

EL AUTOMÓVIL LA CIUDAD Y LA ARQUITECTURA DE MEDELLÍN

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR



Medellín está en un valle estrecho donde cada vez se respira menos oxígeno puro y más aire contaminado. Un espeso manto grisáceo de contaminación atmosférica aparece sobre el paisaje urbano contradiciendo el risueño imaginario de la eterna primavera, que quedó reducido a las postales turísticas de un pasado no tan reciente como muchos piensan. Los augures del futuro próximo no son alentadores en cuanto al cambio de rumbo para mejorar las condiciones atmosféricas, no tanto por la falta de conocimiento sobre las acciones a implementar, sino por una sumatoria que entraba esas posibilidades, en donde se conjugan falta de voluntad política, equívocos en las prioridades de la política urbana, intereses comerciales que no se quieren tocar y, entre otras cosas más, una cultura urbana configurada alrededor del vehículo particular. Como muchas ciudades del mundo, Medellín se entregó sin reservas a él. Su estructura urbana se modeló para servirle a este dios de la modernidad y no al contrario.

En un informe de enero de 1912, el ingeniero Juan de la Cruz Posada le señalaba a los concejales de Medellín: “[la] edificación y el desarrollo de la ciudad de Medellín no ha obedecido a un plan racional alguno y se ha faltado a elementales principios, y esto, en mi concepto, hace casi imposible la introducción de sistemas de locomoción que satisfagan plenamente”; con lo cual les advertía de las dificultades que tenían las calles de la ciudad para soportar autobuses, tranvías y “automóviles industriales”, pues no había ni acueducto ni alcantarillado adecuados para soportar el peso de los vehículos, ni tampoco pavimentos apropiados, tersos y suaves, “sin escabrosidades, y amplitud de calles”. La ciudad no estaba preparada para cambiar el tránsito de caballos, carruajes, berlinas, victorias y toda clase de coches que todavía dominaban el paisaje urbano y su tráfico a principios del siglo xx.

Al momento del informe del ingeniero Posada apenas había transcurrido algo más de un decenio desde la traída, no sin

peripecias, del primer automóvil a la ciudad. Los cronistas de la vieja Villa establecen como pionero del automóvil al rico empresario Coriolano Amador, quien trajo hacia 1899 uno de fabricación francesa, marca De Dion-Bouton Tipo De, con *chauffeur* de la misma nacionalidad incluido, pero que solo rodó unas pocas cuadras antes de quedar mudo y quieto frente el estupor de la masiva concurrencia que quería ver ese novedoso espectáculo, la que debió contentarse con ver regresar a empujones aquel raro armatoste a la casa del propietario, en la esquina de Palacé con Ayacucho, tal y como lo narró Lisandro Ochoa en sus *Cosas viejas de la Villa de la Candelaria*.

De 1899 a 1912 circularon automóviles aunque más por diversión, lujo y distinción social de ciertas familias de la elite local que por razones de funcionalidad y movilidad, aunque alguno hubo de alquiler y otros de algunas familias que vivían en las colinas circundantes, por ejemplo, en el barrio Majalc —hoy La Mansión, contiguo al barrio Prado—, que bajaban diario al trabajo en sus carros.

Más allá del hecho anecdótico y solitario del carro del rico Amador, es a partir de la década de 1910 cuando la lógica que comenzó a imperar en Medellín fue la de adecuar la ciudad para ponerla al servicio del automotor: si había que cambiar los viejos atadores se cambiaban, si era necesario mejorar las vías se mejoraban, si era necesario pavimentarlas o asfaltarlas se hacía, si era necesario ensanchar las calles se ensanchaban, si se tenían que cubrir las quebradas para volverlas vías por las que transitaran se cubrían... todo estaría dispuesto para facilitar su circulación, comodidad y velocidad. Incluso sacrificando otros medios de transporte que pudieran competirle y servir de mejor manera a la configuración y el desarrollo urbano, como lo fue el tranvía por 30 años, esto es, entre 1921 y 1951.

