que aunque cambiaron la función conservaron el nombre de Plaza (las plazas de Bolívar y de Caicedo en Bogotá y Cali), en Medellín las dos principales situadas en el centro histórico se denominarán parques de Berrío y Bolívar. Con la construcción de la nueva Plaza de Guayaquil se edifica la

11 Betancur, Agapito y otros. *La Ciudad*. Medellín, Editorial Bedout. 1925. p. 82.

famosa Estación Medellín (inaugurada el 9 de mayo de 1914)¹² y la Plaza de Cisneros, lugar privilegiado para las grandes manifestaciones políticas y la movilización masiva y popular en los años treinta.

La construcción de la Plaza cubierta de Guayaquil por iniciativa del millonario de la época Carlos Coriolano Amador, en el sector Occidental de la Ciudad de entonces, constituirá junto con la Estación del ferrocarril, iniciada en 1913, un verdadero *puerto seco* sobre el cual gravitará el mercado de víveres y todo tipo de comercios y transacciones, incluida su agitada vida nocturna.

La construcción de la Plaza de Mercado se contrata con el arquitecto francés Carré, quien llega a la Ciudad con el objeto de reformar los planos iniciales y de realizar la inmensa catedral de Villanueva, fabricada en ladrillo a la vista, a finales del siglo XIX.

[...] El Mercado cubierto de Guayaquil se inauguró solemnemente ante representantes del Cabildo el 23 de junio de 1894 y se construyó por el arquitecto francés Carré, en virtud de privilegio que por 25 años concedió el Municipio a Don Carlos C. Amador y a otros, Plaza de que se hizo propietaria la municipalidad el 23 de Abril de 1917 por haber comprado a los privilegiados en \$29.120 el derecho de usufructo durante los 26 meses que faltaban para la espiración del privilegio [...].¹³

Este mismo arquitecto se encarga de diseñar y dirigir la construcción de dos edificios cercanos a la Estación y a la Plaza que existen hoy, milagrosamente, en pie: los edificios Vásquez (familia contratante) y Carré (en honor a su autor), construidos entre 1895 y 1900.¹⁴

12 Bravo Betancur, José María. *Análisis sobre su proceso histórico y desarrollo urbanístico*, Medellín, Ed. por el Concejo de Medellín. Julio de 1991. p. 94.

13 Betancur, Agapito. *Op. cit.* p. 83.

14 Cfr. Informe Fundación Ferrocarril de Antioquia. "Sin memoria no hay ciudad". *Revista Hoy por Hoy* No. 291. Agosto 20-26 de 1991.

En torno a esta Plaza se desarrolla el barrio de Guayaquil y otros cercanos convirtiéndose, indudablemente, en un polo de desarrollo del crecimiento de la Ciudad hacia el Occidente.

III. El Tranvía y su efecto urbanizador

Un trío urbanizador: El Acueducto, el Tranvía y Don Manuel José [Alvarez].

Livardo E. Ospina.

El Señor Manuel J. Alvarez C. dice respecto de la construcción del tranvía:

Por interés particular y por interés patriótico juzgo muy conveniente, que una de las líneas del tranvía llegue hasta el Manicomio [...].

Con el objeto de hacer menos costosa la construcción de los tranvías, ofrezco donar gratuitamente al frente de la plazuela que se ha acordado construir frente al manicomio; y en lugar conveniente una extensión de terreno de hasta veinte

mil [20000] varas cuadradas para que en ese lote de terreno se construyan los talleres, garage, depósitos, etc.

Así mismo ofrezco otorgar el permiso permanente, para atravesar mis tierras, con los postes y líneas de alambres que han de llevar la corriente desde la planta de Piedras Blancas.¹⁵

Desde comienzos de Siglo, el parque o Bosque de la Independencia (1911) y el barrio de San Pedro en cercanías del cementerio del mismo nombre (conocido popularmente como "cementerio de los ricos"), así como la construcción de ciertas vías hacia el Norte y la existencia de grandes áreas de terrenos en las laderas orientales, en forma todavía de fincas privadas, con recursos suficientes de agua, favorecieron, junto con otros factores, el desarrollo de este sector Nororiental, sobre el cual se asienta y se consolida la Ciudad en el período que va desde fines del siglo XIX hasta terminar la década de 1940, cuando el desarrollo se orienta sobretodo hacia el costado Occi-

15 *El Espectador*. Medellín. Julio 23 de 1919.

dental, al otro lado del Río u *Otrabanda*.

La innovación que significa el arribo del ferrocarril y la construcción del tranvía en la primera mitad de la década de 1920, posibilitan y facilitan la localización de buena parte de la población obrera y clase media en lugares periféricos del centro de la Ciudad, que poco a poco, gracias a este medio de transporte masivo y a las vías construidas, se integran rápidamente al casco urbano. Al tranvía se debe el hecho de facilitar y propiciar no solamente el desarrollo del sector Nororiental de Medellín, sino también la zona Occidental. Según algunos estudiosos su principal mérito sería: "[...] el haber roto definitivamente la barrera de expansión de la Ciudad hacia la amplia zona Occidental, entre Belén y la Iguaná [...]".¹⁶

En efecto, la construcción del tranvía se llevó a cabo de manera eficiente: se iniciaron trabajos en mayo de 1919 y en octubre de 1921

se inaugura la línea a la América (4.68 kilómetros, al Occidente de Medellín). En noviembre de este año se hace lo mismo con la línea Buenos Aires (Centroriente) desde el puente de Colombia hasta el parque de Berrío y se prosigue hasta la carrera Córdoba; en diciembre prestó servicio toda la extensión de la línea (3.42 Kmts.). La línea Bosque (parque de la Independencia), hasta el cementerio de San Pedro, se inauguró en noviembre de 1921 (2.01 kmts.) y en julio de 1922 otro trayecto desde el Cementerio a Moravia, que luego seguiría hacia los barrios del Nororient de la Ciudad. La línea de Sucre (Oriente de la Ciudad de entonces) se inauguró en marzo de 1922 desde el parque de Berrío hasta Samaria, punto terminal de la línea (2.140 Kmts.). Así, para 1922 se terminaron estas cuatro líneas con un total de 14.37 kilómetros. Para 1923 la empresa tenía 12 carros y movilizaba alrededor de 9.150 pasajeros diarios.

La compañía urbanizadora del barrio Manrique contribuyó a la construcción de esta línea de 1.86 kilómetros y se daría al servicio en

16 Véase Botero, Fabio. *Art. Cit.*

octubre de 1923. Al año siguiente, se lleva hasta Robledo (3.2 Kmts.); en 1925 el tranvía municipal llega a la plaza del Poblado y en 1926 a la de Belén (extremo Suroccidental). En fechas posteriores se termina la línea a Envigado (municipio al Sur de Medellín en donde se localizaron varias industrias) y otras nuevas así, como un "loop" en Cúcuta-Cundinamarca para descongestionar el de Palacé Bolívar, y una variante por la Avenida Primero de Mayo y Sucre a Bolivia para separar las líneas de los barrios de Manrique y de Sucre entre los parques de Berrío y de Bolívar, inaugurado en 1927. Para noviembre del mismo año se da al servicio la línea del Salvador (2.03 Kmts.) y se terminaba la de Cisneros a la estación Villa. La idea inicial era extender la red a algunos municipios del Oriente cercano, en particular Marinilla y Rionegro, pero al parecer solamente llegó hasta la población de Guarne.¹⁷ Como señala el Doctor Fabio Botero:

[...] El sistema era una tela de araña con puntas sueltas, que patentizó de inmediato el alcance de la "mancha urbana" del moderno Medellín, el [...] que rebasaba los 350.000 habitantes, en 1951, año en que precisamente se extinguieron las últimas rutas de tranvía en servicio para ser sustituidas por rutas de autobuses, que habían venido ganando progresivamente terreno desde 1930. Puede considerarse 1940, como el punto crítico máximo del sistema del tranvía eléctrico. En ese año ya se oían las voces que clamaban por su sustitución, y otras que lo defendían tenazmente.¹⁸

No hay que olvidar, como lo han señalado algunos estudiosos de la Ciudad, el hecho de que aparte del Tranvía la Ciudad contaba con un ferrocarril para facilitar la comunicación de toda la región del Valle de Aburrá, lo que sería luego la zona

17 Cfr. Gaviria, José. Medellín en 1923. y Gil Pantoja, Hernán. "Lo que va de la urbanización al urbanismo". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. Ospina, Livardo E. *Op.cit.* pp. 140-143. y Bravo Betancur, José María. *Op. cit.* p. 104.

