





El edificio LA NAVIERA y el modernismo arquitectónico en Medellín

FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR

LUIS
FERNANDO
GONZÁLEZ
ESCOBAR

El que fuera el edificio emblemático de la empresa de navegación a vapor más importante de Colombia en la primera mitad del siglo xx pasó a ser a principios de 2013 el espacio de clases de los estudiantes de la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia, mientras se restaura su sede sobre la carrera Carabobo, entre las calles Urabá y Belalcázar, en la parte norte del centro ampliado de la ciudad de Medellín. Esto generó el desconcierto entre profesores y estudiantes, poco habituados a visitar el centro de la ciudad, en medio del ruido y el tráfico vehicular, la contaminación y la informalidad, la falta de comodidades y el evidente temor por un territorio que ya no consideran como suyo, y con el que la mayoría de ellos tiene poca pertenencia. Además el edificio no es, arquitectónicamente hablando, el más adecuado para tareas educativas, de ahí la natural extrañeza e incompreensión.

Lo que expresaron los estudiantes y profesores pudo haber sido dicho por muchos otros habitantes de la ciudad de Medellín, en tanto el centro es para ellos un territorio de incertidumbre y miedo, y aquel edificio no les significa mayor cosa, no lo tienen como referente ni histórico ni simbólico, pese a su indiscutible valor en ambos sentidos. En parte también se debe a que la clase dirigente ha privilegiado aquella arquitectura patrimonial que enfatiza en los valores religiosos y políticos de una sociedad con un supuesto pasado glorioso pero bajo el control de sus postulados; menos

importancia tiene esa otra arquitectura que da cuenta de la sociedad que trata de salirse de aquel molde férreo para insertarse en la corriente de la secularización y la apertura a otros horizontes de modernidad a mediados del siglo xx.

De manera paradójica, la que fue considerada la ciudad industrial de Colombia se ha interesado poco por valorar y preservar los importantes ejemplos de arquitectura comercial e industrial. Apenas quedaron para la ciudad, después de muchos esfuerzos fallidos, los antiguos Talleres Robledo, aunque esto implicó barrer parte importante de la zona industrial, tal vez porque, reciclado como Museo de Arte Moderno, esa pequeña área le daba el *good will* suficiente para vender a buen precio el resto de lo demolido trocado en mala arquitectura residencial.

En conjunto, los edificios a los que menos importancia se les ha dado son aquellos cobijados con el rótulo de “arquitectura moderna”. Todas aquellas formas geométricas asépticas, carentes de decoración y abstractas en su formalización, no parecieran tener la misma importancia para la historia urbana de la ciudad que los antiguos o viejos, mal etiquetados como coloniales y republicanos. Todavía, después de años de insistencia porque fuera lo contrario, se sigue infravalorando esta arquitectura que, para algunos historiadores, tuvo una época dorada entre los años 1940 y 1960, pero cuyas determinantes hay que rastrear unas décadas antes. Precisamente el edificio de La Naviera es uno de aquellos ejemplos que pueden pasar desapercibidos en el intenso tráfico del centro de la ciudad, cuya valoración no ha sido lo suficientemente establecida, como para destacar con este y otros ejemplos similares la impronta de las transformaciones estéticas y, por qué no, de los cambios de una sociedad que encontraron en las formalizaciones arquitectónicas otra manera de expresarlos.

Es necesario precisar, sin embargo, que La Naviera no se puede leer como una obra arquitectónica aislada, sino como parte de un proyecto urbano relacionada, en primer lugar, con un grupo de obras arquitectónicas que, con promotores, arquitectos y años de construcción diferentes,

se desarrollaron alrededor del proyecto urbano de la plazuela Nutibara, y en segundo lugar con una nueva concepción estética que, en diferentes formas, se comenzó a manifestar en la ciudad desde finales de la década de los veinte.

El desarrollo de una plazuela, que cubría la quebrada Santa Elena, entre las carreras Palacé y Bolívar y entre las calles Calibío y Maracaibo, era una idea ya esbozada en 1923, aunque su realización tendría muchas vicisitudes y solo se concretó a mediados de la década de los cuarenta. El proyecto tuvo el impulso permanente de la Sociedad de Mejoras Públicas, que lo promovía para 1933 como una “necesidad de Medellín por razones de tránsito, de higiene y... hasta por negocio”;¹ sin embargo, para el historiador Fernando Botero Herrera tuvo más influencia la última razón que las dos primeras, especialmente cuando el proyecto de la plaza fue asociado al desarrollo de un hotel de turismo para la ciudad de Medellín, con la constitución, en abril de 1938, de la Sociedad Hotel Nutibara S. A. Botero Herrera ve en este proyecto uno de los ejemplos de la prevalencia del interés particular sobre el interés general, cuando a los promotores se les benefició de múltiples maneras, incluyendo expropiaciones y recursos públicos que terminaron favoreciendo a una sociedad de particulares.