En 1913 la ciudad tenía su plano del *Medellín Futuro*. Apenas unas escasas docenas de automóviles estaban circulando por las calles de tierra y piedra, pero ya se incluía

en la proyección futura urbana una gran Avenida Circunvalar. Casi 10 kilómetros de longitud por todo el perímetro oriental de la ciudad, que se conectaba a su vez con una Gran Avenida a ambos lados del río Medellín, desde el puente de Guayaquil en el sur hasta el Gran Bosque —hoy Jardín Botánico— en el norte. Ese imaginario potente que rodeaba la estructura urbana se correspondió, en esta misma década del diez, con el ensanche de calles en su interior; la estrechez de las mismas era considerada un problema de higiene, pero, de manera fundamental, como un impedimento para la circulación de los carros, de ahí la necesidad de pasar de vías de escasos 8 metros de heredad colonial a unas higiénicas de 15 metros, como se venía propugnando desde 1892. Ante las dificultades, los incendios de 1916 y 1919 fueron aprovechados para ampliar calles y cambiar la alineación de fachadas, como en la calle Boyacá —en el costado norte del parque de Berrío—, práctica que se intensificaría a partir de la década de 1920, cuando se compraron fajas de terrenos para demoler casas y ensanchar vías, además de hacer ochaves, es decir, cortar las esquinas para que los conductores tuvieran visibilidad al girar en las mismas. Con las décadas llegarían los grandes planes viales. El primer Plan Vial se planteó con el Plan Piloto de 1948-1951, de los urbanistas José Luis Sert y Paul Wiener; se definieron luego las directrices en el Plan de la Oficina Reguladora de 1959 y, finalmente, se desarrolló entre 1964 y 1972, lo que implicó entre muchas otras obras las denominadas troncales que comunicaban la ciudad de oriente a occidente con secciones viales de 30 metros, aunque en el caso de la emblemática calle Colombia se redujo a 20 metros, y unos anillos periféricos como la avenida Oriental y la avenida del Ferrocarril, obras que no solo implicaron grandes inversiones económicas, sino la demolición de cientos, de miles de casas, con un dramático cambio del paisaje urbano que aún hoy proyecta su sombra y la ciudad trata de enmendar sin fortuna.



Foto: Carlos Rodríguez. Cortesía Biblioteca Pública Piloto

Era el inicio de la ciudad del cemento y el automóvil. Ya para la década de 1920 Medellín estaba dispuesta para el automóvil; no en vano, solo en 1925, entre mayo y junio, se pasó de 264 a 308 vehículos, sin contar los 179 que venían de los municipios vecinos.

Pero volvamos a las calles de Medellín en la década de 1910: estas aún eran en tierra y piedra, por lo que en 1914, por ejemplo, la municipalidad se planteó la compra de un “automóvil para regar las calles de Medellín y para apagar incendios”; es decir, un carro que sirviera al doble propósito del regado de calles para evitar el polvo a la vez que para la extinción de incendios, y que fue negociado con el señor Arturo Frederech de la casa de Víctor Sperling, de Leipzig (Alemania). No sería por mucho tiempo,

pues esa idea de mejorar las superficies de rodamiento para que el auto se desplazara, ya no de manera lenta y bamboleante sobre los empedrados, empezó a cambiar entre 1923 y 1927 cuando se comenzaron a pavimentar iniciando, como no, con la emblemática calle Junín y el propio parque de Berrío, entre otras calles aledañas; pero la actividad le pareció tan lenta y el número de calles tan limitado a un destacado grupo de ciudadanos, que enviaron en agosto de 1928 una petición al Concejo de la ciudad para pedir que no destinaran recursos a la construcción de un edificio para la sede del municipio y lo hicieran mejor a lo que sí era prioritario y urgente, pues el “crecimiento inusitado de la población urbana; el prodigioso desarrollo del tráfico, y la intensidad de las construcciones exigen de una manera imperiosa que nos preocupemos, ante todo, de establecer el alcantarillado y el pavimentar las calles de la ciudad”. Un Palacio Municipal no se consideraba necesario, de hecho se pospuso su construcción por unos años más y se intensificaron no solo la pavimentación, sino el asfaltado de las principales calles.