18 Botero, Fabio. *Art. Cit.* p. 115.

metropolitana, hecho que lo asemejaba a los "trenes suburbanos de pasajeros" en otros países. Al mismo tiempo posibilitaba el desplazamiento al interior del municipio de Medellín, pues se contaba con varias estaciones: Villa, Bosque, Acebedo, Aguacatala, Poblado.¹⁹

IV. Obras de infraestructura de gran impacto urbano

LA PLAZUELA NUTIBARA Y LA CALLE DE CALIBIO

Indudablemente que aquella cambió completamente la fisonomía de pueblo que tenía Medellín con su parque de Berrío al centro y las calles angostas en cuadrícula como todos los pueblos de Antioquia y aún del País.

Jorge Restrepo Uribe

Las canalizaciones de la quebrada Santa Helena y del río Medellín, fueron factores de gran impacto en el desarrollo del sector Occidental y de su comunicación a tra-

vés de vías para el tráfico automotor.

Según Karl Brunner, la canalización del Río para los años cuarenta habilitaría una zona equivalente "[...] a 650 hectáreas que en gran parte podrán servir para futuras urbanizaciones". En ese momento, la Ciudad con sus corregimientos vecinos contaba con 180.000 habitantes y, de acuerdo con los cálculos del urbanista austríaco, vería incrementada su población en los siguientes 20 años en 80.000 habitantes, quienes requerirían un área urbana adicional de 800 hectáreas.²⁰ Sin duda, en este momento era difícil prever con precisión el gran crecimiento poblacional, agravado por factores que en ese momento no se conocían (por ejemplo, la violencia a partir de 1948); en consecuencia, la proyección se quedó muy corta pues ya para 1951 la Ciudad contaba con 358.000 habitantes, superando con diez años de anterioridad, en casi cien mil habitantes los estimativos de Brunner para 1960. De esta manera, para

19 *Ibid.* p. 115-116.

20 Cfr Brunner, Karl. Conferencia. *Progreso* No. 14. Agosto de 1940.

1964 contaba con 773.000 habitantes, es decir, había multiplicado 4.3 veces su población con relación a 1940²¹ (véase Cuadro 1).

Pero Brunner sí previó claramente que el crecimiento de la Ciudad debía ser hacia el Occidente de la Ciudad y el resto de corregimientos como El Poblado, Belén, América, Robledo, etc., por razones de disponibilidad de espacio. Para ese entonces (1940), Medellín requería, de acuerdo con sus cálculos,

un área adicional destinada a la expansión futura equivalente a las dos terceras partes del área urbana de ese momento. En las proyecciones del crecimiento demográfico realizados por Brunner, ya había un déficit de 150 hectáreas y sus cálculos, a pesar de ser desbordados por la realidad, indicaban desde entonces claramente el problema futuro y preveían con lucidez y, desde entonces, en la zona metropolitana, la tendencia a conformar una gran mancha urbana.

Cuadro 1²²

Población de Medellín 1825 a 1951

Años	Habitantes (mlles)	Años	Habitantes (mlles)
1825	6	1905	60
1835	15	1912	66
1845	18	1918	79
1851	22	1928	120
1870	30	1938	168
1883	37	1951	358

21 Cfr Echavarría, Juan José. "El paso de los habitantes por el siglo XX". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. No. 30. Medellín, septiembre-diciembre, 1989.

22 Fuente: Con base en Echavarría, Juan Fernando. "El paso de los habitantes por el siglo XX". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. No. 30. 1989. p. 73.

A este respecto anotaba en 1940 el Profesor Brunner:

[...] En vista de que una extensión libre en estas dimensiones no existe al lado oriental del Río, el ensanche de la Ciudad en gran parte se extenderá al otro lado del mismo. En la misma época se extenderán todos los corregimientos o se formarán núcleos nuevos de población, como en estos últimos años La Florida, y comenzarán a juntarse los contornos de la Ciudad misma con estas poblaciones hoy separadas, para iniciar así la afirmación del conjunto de la gran Ciudad integral, del Medellín futuro.²³

La mente previsoras del urbanista ya imaginaba la futura Ciudad y sus requerimientos en "áreas de recreo adicionales", en vías arterias, en accesos cómodos, en plazas y centros cívicos locales, mercados, clínicas, parques y "demás complementos de la vida urbana organizada". Infortunadamente, la oferta de sus servicios para realizar el

Plano regulador de la Ciudad, no fue aceptada.

V. El Plan regulador de Paul L. Wiener y José Luis Sert

Sólo diez años después (hacia 1950) de la visita de Brunner a Medellín, se encargaría a una firma norteamericana (Wiener y Sert) para realizar el Plan Regulador de la Ciudad. Citaré únicamente la evaluación realizada por algunos estudiosos del fenómeno urbano en Medellín, para recoger la principal crítica hecha al Plan citado en el sentido de:

[...] Ser eminentemente un Plan vial, es decir que antepuso las consideraciones sobre las comunicaciones viales a los criterios de funcionalidad vital (espacio urbano y humano) de la Ciudad. En este sentido se le culpa del proceso de degeneración urbana de Guayaquil, y paradójicamente del mismo caos en el transporte, como resultado de una inadecuada redistribución (desconexión) en-

23 Conferencia de Brunner ya citada.

tre las áreas de trabajo y las de vivienda.²⁴

De este Plan derivaron avenidas como la Oriental en el centro de la Ciudad y, de acuerdo con el ingeniero Fabio Botero, si bien el Plan Vial constituyó uno de los cimientos del Medellín moderno, el estudio de Wiener y Sert:

[...] No captó plenamente la crucial significación del "sistema del Río" como eje vertebral de la metrópoli (vía nacional de atravesamiento, vía férrea, arteria metropolitana), ni percibió el carácter metropolitano de la "mancha urbana" futura, y su real magnitud. La deficiencia es notoria en todo lo que concernía, por ejemplo, a la zona Norte desde Moravia, con excepción de Berlín-Aranjuez. Además, la zona "Centro" (hacia el Noroccidente), no se

captó en su importancia y en sus posibilidades de desarrollo (barrios Castilla-Pedregal, y anexos).²⁵

Una evaluación más positiva sostiene Germán Téllez quien afirma:

[...] En Medellín los estudios del Plan Regulador dieron pie a sucesivos perfeccionamientos del mismo y, a la larga, produjeron favorables efectos en la estructura urbana de la Ciudad. La correcta integración del río Aburrá a la fisonomía y al funcionamiento de la Ciudad, así como el planteamiento de buena parte de las vías de gran tráfico existentes hoy, cabe atribuirlos a las intenciones del Plan Regulador Original [...].²⁶

Aunque está por fuera de los marcos impuestos en este trabajo,

24 Gil Pantoja, Hernán. "Lo que va de la urbanización al urbanismo". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. No. 30. Medellín, septiembre-diciembre de 1989 p. 103.

25 Botero, Fabio. "Lo que cuentan las calles de Medellín". *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*. No. 30. Medellín, septiembre-diciembre de 1989. p. 119.

26 Téllez, Germán. *La arquitectura y el urbanismo en la época actual. 1935-1979. Manual de Historia de Colombia*. Colcultura. Tomo III. p. 376.

la evaluación de este Plan que sólo se realizaría parcialmente y con gran lentitud (por ejemplo, la reciente obra de La Alpujarra, hace parte del Plan), constituye un marco de referencia digno de tenerse en cuenta para un futuro balance, comparar la mirada y propuestas de estos arquitectos-urbanistas europeos exilados en Estados Unidos con la del profesor Brunner²⁷ y tratar de entender por qué se eligió, por parte de la élite de poder, a los segundos y no al primero, con el agravante de haber perdido Medellín un tiempo crucial para la regulación de su crecimiento en la década de 1940 y las siguientes.