Lo cierto es que, hasta la constitución de esa sociedad para construir el “hotel moderno”, el interés por desarrollar dicho espacio público no avanzó en la forma que se requería en un proyecto de la magnitud e importancia atribuida a la futura plazuela, en la medida en que esta serviría para regenerar un sector de mala arquitectura que, según los cánones impuestos, afeaba la ciudad y no era la antesala requerida para los palacios de gobierno departamental y municipal. Pero a partir

de abril de 1938 el entusiasmo por la plazuela fue mayor, al punto que para ese año se tenía un proyecto muy vanguardista del hotel y una propuesta urbanística que modelaba toda la arquitectura alrededor de la plazuela, realizada por la oficina de arquitectura de H. M. Rodríguez e Hijos. Pero, ni el diseño del hotel ni el desarrollo del espacio público propuesto aquel año, fueron los ejecutados en los años





Interior del edificio La Naviera, actualmente llamado Edificio Antioquia

siguientes; aunque lo interesante es que la forma plástica, como se remataba la esquina formada entre la carrera Palacé y la Avenida Primero de Mayo, donde se implantaría luego el edificio de La Naviera, se mantuvo pese a los años, a los cambios en los proyectos y a ser otros los arquitectos responsables del diseño del edificio.

La última casa que “afeaba” el proyecto de la plaza fue demolida en 1944. Se trataba de una casa de bahareque y teja de barro que pertenecía a una familia Garcés Mejía, la cual resistió por varios años el afán transformador e, incluso, sobrevivió a un incendio que, según la prensa de la época, fue coreado por los curiosos, quienes “vociferaban pidiendo dejara quemar íntegramente esa casucha, por el bien de la ciudad”.² Esto dio lugar al desarrollo de un proyecto que incluía los jardines y una fuente pública —Fuente de Las Américas—, realizado ese mismo año de 1944 por el maestro Pedro Nel Gómez, sin que tampoco se cumpliera en su totalidad pero que de todas maneras fue el derrotero para la construcción y puesta en funcionamiento para el año de 1945. Así, la Plaza Nutibara fue un espacio urbano ganado a la quebrada y convertido en el eje articulador de las nuevas propuestas urbanísticas que incluía el desarrollo de la avenida Juan del Corral y la monumental Avenida Santa Elena de 120 metros de sección propuesta en 1945.

La plazuela Nutibara era entonces el corazón de la nueva ciudad moderna, la que a su alrededor se venía configurando con proyectos arquitectónicos significativos como el Edificio B. Ortiz —después Hotel Continental— (1939), el edificio



De manera paradójica, la que fue considerada la ciudad industrial de Colombia se ha interesado poco por valorar y preservar los importantes ejemplos de arquitectura comercial e industrial.

Central de la Cervecería Unión (1941), el edificio Álvarez Santamaría (1944), el periódico *El Correo* (1945) y el propio Hotel Nutibara (1945), aparte de servir de la antesala deseada por la clase dirigente para su Palacio Departamental, pese al anacronismo que este último significaba frente a la nueva estética arquitectónica urbana que se introdujo en estos y en otros edificios cercanos como el de La Bastilla (1942) y la Compañía Colombiana de Seguros (1944), para señalar algunos ejemplos representativos.

Las ideas arquitectónicas de Agustín Goovaerts, que predominaron en la década de los veinte en los sectores conservadores de la sociedad, fueron duramente cuestionadas desde finales de esa misma década, por su anacronismo estético y por su inadecuación a la realidad económica, cultural, histórica y aun climática, entre otros factores esgrimidos por los críticos. La ciudad muestrario historicista, pretendida por el arquitecto belga, había sufrido una gran derrota, con



La plazuela Nutibara era entonces el corazón de la nueva ciudad moderna, la que a su alrededor se venía configurando con proyectos arquitectónicos significativos como el Edificio B. Ortiz [...], el edificio Central de la Cervecería Unión [...] y el propio Hotel Nutibara.

un punto de inflexión determinante desde el fallo del concurso del Palacio Municipal en junio de 1932, cuando los jurados adjudicaron el primer lugar al proyecto presentado por Horacio Marino Rodríguez e Hijos, destacando no solo la calidad específica del proyecto ganador, armónico y sobrio, sino también el nivel de los profesionales de Medellín representados en los cuatro proyectos presentados, pues ello demostraba lo innecesario de los arquitectos extranjeros y la capacidad de los locales, más atentos a su propia realidad.