Pero no fue suficiente tumbar casas para ampliar calles, ni pavimentarlas, ni posponer arquitecturas emblemáticas, sino que la estructura urbana se fue completando con los puentes de concreto armado que permitieron darle continuidad a las calles antes interrumpidas por las quebradas o

con frágiles puentes que no garantizaban la circulación de los pesados carros; pero, sobre todo, se empezaron a cubrir las mismas quebradas para habilitarlas como vías. Uno de los argumentos iniciales para cubrir las fuentes hídricas fue el de los malos olores y la contaminación, pero como bien lo intuyó el arquitecto Gerardo Posada en 1927, cuando se cubría la Santa Elena, en un tramo entre los puentes de Junín y Baltazar Ochoa, más que la salud se hacía por el afán de progreso y, sobre todo, “por los miles de autos que van a llegar”. Se dolía Posada desde Roma, en donde vivía, y se preguntaba “¿por qué cubrirla para que rueden mejor unos autos más?”; pero, adicional a ello, presentía lo que ocurriría a futuro con el resto de la quebrada, de ahí su oposición, “[...] aunque una mínima parte, pues más tarde seguirá la *historia* de que la ciudad lo necesita”. No solo fue la Santa Elena, sino muchísimas más las que con los años quedaron sepultadas y convertidas en vías, quebradas hoy en el olvido para los despreocupados y acelerados transeúntes urbanos. Cien años después, movimientos sociales plantean la apertura de aquello que el arquitecto Posada reclamó en 1927 que no se cubriera.

Era el inicio de la ciudad del cemento y el automóvil. Ya para la década de 1920 Medellín estaba dispuesta para estos; no en vano, solo en 1925, entre mayo y junio, se pasó de 264 a 308 vehículos, sin contar los 179 que venían de los municipios vecinos. En junio eran 120 automóviles de alquiler, 73 de uso particular, 48 camiones de pasajeros y 67 camiones de carga, es decir 193 automóviles y 115 camiones. En su mayor porcentaje los autos eran marca Ford, pero también los había Buick, Cadillac, Gray, Hudson Essex, Lincoln, Nash, Overland, Packard, Studebaker, Stutz, entre otras, hasta sumar entre todas unas cuarenta, que daban prestigio y lujo a sus propietarios, pese a que el mayor porcentaje de ese entonces eran de servicio público, en los que ya figuraban de manera destacada los camiones de pasajeros, que luego se conocerían como “chivas”, unas carrocerías acondicionadas



Foto: Gabriel Carvajal. Cortesía Biblioteca Pública Piloto

para transportar personas; estos fueron los antecedentes de los autobuses que, a partir de la década siguiente, esto es, 1930, comenzarían a competir y luego desplazar las redes del tranvía a los diferentes barrios de la ciudad.

En términos del automóvil particular, su condición social no menguó sino que aumentó con el paso de los años, cuando los autos fueron mayoritariamente particulares, como ocurre en tiempos presentes con medio millón de autos privados y solo unos 50.000 taxis públicos. La modernidad cinética llegó para multiplicarse, pero de los años de la funcionalidad y el servicio, del uso restringido a unos grupos sociales minoritarios y, por tanto, de su representatividad de estatus, fue pasando por el *glamour*, la moda, el consumo, el ascenso social y el poder mafioso hasta llegar a los tiempos presentes de la popularización y la banalización, sin que por ello pierda alguna de sus diversas connotaciones, que para muchos sectores sociales representa de manera diferenciada. La cultura urbana y muchas de las relaciones sociales se configuraron alrededor del carro, donde la vanidad y el individualismo extremo se manifiestan como elemento determinante hasta convertir lo colectivo y público en una condición indeseada.