¿Qué se podría pensar del problema urbano de los años posteriores y el gran crecimiento de la Ciudad en el decenio de 1950, cuando no se preparó este acelerado crecimiento y, más bien, el incremento demográfico se vió agravado por factores como la violencia en las zonas rurales que expulsa grandes flujos migratorios a las ciudades y,

más aún, cuando Antioquia para estos años centraliza sus actividades urbanas en una sola ciudad, Medellín y su área periférica? ¿Por qué a diferencia de otras regiones como el Valle del Cauca, Antioquia no desarrolla una red de ciudades intermedias?²⁸

A. El modelo haussmaniano: un punto de referencia

En esa época París todavía se ahogaba en un enredijo de calles estrechas y tortuosas que ofrecían a las barricadas y a sus defensores lugares propicios para los repetidos levantamientos populares, como ocurrió entre 1830 y 1851. Haussmann tuvo en cuenta estas advertencias al agrandar a París y al ensanchar sus vías públicas. En 1856 inició la transformación de la capital, ayudado en su tarea por los consejos y el apoyo de su soberano. Como un verdadero Mi-

27 José Luis Sert era un destacado arquitecto español exilado en Estados Unidos.

28 Véase al respecto el trabajo de Lotero, Jorge. "Desequilibrios regionales y producción cafetera". *Realidad Social 2*. Gobernación de Antioquia. Agosto 1989-agosto 1990.

nistro de París, no vacilaba en derribar barrios viejos para librar a la Ciudad de los obstáculos opuestos a su extensión y salubridad.

Karl Brunner²⁹

La experiencia francesa y el famoso programa de remodelación de París del Barón Haussmann durante la época de Napoleón III, en la segunda mitad del siglo XIX, tuvo una gran influencia en toda Europa y de reflejo en América Latina. Este sistema que algunos autores franceses han denominado modelo *haussmaniano*, se aplicó en el caso de América Latina principalmente en las grandes ciudades y alcanzó su mayor esplendor en ciudades como Buenos Aires o Ciudad de México.³⁰

De acuerdo con Roncayolo, esta noción fue el resultado de un proceso lento de cambio en la representación de la ciudad. Intentaba dar

respuesta a una acumulación de problemas y de tensiones, resultado de alzas violentas en el valor de la tierra y de los bienes inmobiliarios; coincidiendo con los inicios de una oleada de decisiones en el campo del equipamiento o infraestructura urbana y en los transportes. Según este autor, la convergencia de un urbanismo autoritario y de las nuevas estructuras del capitalismo son los factores que desencadenan el ciclo *haussmaniano*. El conjunto o combinación de todos éstos formaría un sistema, incluyendo aquello que ignora, descuida o rechaza. A este modelo se refiere Roncayolo con el nombre de *haussmanización*.

Esta concepción reconcilia a través de la línea recta, como paradigma, el triple punto de vista del embellecimiento o la estética, el de la higiene y el interés del comercio. Por su parte, los higienistas (médicos y salubristas) consideraban sano todo lo que fuera movimiento,

29 Brunner, Karl. *Manual de urbanismo*. Bogotá, Imprenta Municipal. Tomo II, 1940.

30 Para una buena descripción y análisis del modelo en Francia véase Roncayolo, Marcel. *La production de la ville*. En la obra colectiva (5 Tomos), dirigida por Duby, Georges. *Histoire de la France urbaine*. Tomo 4. pp. 77-158. Para el caso latinoamericano, véase Romero, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ed Siglo XXI.

aereación, penetración de la luz e insano e insalubre todo aquello que detuviera el libre movimiento del aire, del agua, de la luz.

El anterior punto de vista fue compartido por los ingenieros (de la famosa Escuela Politécnica de París y por los ingenieros de puentes y vías), preocupados por la organización de los transportes, los canales y los ferrocarriles a escala nacional y las redes en el interior de la Ciudad: vías, distribución y evacuación de aguas.

Tanto los ingenieros como los salubristas o higienistas y los especuladores urbanos o grandes empresarios de la construcción; constituyeron los soportes principales del Barón Haussmann y, en buena parte, serían los artífices de la concepción que tomaría este nombre.³¹

VI. El modelo implícito en la conformación del Medellín moderno

Haussmann y Anspach comprando el predio particular am-

pliaron las calles de París y Bruselas. Aquí los particulares pellizcándoles a los caminos y a las calles lo más que puede los afea y angosta. Esta costumbre de tomar pedazos de tierra del común prospera en este municipio a la sombra de la más completa tolerancia. Echada la hilera de tapias o de alambre, la cosa, con querella o sin querella, para en que el pedazo se queda perdido aunque alguno brome. Ya lo común es que nadie brama. Nosotros mismos que entramos al Concejo como la mula de alquiler de la fábula estamos ya domésticos [...].

Lucrecio Vélez³²

De forma atenuada y no tan evidente, esta visión de la ciudad tuvo cierta influencia en el apartado Medellín de comienzos de este Siglo, aunque sus efectos prácticos fueron mezquinos. Las influencias de modelos externos se pueden rastrear a través de una lectura de la fisonomía de la Ciudad, al destacar

31 Para la descripción anterior del proceso de *haussmanización* me baso en el trabajo de Roncayolo, Marcel. *Art. Cit.*

32 Presidente del Concejo de Medellín. 1904. En Ospina, Livardo E. *Op.cit.* p. 230.

el tipo de obras públicas realizadas en ella durante la primera mitad del siglo XX, buscando reconstruir el modelo implícito -por lo regular varios- de ciudad que había detrás de las obras y los aspectos que ha privilegiado sucesivamente.

Estas últimas, a menudo ocultan otras dimensiones de la ciudad, desestimadas u omitidas a través de su historia. El aporte metodológico que se desprende del análisis realizado por Roncayolo cuando estudia el modelo *haussmaniano* como una totalidad articulada o sistema, involucra el conjunto de proyectos, decisiones y acciones, así como los efectos buscados o no, tiene en mi opinión un gran valor heurístico, en tanto analiza una concepción o representación de la ciudad que tiene en cuenta no solamente su concepción teórica, sus resultados o efectos sino, también, sus vacíos u omisiones, de manera integral, sin pensar que todo está previsto o calculado de antemano o es simplemente el resultado de "estrategias", de los "intereses" de clase o de la "ideología".³³

A partir del conocimiento de qué pretendía o en qué consistió *grosso modo* el modelo de Haussmann, pues este constituyó un marco de referencia no siempre explícito, intentaré una búsqueda de posibles conexiones con el caso de Medellín.

Unas primeras pistas se pueden encontrar al analizar algunos artículos sobre el tema urbano, publicados a comienzos de Siglo, es decir, al hacer una lectura de estos textos, buscando en qué medida estaban influenciados por esta concepción. Así, por ejemplo, en 1912 la célebre revista *Progreso* publicó un ensayo titulado *Medellín futuro*, en el que se destaca de manera sucinta las principales variables *haussmanianas*, sin mencionar el nombre del modelo, pero sí aludiendo al caso de París lo que resulta equivalente: la necesidad de vías amplias para facilitar y agilizar la circulación, higienización de la Ciudad, íntimamente ligada al aire puro y libre de obstáculos. Esta concepción se consideraba en este momento como una verdad indiscutible:

33 Cfr. Roncayolo, *Art. cit.*

Es cosa probada hoy, y pasa como un axioma, que la amplitud de las calles de una ciudad debe ser la mayor posible, pues la higiene dice que mientras más al aire libre se viva, mejor se conserva la salud. Si recordamos lo que pasaba en tiempos remotos y comparamos con lo que hoy sucede respecto a la construcción y arreglo de las ciudades, notaremos que en aquellos, éstas tenían calles muy angostas; citaremos como ejemplo a París y Toledo. Hoy es todo lo contrario: el París moderno ensancha sus calles y se llena de parques, boulevares y avenidas.³⁴

En 1934, el Tercer Congreso de Mejoras Públicas reunido en Medellín, anotaba la importancia de la

higiene pública y la necesidad de combatir la insalubridad en: “[...] **habitaciones especialmente para las clases pobres y menesterosas**”.³⁵

Respecto a las vías públicas, no es difícil percibir que su concepción, como la de la higiene, estaba impregnada de las ideas desarrolladas años atrás por el Barón Haussmann.³⁶

Decía el Congreso de Mejoras: **“la vía pública urbana llena de luz y de aire puro es un factor de salubridad que constituye una obligación para las municipalidades”**.³⁷

En Medellín, la intervención del Estado fue muy débil si se compara con aquella de tipo autoritario so-

34 Archivo Sociedad de Mejoras Públicas. *Progreso* No. 62. Medellín, 17 de mayo de 1912. p. 2.

35 Tercer Congreso de Mejoras Públicas reunido en Medellín del 15 al 22 de agosto de 1934. Bogotá, Imprenta Nacional, 1935. p. 189.