No pareciera ser una mera coincidencia que fuera la oficina de arquitectura de Horacio Marino Rodríguez e Hijos la ganadora de aquel concurso de la sede gubernamental municipal, dado que tanto Martín Rodríguez como su hermano Pedro Nel Rodríguez se unieron para

promover teóricamente en la prensa escrita una nueva arquitectura en la ciudad y, a su vez, proponer lo que ellos mismos llamaron los primeros ensayos de arquitectura moderna en la ciudad. Pese a que tuvieron que hacer concesiones a los promotores particulares que les demandaron lenguajes cercanos al exotismo y al historicismo, proyectos como el Palacio de Bellas Artes, el edificio B. Ortiz, o el Central de Cervecería Unión, fueron propuestas que buscaron simplificar la decoración arquitectónica en boga, aproximando el lenguaje arquitectónico urbano al Art Decó, a la Secesión vienesa o el vanguardismo figurativo del corte del expresionismo alemán —diferentes formas del modernismo arquitectónico—, lo cual se manifestó con mayor rigor en las propuestas arquitectónicas que se quedaron en planos como el proyecto del Hotel Nutibara de 1938, osado y sin antecedentes en la ciudad de Medellín, o el edificio Ospina, diagonal a donde se implantaría el edificio de La Naviera, cuyos seis pisos, con sus franjas horizontales de ventanas, su esbeltez y su limpieza volumétrica, hubieran sido un excelente complemento en el entorno.

De modo que para la década de los cuarenta ya había en la ciudad una experiencia técnica para la construcción de edificios en altura, desde la inauguración, en 1929, del edificio Henry, y además se les reclamaba a los arquitectos otras respuestas para las necesidades urbanas en los órdenes técnico-constructivo, material, funcional, climático y estético. En términos estéticos, la importancia de la decoración externa aplicada desaparecía o se simplificaba y se reducía a aspectos muy precisos, pues se le dio más importancia al volumen, en tanto la forma tenía toda la carga expresiva que se le quería dar al proyecto arquitectónico.

Es claro que aquello que Renato de Fusco llama el código-estilo de una de las vanguardias figurativas más importantes de principios del siglo xx, el expresionismo alemán, tuvo repercusiones locales en una buena cantidad de ejemplos de arquitectura industrial, comercial y aun residencial, con el sello expresionista. Si bien este movimiento se dio fundamentalmente después de la Primera Guerra Mundial, sus epígonos locales lo asumieron en la década de los treinta y en los años siguientes, retomando líneas curvas

cóncavas y convexas, y la ruptura con el geometrismo decó, el uso de franjas de ventanas o los remates curvos en las esquinas, a la manera de los usados por el arquitecto Erich Mendelsohn, aunque no en todos los casos con curvas de amplio radio como aquel arquitecto alemán las usaba o pintaba en sus obras representativas.

La incidencia alemana en el medio antioqueño ha sido minimizada, o no se le ha visto la importancia que probablemente tuvo a principios del siglo xx, cuando inversionistas alemanes fueron fundamentales en la primera industria bananera en Urabá (en Puerto César en la segunda década del siglo xx), en las primeras empresas aéreas, o en actividades bancarias como el famoso Banco Alemán-Antioqueño, entre otras inversiones relevantes. Esa relación comercial entre Bremen, Hamburgo y otras ciudades alemanas por intermedio de la famosa Hamburg-Amerika Line tuvo repercusiones directas en cierta arquitectura local; basta señalar el ejemplo destacado de la sede del Banco Alemán-Antioqueño, cuyo edificio en la calle Colombia seguía las formas de otro edificio bancario en Hamburgo, el que aparecía en la guía comercial de aquel puerto en manos de comerciantes locales. La genealogía estética de raigambre germana está por estudiar de manera adecuada, pues se vislumbra desde los mismos libros de arquitectura que poseía la vieja Biblioteca de Zea —aún hoy en la biblioteca de la Universidad de Antioquia— hasta la arquitectura en el paisaje urbano configurado desde la década de los treinta, como el caso de La Naviera.