36 Françoise Choay, se refiere a “la estética *haussmaniana*” que privilegió algunos aspectos de la ciudad. Pero anota el gusto de Haussmann por las “perspectivas monumentales” y el desprecio e indiferencia en relación con el tejido urbano, la arquitectura menor y la dialéctica que liga estéticamente los monumentos y su entorno. Véase: Choay, Françoise. *Pensées sur la ville, arts de la ville*. En: *Histoire de la France Urbaine*. Tomo 4. Ed. Du Seuil. 1980. p. 201 y ss.

37 Tercer Congreso de Mejoras Públicas reunido en Medellín, ya citado. p. 189.

bre la que se apoyó Haussmann en Francia, con una gran tradición de intervención del Estado que se remonta a la monarquía absolutista. A pesar de los resultados modestos en materia de modernización de la Ciudad, si se les compara con la envergadura de los trabajos realizados en la ciudad de París, o si los situamos en una escala universal, el caso de Medellín presentaría ciertas analogías e influencias indiscutibles de tipo *haussmaniano*, aunque muy atenuadas en sus realizaciones, hecho que por lo demás fue normal en América Latina y se manifestó de manera muy precoz y más pronunciada en ciudades como Buenos Aires.

En síntesis, existen semejanzas con el caso francés (urbanismo *haussmaniano* 1850-1914) que no dejan de llamar la atención, como:

- * La gran ingerencia y poder de los ingenieros (de puentes y calles en París y de la Escuela de Minas en Medellín) en los asuntos públicos y en la construcción de la Ciudad.
- * La sustitución, en muchos casos, de los arquitectos por los ingenieros para obras de ornamento urbano.
- * Las rivalidades entre estos dos tipos de profesionales.
- * El desprecio por la arquitectura y el tejido urbano.
- * La especulación urbana "agazapada" detrás de las obras públicas.
- * La importancia adquirida por los aspectos de higiene y salubridad públicas.

A. Una ciudad sin alma: la pobreza arquitectónica

Una ciudad que se desarrolla sin tener en cuenta el aspecto estético, sin preocuparse de la belleza, sin ornamentación, podrá ser un centro industrial, o un centro comercial, o una aglomeración de edificios, pero no será una ciudad.

Ricardo Olano

[Medellín a comienzos del siglo XX] No debe pensarse que al enumerar calles, plazuelas, plazas y edificios públicos, haya tenido la intención de dar aspecto monumental a la capital de Antioquia. Todo existe en realidad, pero está muy lejos de asumir aspecto grandioso,

ya se la vea por la faz de la arquitectura, ya se la considere por el lujo, ya por el refinamiento artístico.

Manuel Uribe Angel

La gran ingerencia en la planeación de la Ciudad que tuvieron de un lado, la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín y el Concejo de Medellín y del otro, la prestigiosa Escuela de Minas (Ingeniería), fue definitiva en la concepción acerca del tipo de ciudad a construir, forjada por los miembros de la élite, quienes estaban en capacidad de decidir sobre estos asuntos. Esta concepción o modelo implícito de ciudad, tendrá consecuencias importantes en la fijación de prioridades en la inversión, manifiesta en los trabajos públicos realizados en Medellín, para adecuarla a las necesidades que planteaba su moder-

nización. Esta última, guardaba relación con el inicio del montaje de sus primeras empresas fabriles de bienes de consumo de carácter nacional, a comienzos del siglo XX, aunque este factor no es el único. Sin embargo, al mismo tiempo dejará de lado, olvidará o no se interesará por otras dimensiones de la Ciudad, de las cuales poco se había ocupado el modelo *haussmaniano*.

En efecto, la característica más destacada de la arquitectura de la ciudad de Medellín sería contrariando algunas tesis de Aldo Rossi y Karel Kosic para Europa, la no supervivencia de su arquitectura.³⁸

Para estos autores, la supervivencia de la obra arquitectónica y su permanente "reanimación" e "interacción" entre ella y la ciudad, darían la clave de su persistencia:

38 Véase Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili S.A. 1982. Como afirma Salvador Tarragó en la introducción a la célebre obra de Aldo Rossi: "El reconocimiento del aspecto cualitativo de la arquitectura nos permite descubrir una dimensión esencial: su supervivencia; supervivencia que nos revela el carácter específico de la realidad arquitectónica. La permanencia de la obra arquitectónica a través del tiempo no es un proceso de petrificación y erosión en el decurso histórico -a pesar de que ciertas obras puedan correr este riesgo-, sino que es la capacidad de despliegue que históricamente puede asumir la obra. Pero la capacidad de la obra arquitectónica de sobrevivir en el transcurso del tiempo solamente es posible por su íntima vinculación a la realidad humana".

[...] Dicha supervivencia o facultad de la obra de expandirse en el tiempo se basa en que su vida exige en cada momento una interpretación, y constituye, al mismo tiempo, la segunda dimensión temporal de la arquitectura.³⁹

A pesar de los avatares de la historia esta sería, a mi modo de ver, la característica de la ciudad europea mientras que para algunas ciudades latinoamericanas y en particular para Medellín, la no supervivencia en un doble sentido: de la obra y del "intercambio" o "diálogo" con ella, la destrucción permanente de lo anterior y del paisaje urbano, sería la norma. Como el personaje de la obra de Max Frisch que al no aceptar la representación que los demás tenían de él, termina por adoptar diversas identidades, convirtiéndose poco a poco en el fantasma de sí mismo.⁴⁰

Continuando con este símil, la ciudad de Medellín parecería aver-

gonzarse de su legado arquitectónico, al destruir en cada fase de su evolución urbana las principales obras anteriores: la arquitectura republicana destruye las "casas achatadas" de un solo piso, con techos de teja española y aleros para protegerse de la lluvia y del sol, heredadas del período colonial, por considerar sin duda que daban un aspecto pueblerino a la ciudad emergente.

A comienzos del siglo XX, se imitarán de manera ecléctica y sin un plan de conjunto, los modelos europeos sobre todo franceses, belgas, italianos y, después, norteamericanos y se superpondrán al entramado urbano, sin sufrir ningún proceso de adaptación o armonización con el medio y sin ningún respeto por el entorno urbano.

Pero, a su vez, cuarenta o cincuenta años después, se destruirán los edificios más representativos de comienzos de Siglo, como por ejemplo el edificio Junín y hotel Europa, cuyo ciclo de vida fue de 43 años (1924-1967). Este valioso monu-

39 *Ibid.* p. 14.

40 Cfr. *La seconde vie de Max Frisch*. Le Monde Hebdomadaire. Du Jeudi 9 au mercredi 15 mai 1991.

mento arquitectónico, obra del arquitecto belga Goovaerts, fue demolido *sin necesidad* para construir el primer *rascacielos* que tuvo la Ciudad, el edificio Coltejer, acogido como símbolo de la civilización, del progreso y de identidad de la Ciudad e incluso en franca competencia en altura con edificios de otras ciudades.⁴¹

Pero lo anterior no constituye un caso aislado, la mayoría de los edificios construidos en la plaza de Berrío (como el edificio Olano) durante las primeras décadas de este Siglo, también fueron demolidos, como se puede comprobar al observar las fotografías de diferentes épocas. De estos, se enorgullecería la Ciudad durante cierto tiempo, hasta la siguiente fase con sus modelos y modas que tal vez en los

últimos veinte años coincide con la de los centros comerciales (frecuentemente se recuerda con orgullo que Medellín fue *líder* con el centro comercial San Diego -1972-) y la construcción (todavía inconclusa) del primer Metro en el País.⁴²

La presencia de un cierto legado o patrimonio arquitectónico en el centro de Medellín es de una *pobreza más bien franciscana*, en tanto se han destruido buena parte de sus referentes, pero también por otras razones que luego analizaremos. Sin embargo, la no supervivencia arquitectónica en el doble sentido anotado, resulta un interrogante digno de reflexión. Se podrían sugerir algunas hipótesis:

La mencionada acerca de las influencias indiscutibles que los

41 Esta idea de la emulación entre algunas ciudades en torno a la construcción del edificio más alto, la escuché al Arquitecto Benjamín Barney en el Seminario-Taller *Historia Urbana y Patrimonio arquitectónico*. Agosto 12 al 15 de 1991. Secretaría de Educación y Cultura. Banco de la República. Universidad Nacional (Seccional Medellín). Fundación Ferrocarril de Antioquia. Medellín.

42 Este último ha tenido un costo desproporcionado con las finanzas de la Ciudad, aparte de otros inconvenientes y resulta discutible como inversión en una Ciudad sobrecargada de demandas de tipo social y con un desempleo que golpea sobretudo a los jóvenes y a las mujeres, para citar sólo algunos ejemplos. Sin embargo esta obra es interesante, en particular, como "monumento" a cierta concepción o modelo de ciudad y sus efectos en el entorno y paisaje urbanos, así como por su grado de "funcionalidad" frente a los usuarios potenciales.

modelos foráneos siempre han tenido en nuestro medio y en general en el Tercer Mundo, particularmente las que tuvieron el modelo *haussmaniano* en los albores del siglo XX y, luego, la gran influencia de las tendencias norteamericanas. En segundo y tercer lugares e íntimamente ligadas con la anterior, el doble predominio de los ingenieros y de los intereses privados en el manejo de la Ciudad. Estos factores de carácter local, abonaron el terreno para que los modelos importados que ya contenían un fuerte ingrediente ingenieril, fueran acogidos con beneplácito por la élite local en busca de la modernidad.

Otra hipótesis (cuarta) complementaria para entender el mismo problema, se puede enunciar de la siguiente manera: los intereses particulares no serían ajenos a una racionalidad tendiente a maximizar sus utilidades, especulando con los bienes raíces y lucrándose del crecimiento urbano y de la necesidad de modernización de la vieja Ciudad.

B. Los incendios: un mecanismo de modernización

[Incendio del parque de Berrío en 1921] [...] parece que los

perjuicios serán pequeños para los propietarios de edificios y almacenes incendiados porque había buenos aseguros. La Ciudad ganará porque todo lo incendiado era viejo y feo y ahora se levantarán edificios modernos.

Ricardo Olano

El incendio de 1916, en pleno corazón de Medellín, en el Parque Berrío, nos brinda una buena oportunidad para ilustrar qué tipo de ciudad tenían en mente e íntimamente ligado a este imaginario urbano, el factor especulativo:

[...] Un incendio acaecido en Medellín en marzo de 1916, nos ha dejado enseñanzas que conviene hacer conocer para que sean aprovechadas. Los edificios destruidos estaban situados al lado norte del Parque Berrío y tenían ocupada la parte baja por almacenes y las altas por bancos y hoteles. Los edificios fueron completamente destruidos. Sobre los escombros se levantaron magníficos edificios modernos que son adorno de la Ciudad. Pues bien, antes del incendio las propiedades daban un medio por cien-

to (1/2 por 100) de interés mensual sobre su valor, ahora dan uno por ciento (1 por 100) sobre el valor antiguo añadido al de los gastos de reconstrucción [...].⁴³

La mayor rentabilidad se aplicaba a los nuevos edificios que no se limitaron a la reconstrucción de casas grandes de dos o tres pisos, con algunos locales. En realidad, a partir de los incendios se moderniza buena parte de la plaza de Berrío, densificando su área construída notablemente. Así por ejemplo, el edificio Olano construído en 1921, en el costado Norte (incendiado) de la plaza de Berrío, constaba de cuatro plantas, tres grandes locales en la planta inferior, treinta oficinas en los pisos superiores y sería el primer edificio con ascensor que tuvo la Ciudad.⁴⁴

Los incendios de los años posteriores afectarían todo el costado

Occidental de la plaza de Berrío (octubre de 1921) y el Noroccidental (mayo de 1922), al destruir gran parte de la manzana donde está hoy el edificio Henry y fueron celebrados con regocijo, casi como si hubieran sido *programados*, porque así se podrían *levantar edificios modernos* en este importante sector de la Ciudad. De igual manera significaban una buena ocasión para ampliar las calles:

[...] La calle Palacé era muy angosta en la salida del Parque Berrío hasta la calle del Codo o Calibío. Afortunadamente se incendió en 1916 el edificio de la esquina de la plaza, y así pudo el distrito comprar la faja para la ampliación [...].⁴⁵

Después del incendio de 1922 se aprovecha la oportunidad para ampliar el costado Occidental de la plaza de Berrío y la calle de Colom-

43 Olano, Ricardo. Prop. Civ. p. 83 A raíz de este primer incendio se crea el primer Cuerpo de Bomberos organizado por medio del Acuerdo 113 de agosto de 1917.

44 Cfr. Botero, Fernando. *La industrialización en Antioquia. Génesis y consolidación 1900-1930*. Medellín, Centro de Investigaciones Económicas, Universidad de Antioquia, 1984. p. 97.

45 Olano, Ricardo. *Op. cit.* Tomo I. p. 29.

mienzos de Siglo, no dejan duda en cuanto a que la arquitectura legada por el período colonial fue vista con malos ojos por la élite, al tratar de construir su nueva legitimidad, mediante la destrucción del legado español y la imitación de otros modelos:

En materia de arquitectura se necesita organizar y llevar a término una revolución. Al cabo de cien años de independencia seguimos aferrados al estilo colonial de los españoles, con la única diferencia que ahora se hacen los edificios menos sólidos y más feos.⁴⁹

En una perspectiva de mediana duración, no hay que olvidar (y esta es la quinta hipótesis) que Medellín, como ciudad, surge de manera tardía, a diferencia de otras ciudades que habían jugado un papel central durante la época de la dominación española y que contaban con edificios coloniales de cierta importancia y majestuosidad, la Villa de Nuestra Señora de la Candelaria era nueva en el contexto colombiano y su arquitectura mo-

numental, así fuera de orden religioso, prácticamente inexistente, porque no fue un centro político-administrativo durante la época de la dominación española, como sí lo habían sido Santa Fé de Antioquia, Cartagena, Popayán, Tunja o Bogotá y ni siquiera había tenido el *status* de ciudad sino el de Villa, jerárquicamente inferior e inclusive este título lo obtuvo tardíamente, en el último cuarto del siglo XVIII.

Estos orígenes antes que favorecerla, contribuyeron, sin duda, a que con mayor ahínco tratara de borrar, sin lograrlo del todo, sus orígenes pueblerinos, intentando siempre parecer moderna para ponerse a tono con su principal punto de referencia y de rivalidad, la ciudad de Bogotá, tradicional centro de poder político del País.

En cuanto a la construcción de la ciudad de Medellín, la escasa conservación de su patrimonio arquitectónico encaja perfectamente bien con los modelos foráneos aludidos, los cuales privilegiaron otras variables y con la hipótesis comple-

49 Olano, Ricardo. Prop. Civ. *Op. cit.* p. 81.

mentaria acerca del poder que históricamente ha tenido el gremio de ingenieros frente al débil gremio de arquitectos.

A medida que avanzaba el Siglo, el modelo francés, dominante en sus inicios será desplazado paulatinamente por la nueva potencia americana y su preferencia por las vías rápidas (autopistas) y el automóvil particular, la arquitectura comenzará a mirar hacia el Norte.

En efecto, la idea del Plano del Medellín Futuro promovido por la Sociedad de Mejoras Públicas, a comienzos de Siglo (1913), tuvo como modelo un plano visto en la ciudad de Washington y algunos planos de edificios significativos para la modernización de la ciudad de entonces, como el del hotel Nutibara en los años cuarenta, serán encargados a Paul Williams, un arquitecto californiano, mientras que anteriormente el modelo y la mayoría de arquitectos de las obras de cierta envergadura habían sido europeos (Carré, Gavet,

Goovaerts, Buscaglione). Así por ejemplo para la construcción de la Universidad Pontificia Bolivariana, en la década de 1930, se solicitaría el concepto del director de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Washington.⁵⁰

D. La necesidad de crear una escuela de arquitectura

No obstante que en este País, como en otros en que la cultura artística de épocas pasadas dejó sus huellas en forma de venerables edificios de alto valor arquitectónico, se agrega la tarea especial de conservar, hasta donde sea posible, la armonía y articulación tradicional de la arquitectura histórica.