Lo cierto es que fueron varios los ejemplos que antecedieron al proyecto de La Naviera, donde las sensuales curvas esquineras determinaron la singularidad volumétrica, pero ninguno de los casos alcanzó el esplendor expresivo de este edificio, en tanto la forma asumida encajaba perfectamente con las pretensiones figurativas de los arquitectos, dirigidas a los dueños de la edificación. El promotor del edificio fue la Naviera Colombiana, empresa de navegación fluvial fundada en Medellín en 1920 por inversionistas antioqueños, entre los que estaba el que fuera presidente de Colombia entre 1910 y 1914, Carlos E. Restrepo, quien fue su primer gerente. Cuando decidieron iniciar la construcción, la empresa todavía era boyante, pues controlaba



buena parte del negocio de la navegación y el transporte de carga. Después del primer vapor de la empresa, el “Tolima”, siguieron otros como “Atlántico”, “Quindío”, “El Ruiz”, “Cisneros”, entre otros, donde la elite local fue de Puerto Berrío a la Costa Caribe en camarotes con abanicos eléctricos, baños, salones alumbrados y espacios con servicios de mesa que reproducían un ideal de mundo burgués. El barco a vapor era en el imaginario un ejemplo destacado del progreso, y seguía conservando un aura mítica, de refinamiento y buen gusto. Y eso era precisamente lo que los arquitectos quisieron trasladar a la forma construida.



Los arquitectos Federico Vásquez e Ignacio Vieira, diseñadores también del edificio La Bastilla con líneas expresionistas, en el dibujo inicial del proyecto quisieron incluso ser mucho más literales con la forma de proa de barco. La forma aguda del lote y la modelación que se hizo del conjunto urbano arquitectónico de la plazuela Nutibara en 1938 ya anticipaban ese remate curvo, pero los arquitectos, de manera decidida y más que figurativa, dibujaron un barco navegando, con su proa con ventanas ojo de buey rompiendo las olas, sus ocho pisos divididos por balcones volados con barandas, la cabina de mando a lo largo de toda la cubierta y, coronando la proa, la bandera de La Naviera flameando en todo su esplendor.



No podía ser más literal la imagen arquitectónica dibujada, pero luego fue atemperada por los mismos arquitectos que mantuvieron la expresiva línea curva esquinera a manera de proa, con franjas horizontales de ventanas de vidrio, siendo de mayor importancia y jerarquía la que daba sobre la plazuela Nutibara, en donde una franja vertical separa la parte anterior del cuerpo central, cuyos balcones se retranquean o retrasan, muy seguramente como elemento de control solar al estar expuesta al poniente, contrario a la fachada sobre la carrera Palacé que no está expuesta y, por lo tanto, es totalmente plana. Sin duda que es un acierto, como buena parte de la arquitectura de aquellos años, el primer piso o piso noble, pensado en relación visual directa con la calle y el espacio público, aunque se impedirá con la colocación de cortinas metálicas. Aparte de lo anterior, destaca la todavía presente carpintería metálica y el trabajo decorativo aplicado en



las puertas, con relieves y medallones cuyas escenas hacen alusión al comercio fluvial, además del ya desaparecido escudo de la empresa, el cual coronaba la franja vertical de la fachada sobre la plazuela, que fue retirado de su fachada en 1955.

Las excavaciones del edificio se iniciaron en 1946 y fue inaugurado en 1949, cuando fue celebrado en la prensa y las guías como uno de los más bellos y modernos de la ciudad; en síntesis, un aporte al “Medellín moderno”. Pero no fue el único inaugurado ese año en la ciudad con esas formas expresionistas, pues también se terminó el edificio de Provisión Agrícola de la Caja de Crédito Agrario, diseñado por la firma Colombiana de Construcciones —formada por los arquitectos Rafael Mesa, Juan J. Montoya y Juan Restrepo A.—, de gran calidad y plasticidad, pero aun así no tan relevante por su importancia, ubicación y características como el de La Naviera. Pese a todo, en 1954 pasó a ser propiedad del departamento de Antioquia, por lo cual se renombró como Edificio Antioquia. No ausente de polémica, en

plena dictadura del general Gustavo Rojas Pinilla, temporalmente el último piso fue residencia del gobernador, el brigadier General Pioquinto Rengifo. Durante varios años más en posesión del gobierno departamental, fue el edificio de las Rentas Departamentales, luego de lo cual fue ocupado por oficinas judiciales de la Fiscalía, antes de ser abandonado y entregado en comodato a la Universidad de Antioquia. Hoy, pese a los abusos de los cambios de uso, la forma emblemática y el simbolismo del edificio no desaparecen, sigue siendo una proa, aunque apuntando a un futuro incierto, en ese mar bravío en que se ha convertido el centro de la ciudad de Medellín. ■

Luis Fernando González Escobar (Colombia)
Profesor Asociado adscrito a la Escuela del Hábitat, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín).

Notas:

¹ *El Heraldo de Antioquia*, Medellín, núm. 2389, 18 de julio de 1933, p. 15.

² *La Defensa*, Medellín, núm. 6765, 24 de julio de 1944, p. 2.