Karl Brunner⁵¹

Durante la primera mitad del siglo XX, la arquitectura antioqueña y no solo ella, estuvo dominada y en buena parte fue realizada, en el mejor de los casos, por

50 "La Ciudad Universitaria Bolivariana. Una obra colosal de Medellín futuro". Por el Ingeniero M. Escobar A. *Revista Progreso*. No. 52. Octubre de 1943.

51 Karl H. Brunner. *Revista Progreso* No. 50. Agosto de 1943. p. 1584.

ingenieros con algunos conocimientos de Arquitectura y, en la mayoría de ellos, por maestros de obra:

[...] Hace pocos años la persona que quería construir una casa buscaba un maestro de obras, le daba ideas de lo que necesitaba y el maestro emprendía la obra. Resultaba en general una construcción sólida pero de deplorables condiciones artísticas. Primero la fachada con alero y ventanas arrodilladas. Luego el indispensable zaguán [...].⁵²

Para 1940, el urbanista europeo Brunner anotaba en forma diplomática para el caso de Medellín, tal vez para no herir susceptibilidades y luego de referirse “[...] al sorprendente progreso en la construcción de mansiones particulares [...]”,⁵³ que aparte de algunos barrios residenciales exclusivos, en donde sobresalía por su número y calidad El Prado, la ausencia de la arquitectura en Mede-

llín era notable:

[...] Sin embargo, hay sectores en que entre las personas que proyectan las casas, los arquitectos legítimos evidentemente quedan en gran minoría. Se ven detalles desproporcionados, extemporizaciones del concreto armado amenazantes, sinfonías atonales de colores, tejados en planos e intersecciones futuristas, equivocaciones estilísticas y hasta inventos de estilos que no logran superar al renacimiento, al tudor o al vasco [...].⁵⁴

Concluía entonces, en la necesidad de la creación de una Facultad de Arquitectura:

A mí me parece, que el grado de desarrollo urbano, la prosperidad local y la distancia de la capital constituyen motivos que justificarían, y más aún: que reclaman la creación de una

52 Olano, Ricardo. *Op. cit.* Tomo II. 1936-1940. Subrayado nuestro. Es interesante destacar el rechazo que ya existía para entonces de todo aquello que utilizara elementos de la arquitectura española, como “aleros” o “ventanas arrodilladas”.

53 Karl H. Brunner. *Op. cit.*

54 *Revista Progreso*. No. 14. Agosto de 1.940. Medellín.

escuela de Arquitectura en Medellín.⁵⁵

Aparte de esta medida, señalaba la conveniencia de una *intervención reguladora* por parte del Departamento Técnico del Municipio:

[...] Conviene autorizar a esta dependencia por medio de un acuerdo municipal para su intervención no sólo en los aspectos de ubicación, planta, solidez, sino también referente al estilo, a la arquitectura y decoración de las construcciones.

Otra disposición reglamentaria deberá referirse a la altura de las construcciones.⁵⁶

La manera como surgen las primeras facultades de Arquitectura de la Ciudad, ayuda a comprender y a confirmar el predominio de la ingeniería durante mucho tiempo. Desde su origen, el Programa de Arquitectura de la Universidad Nacional, sede Medellín, fue una

dependencia de la famosa Facultad de Minas (Ingeniería) y, de manera análoga, la creación de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros (SAI) que data de 1913, agregaba a este nombre:... y Arquitectos.

La arquitectura surge como profesión en Medellín tardíamente, cuando ya los ingenieros gozaban de un gran prestigio y poder en la Ciudad. En el caso de la Universidad Nacional, el Programa nació en 1946, es decir, con casi sesenta años de diferencia en relación a la reputada Escuela de Minas (1887); valga resaltar un hecho muy significativo para nuestra reflexión, cual es la dependencia inicial del Programa de Arquitectura de la Facultad de Minas, que comienza a formar ingenieros con algunos conocimientos de construcción y de perspectiva, que harían las veces de ingenieros-arquitectos.

Solamente, hasta 1954 se creará una Facultad de Arquitectura autónoma adscrita a la Universidad Nacional (sede Medellín),⁵⁷ con

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*

57 Cfr. Restrepo Uribe, Jorge. *Medellín: su origen progreso y desarrollo*. Medellín, Ed. Servigráficas, Cap. XX. 1981.

casi 20 años de diferencia en relación con la creación, en 1936, de dicha Facultad en la Universidad Nacional en Bogotá. Este desfase se reduce a seis años en relación con la Facultad de Arquitectura creada en la Universidad Pontificia Bolivariana, en el año de 1942.

E. Los concursos de fachadas⁵⁸

Con la llegada del ferrocarril, pudieron ya introducirse al Departamento los materiales de construcción que hacían falta para el desarrollo del proceso urbano y fue entonces cuando empezaron a llegar grandes cantidades de cemento y de hierro, iniciándose con gran entusiasmo lo que pudiera llamarse la era de las fachadas.⁵⁹

La situación observada por Brunner, respecto al estado precario de la arquitectura medellinense, y su propuesta de intervenir lo referente a estilo, arquitectura y decoración de las construcciones, además de la ubicación, planta y solidez de las construcciones, contrasta con la política seguida por el Concejo de Medellín al pretender, con el Acuerdo No. 122 de 1916, el “embellecimiento y modernización de la Ciudad y fomento de la arquitectura” a través de un concurso anual para premiar el edificio de propiedad privada, “cuya fachada exterior (fuera) más hermosa” o “cuya fachada exterior (estuviera) totalmente modernizada” y situado en el área del Medellín Futuro, para lo cual se creaba una Comisión de Estética.⁶⁰

58 Al parecer esta idea fue imitada de la ciudad de París que desde fines del siglo XIX organizaba *Concursos de fachadas*. En 1897 el premio en esta Ciudad se concede a la arquitectura moderna estilo francés en cabeza de Guimard con el “*Castel Béranger*”, edificio de apartamentos para arrendar. Véase Choay, Françoise. *Art. cit.* p. 233.

59 Uribe Uribe, E. “Por la Estética urbana”. *Revista Progreso* No. 5. Septiembre de 1939. p. 142.

60 Archivo Histórico de Medellín. Acuerdos. 1916. Acuerdo No. 122 de 1916 del 16 de octubre.

Esta medida resultaba completamente inocua para regular o intervenir las edificaciones a nivel macrourbano. Pero, el Concejo era conciente de esta situación pues establecía, de manera explícita en sus considerandos iniciales, que la propiedad privada gozaba de un *laissez faire* (dejar hacer) en materia de construcciones:

Que al tratarse de propiedades privadas el Concejo no puede prohibir que se hagan construcciones antiestéticas, pero sí puede estimular la modernización y el embellecimiento de las fachadas que hayan de quedar a la vista del público [...].

Estatúyese un Concurso anual para premiar con mil pesos oro el edificio de propiedad privada, ubicado dentro del área del Medellín Futuro [...].

Para que un edificio pueda entrar en el Concurso debe tener una fachada exterior de aspecto moderno y capaz, por sus

condiciones de belleza, de entrar en competencia con otras [...].⁶¹

Estos concursos de fachadas resultan sugestivos para el estudio de la arquitectura de la Ciudad. Un concurso de fachadas realizado en 1919 en Medellín, muestra la concepción de algunos de los miembros de su élite, en particular algunos de los más competentes, para opinar sobre estos temas y con cierta capacidad para influenciar, con sus opiniones públicas, a otras personas menos versadas en estas materias:

[...] Tenemos el convencimiento de que si para la admisión o rechazo de esas fachadas se hubiera aportado un criterio general y no uno local; restringido además, por las consideraciones que dejamos expuestas, habría sido inaceptable el decir que todas ellas tienen condiciones de belleza que las hagan dignas de entrar en competencia con otras; pero al con-

61 Acuerdo 122 de 1916 del Concejo de Medellín. Sobre embellecimiento y modernización de la ciudad y fomento de la arquitectura. Codificación de Acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín. 1886-1919. Tomo I. Tipografía Externado de Medellín.

templar cualquiera de los frontis presentados y pasear luego el recuerdo por los viejos aspectos coloniales de paredes blanqueadas y ventanajes arcaicos, desprovistos de toda intención artística, se presenta al ánimo un contraste tan marcado, que ya no es difícil, para la mera apreciación del sentido estético, que no recibe impresiones absolutas sino comparativas, el decidir que todas aquellas fachadas son toques de embellecimiento local muy dignos de ser tenidos en cuenta.⁶²

Algunos testimonios de los jurados para el premio de fachadas, dejan ver claramente que aún dentro de los edificios seleccionados para el Concurso, se notaban defectos considerables y se hacían comentarios que dejan entrever que la arquitectura todavía dejaba mucho que desear:

[...] A pesar de los defectos que dejamos apuntados, estimamos esta fachada desde el triple

punto de vista de la estética, de la arquitectura y la adaptación a su destino, como muy superior a las demás que teníamos a nuestra consideración, y cuyo estudio crítico no hemos de hacer en esta exposición. Séanos permitido, sin embargo, lamentar la falta de unidad que hemos hallado en la mayor parte de ellas [...].⁶³

El fallo del Concurso de 1919 resulta un documento interesante para percibir la imagen de la Ciudad de entonces y algunas formas de adaptar los viejos edificios a la nueva época con algo de “maquillaje”, pero conservando su “viejo cascarón”. Permite también conocer el tipo ideal de ciudad que tenían los jurados en ese momento y la distancia con aquello que, en realidad, se estaba haciendo en materia de arquitectura:

[...] Habida consideración al hecho de que la gran mayoría de las fachadas modernas que van poco a poco transformando el triste aspecto de nuestra

62 Archivo Histórico de Medellín. Informes al Concejo. Tomo 361 de 1919.

63 Archivo Histórico de Medellín. Actas y asuntos varios. Tomo 383 de 1921.

Ciudad no son construcciones nuevas sino transformaciones de antiguos edificios, creemos que no sería conducente, ni lógico, ni justo traer al juicio definitivo sobre tales fachadas el criterio exigente de un análisis técnico, con el cual sería aceptable que se juzgaran edificios construidos sin las restricciones que naturalmente impone la simple modernización de casas viejas [...]. Ojalá llegara pronto el día (ya que a ello tiende el muy benéfico Acuerdo 122) en que se presentaran ante el jurado muchos edificios nuevos en los cuales el innegable saber de nuestros arquitectos hubieran tenido toda su libre expansión [...].⁶⁴

A renglón seguido, atribúan la “monotonía” de la Ciudad a “[...] la falta de diversidad en estilos y en detalles”.⁶⁵

La justificación del fallo de un miembro del jurado del Concurso

de 1918, informa acerca del aspecto general de los edificios de la Ciudad y de las cualidades de éstos, consideradas dignas de ser imitadas:

[...] Un gran contraste entre nuestros pequeños rascacielos comerciales, todos de aspecto gris como localizados en ciudades manufactureras, atestadas de humo, aparece siguiendo las modernas tendencias de la policromía a amoldarse a las poco favorables condiciones de luz y punto de vista donde está plantado. La fachada indica evidencia de seriedad e inteligente desafío contra un difícil problema arquitectónico. Tenemos aquí un ejemplo interesante en extremo, que marcará la transición, si se quiere atrevida pero favorable, para nuestras estrechas calles.⁶⁶

Varios autores hacen alusión al “aspecto gris” que estaba adquiriendo la Ciudad:

64 Archivo Histórico de Medellín. Informes y Actas de visita. Tomo 361 de 1919.

65 *Ibid.*

66 Archivo Histórico de Medellín. Oficios. Informe del Dr. Ramírez Johns. Tomo 352. Año de 1918.

Hubo un tiempo en que la capital de Antioquia presentaba un aspecto gris y estaba adquiriendo cierta personalidad de tierra fría que aún conservan varios sectores centrales de la Ciudad. Sobre esto es que quiero llamar hoy la atención a los propietarios de casas de fachada para que haga lo posible por variar esa monotonía triste color de cemento, que da la impresión de que sus dueños no son amantes del colorido, de la luz y de la belleza.⁶⁷

No debe pensarse que esta cosmovisión fuera exclusiva de Medellín o de Colombia. Por el contrario, a medida que avanza el Siglo se intenta tratar de borrar toda relación con la arquitectura colonial e inclusive su negación constituía una condición *sine qua non* de lo que se consideraba la "arquitectura contemporánea". Una de las conclusiones del Congreso Panamericano de Arquitectura en Lima en 1948, es muy explícito al respecto:

[...] Que las nuevas construcciones que se levanten, aún junto a las obras clasificadas como Monumentos Históricos, se realicen dentro del concepto de ARQUITECTURA CONTEMPORANEA. Las nuevas construcciones podrán someterse a reglamentación en cuanto se refiere a altura, materiales, colores, líneas de edificación, etc., pero no se justifica que -ni aún so pretexto de guardar armonía- se les adicione elementos formales con reminiscencias de Arquitecturas del pasado. Ambas obras arquitectónicas: el Monumento Histórico y el EDIFICIO CONTEMPORANEO deberán guardar armonía plástica, pero destacando los valores específicos de cada uno, impidiendo así que la confusión entre ellos les haga perder importancia y valor expresivo.⁶⁸

En síntesis, la aplicación de modelos foráneos en un contexto

67 Uribe Uribe, E. *Art. cit.*

68 Archivo Histórico de Medellín. Concejo de Medellín. Asuntos Varios. Tomo 182. Informe de la Comisión al VI Congreso Panamericano de Arquitectura de Lima. 1948.

subdesarrollado, caracterizado por una doble debilidad de la tradición arquitectónica y del Estado en sus intervenciones, trajo como resultado el predominio de la perspectiva ingenieril con sus virtudes pero también con sus limitaciones, defectos y negligencias de una parte, así como el de los intereses privados representados por los urbanizadores, los contratistas de obras públicas o los propietarios individuales, durante los primeros treinta o cuarenta años de este Siglo.

F. Las vicisitudes de un arquitecto belga

[Estamos] seriamente preocupados ante el problema de esas masas entre catedral y fortaleza de los palacios Nacional y Departamental, que nada agradable ha podido decir a nuestro espíritu, que sin poderlo definir, por no ser competentes en el ramo, nos despertaban un sentimiento de rechazo [...].⁶⁹

Los vacíos en materia arquitectónica fueron parcialmente resueltos, en las obras de cierta envergadura,

por un puñado de extranjeros contratados para realizar algunas de carácter monumental (palacios gubernamentales, catedrales e iglesias) y los pocos antioqueños con estudios de arquitectura en el exterior o en Bogotá. Un buen ejemplo de las dificultades de los arquitectos para ser aceptados en el medio, lo constituye la hostilidad manifestada en 1928, al arquitecto belga Agustín Goovaerts, director de la oficina de Ingeniería y Arquitectura encargada de los edificios públicos de Medellín y, gracias a su iniciativa de los municipios de Antioquia, autor de los palacios de la Gobernación y Nacional, el teatro Junín y hotel Europa, la Escuela Nacional de Instructores, la iglesia del Sagrado Corazón (barrio triste), entre sus obras más destacadas.

Según una carta pública de Goovaerts, el fondo de la "polémica" contra él, orquestada a través del diario liberal *El Heraldo*, tenía que ver con la renovación de sus contratos con el Departamento. Al final de la polémica, Goovaerts de manera diplomática manifiesta que

69 *El Heraldo de Antioquia*. Febrero 7 de 1928.

a pesar de la oferta de un nuevo contrato, por parte del Gobernador del Departamento:

[...] por razones de familia, tuve que manifestarle que el 20 de Agosto de este año me vería obligado a decir adiós a Medellín y a todos los buenos y sinceros amigos con que cuento en esta querida ciudad [...].⁷⁰

No obstante, en la misma carta expresa Goovaerts sus verdaderas razones, al afirmar:

[...] Los dirigentes de la Gobernación de hace dos años, podrán contarle [se refiere al periodista] que me hicieron mucha fuerza para que me quedara; pero ya había sentido alguna hostilidad y vacilé mucho antes de aceptar un nuevo contrato, al cual me resolví por fin porque me sentía moralmente obligado a llevar más lejos los

trabajos que se me habían encomendado.⁷¹

Como lo expresa Luis Fernando Molina quién rescató esta interesante polémica:

El doctor Goovaerts debió marcharse en 1928 ante la persecución de que fue objeto por su condición de extranjero desempeñando un cargo que pedía para sí el gremio ingenieril y los "enemigos del régimen", más adeptos a los modelos constructivos y estilísticos norteamericanos, quienes llegaron hasta poner en duda sus estudios profesionales, idoneidad, conocimientos técnicos y honradez administrativa. La persecución usó armas como la calumnia y tomó visos de enjuiciamiento público a través de debates en la Asamblea y denuncias en los periódicos, los cuales se dividieron entre adeptos y opositores de Goovaerts.⁷²

70 Véase Molina, Luis Fernando. "El Palacio Nacional. Historia de la edificación 1925-1990". En: Molina, Luis Fernando (Ed.). *El Palacio Nacional de Medellín. Fundación Ferrocarril de Antioquia*. 1991.

71 *Ibid.* p.27

72 Molina, Luis Fernando. "Agustín Goovaerts. En el Palacio Nacional". *Op. cit.* p. 39

Aparte de estos problemas, es pertinente recordar para una historia de los gustos de la época y a pesar del encanto que por lo general tenía lo foráneo en nuestro medio, que el estilo de Goovaerts forjado en Europa del Norte era muy exótico en nuestro medio y su obra no gustó a algunos sectores influyentes:

[...] El estilo de Palacio tuvo rechazo en un sector de la opinión pública, especialmente por las "pilastras y contrafuertes colosales que inútilmente se proyectan sobre la calle para entristecerla y quitarle espacio", torres, exceso de arcos, asimetría de la fachada, y en general el "estilo de arquitectura un poco indefinido", a causa de la combinación de elementos del gótico, del románico y del renacimiento, resultando "falto de carácter" y de ahí, que "no represente exteriormente los fines para los cuales fue destinado", pues más que un

edificio público, el Palacio tenía apariencia de catedral.⁷³

Tal vez la manera mas patética de expresar esta animadversión frente a su obra fue la **desfiguración** llevada a cabo en el decenio de 1940 del Palacio Nacional, a raíz de las infortunadas intervenciones y cambios de formas (ventanas con forma ojival en la parte superior por rectángulos) y de materiales (piedra en vez de ladrillo), alteraron de manera muy desfavorable un costado del edificio y afectaron el conjunto. Pero, aún antes de esta, el proyecto ya había sufrido modificaciones por parte del antiguo asistente de Goovaerts en la oficina de Ingeniería y Arquitectura, quien había suprimido una torre y realizado simplificaciones en "los elementos estilísticos en las ventanas y supresión de algunos arcos y contrafuertes".⁷⁴

Resulta sorprendente que la segunda deformación a la obra original (en 1940), haya sido realiza-

73 Esta obra fue construida en el período 1925-1934. Molina, Luis Fernando (Ed.). *Op. cit.*

74 *Ibid.*

da no por un *amateur* sino por Pedro Nel Gómez, un ingeniero de la Escuela de Minas y luego arquitecto y urbanista, con estudios en Florencia, con renombre como pintor y en particular como muralista, quién impulsó el movimiento a favor de la creación de una Facultad de Arquitectura en Medellín y diseñó, también, con acierto algunos barrios como Laureles y San Javier, al tratar de romper con el trazado ortogonal y seguir un modelo francés de *boulevares* y glorietas.

En efecto, el maestro Pedro Nel Gómez procedió en 1946, con autorización del gobierno central, a transformar la apariencia exterior del Palacio:

[...] se dio a la tarea de eliminar toda la frondosidad de arcos y adornos, elementos todos estos que con "ingenio" desconcertante llevó a formas rectangulares, como hoy se puede observar en las fachadas de Ayacucho y parte de Carabobo.

Adicionalmente enchapó con piedra de Suesca. Destruyó así el valor más importante del edificio: el ladrillo a la vista, dispuesto en el segundo proyecto por razones de economía, y en cuyo tratamiento Goovaerts fue magistral al punto que durante muchos años, los viejos maestros de la Escuela de Minas dictaron sus clases de construcción frente al paramento del Palacio, por considerarlo una obra maestra de albañilería.⁷⁵

Acerca de la utilización del ladrillo por parte de Goovearts anota Silvia Arango:

[...] Uno de los arquitectos que trabajó el ladrillo de manera interesante en Medellín, fue Agustín Goovearts que hizo formidables arcos a distintas escalas, en varios edificios hoy desaparecidos o en muy malas condiciones.⁷⁶

Por fortuna, el dinero se agotó y el cambio de la totalidad de la fachada no fue posible.

75 *Ibid.* p. 30.

76 Véase Arango de Jaramillo, Silvia. "Tradición reciente del ladrillo". *Revista Camacol*. Vol. 15, No. 51. No. 12. Bogotá. Junio de 1992.

Para 1935, el ingeniero-arquitecto del Departamento se quejaba de tener que respetar los proyectos de Goovaerts para lograr terminar el Palacio Nacional, al manifestar que:

[...] por estar muy avanzada la obra. Por lo menos la fachada será preciso acabarla aceptando toda la frondosidad de adornos que nos impuso su fantasía extravagante.⁷⁷

Infortunadamente para Medellín casi todas las obras de Goovaerts han desaparecido demolidas (el hermoso teatro Junín) o han sufrido alteraciones inauditas en su fachada, como el Palacio Nacional, recientemente vendido a un comerciante. En los últimos años la fachada y el espacio público circundante de la obra cumbre de Goovaerts: el antiguo Palacio de la Gobernación (hoy de la Cultura) conservado en buen estado después

de una obra de restauración y mantenimiento, quedaron seriamente desfigurados por la infraestructura elevada del tren Metropolitano, de manera permanente y prácticamente irreversible.

Hoy se considera a Goovaerts como un discípulo destacado del célebre arquitecto belga Víctor Horta⁷⁸ y sus obras, de haberse conservado en su totalidad, sin duda constituirían un gran patrimonio arquitectónico de la Ciudad. Las críticas a Goovaerts constituyen un valioso documento para estudiar la mentalidad y los prejuicios de la época de una parte y, de la otra, del poco conocimiento de la arquitectura que tenían los críticos de la obra, así como la expresión de los intereses creados y los poderes urbanos que estaban detrás de los contratos de obras de cierta envergadura. Pero, a pesar de todo, tanto para los defensores (minoría, aunque la hubo) como para los detractores de

77 Restrepo Uribe, Jorge. *Op. Cit.* p. 378.

78 El arquitecto Horta construyó el edificio Tassel en Bruselas considerado como el primer "inmueble-manifiesto" del estilo moderno europeo, adelantándose en un año al acta de nacimiento de la arquitectura moderna de estilo francés. Véase Choay, Françoise. *Art. cit.* p. 233.

Goovaerts, la obra se impuso y sus vestigios han marcado el centro urbano, difícil de imaginar hoy si dejaran de existir.

[...] La ciudadanía interiorizó el Palacio [se refiere al Nacional] como parte integrante de su cotidianidad, especialmente por su connotación con el mantenimiento del orden social, el suicidio y el castigo.⁷⁹

En conclusión, el atropello al espacio urbano y al corazón histórico de la Ciudad con la obra del tren Metropolitano, cuya entrada al centro constituye un desastre arquitectónico (para no hablar del aspecto económico) es, una vez más, la confirmación en los tiempos presentes (¿postmodernidad?) de nues-

tra tesis para el pasado, del predominio de la visión estrecha del ingeniero sobre su aspecto estético y de la minusvaloración de la arquitectura y del patrimonio histórico de la Ciudad en su forma más brutal.

Basta una mirada detenida desde el costado Oriental de la plaza de Berrío, para constatar que Medellín no ha aprendido de la experiencia. Es necesario recordar, hoy, todo esto a la ciudadanía, con la esperanza de que nunca más vuelva a suceder algo parecido y para que se tome conciencia de que este tipo de decisiones, al cambiar radicalmente la imagen del centro histórico, es un asunto colectivo y merece un debate público, pues involucra y afecta a sus habitantes en su interés común.

79 Véase sobre este aspecto algunos comentarios en Molina, Luis Fernando (Ed.). *Op. cit.* p. 31 y siguientes, algo parecido en cuanto a su asimilación tardía se podría anotar acerca del Palacio de la Cultura (antigua Gobernación).