Ahora bien, el automóvil obligó al cambio arquitectónico, como se ha visto hasta el momento, cuando la apertura de calles para convertirlas en avenidas cada vez más amplias implicó la configuración de nuevas fachadas urbanas, y también involucró nuevas tipologías arquitectónicas específicas. La primera de ellas fueron los llamados quioscos de gasolina, luego las bombas de gasolina y, después, las modernas estaciones de servicio. Como ocurrió con las diferentes tipologías arquitectónicas que se configuraron para servir al automóvil, estas también fueron portadoras de estéticas historicistas en sus inicios y luego variaron hacia el funcionalismo y la racionalidad; incluso, algo no debidamente estudiado y hasta olvidado es que las estaciones de gasolina fueron pioneras en lenguajes arquitectónicos: del

primer quiosco historicista, en pleno parque de Berrío en la década de 1920, hasta las estaciones de gasolina en la década de 1950 construidas en las nuevas áreas de expansión urbana de la ciudad; estas últimas, por ejemplo —proyectadas en su concepción general por el departamento de construcciones de la Shell de Colombia S. A., que llegó a competir en 1954 por el mercado de la gasolina— fueron construidas a nivel local por la oficina de Ingeniería y Arquitectura, de la que formaban parte los arquitectos fundadores Gonzalo Restrepo Álvarez y Antonio Álvarez Restrepo. Estas estaciones destacaban por su implantación, levantadas sobre columnas redondeadas, con formas gráciles y ligeras de los volúmenes de paredes vidriadas y losas planas, de corte funcionalista que evocaba de alguna manera la arquitectura de Mies van der Rohe; mientras que las estaciones de la Esso eran también de concreto con losas planas, pero remates esquineros curvos en la cubierta y los muros vidriados, con unas formas decididamente expresionistas.

Otro tanto se puede decir de los talleres de servicios o las centrales de llantas, cuyas concepciones espaciales y volumétricas eran novedosas para la ciudad, en tanto debían disponer desde zonas de aparcamiento hasta lugares para las labores mecánicas o de cambio de llantas, más las oficinas y los lugares de exhibición. Se construyeron bellos ejemplos de esta arquitectura comercial, tanto desde la vertiente expresionista en una sola planta como en la funcionalista, con volúmenes que en sus fachadas vidriadas eran un triple volumen, con lo cual se lograba un generoso espacio interior. Poco quedó de esta arquitectura en medio del deterioro urbano, la grasa y el aceite, el abandono y el desinterés por darle una dignidad urbana y arquitectónica a estas actividades en los nuevos proyectos de renovación urbana.

Otro de los efectos dramáticos del automóvil en la ciudad fue su aparcamiento, en un inicio sobre la calle misma, como bien lo hacían en la década del veinte los automóviles de servicio público en el propio parque



Cortesía Biblioteca Pública Piloto

El automóvil obligó al cambio arquitectónico, como se ha visto hasta el momento, cuando la apertura de calles para convertirlas en avenidas cada vez más amplias implicó la configuración de nuevas fachadas urbanas, y también involucró nuevas tipologías arquitectónicas específicas.

de Berrío o en la plaza de Cisneros con sus camiones. La calle fue el espacio primordial hasta que surgieron los parqueaderos, con los cuales se plantea otro drama arquitectónico urbano, puesto que con la demolición de viviendas y edificios antiguos se cedieron estos históricos espacios a los desapacibles y horripilantes guardadores de máquinas. Solo en las últimas décadas del siglo xx, con la construcción de parqueaderos en altura, surgen edificios específicos adecuados para esta actividad aunque no necesariamente de buena factura arquitectónica, si bien hay algunos que tratan de salvar de forma airosa esta tipología tan limitada en sus formas espaciales mediante fachadas que camuflan el contenido y el interés rentista de los mismos. Las viviendas también debieron ser adecuadas para poder recibir el nuevo inquilino, hasta que las tipologías de las viviendas de clase media, especialmente en Otrabanda y en general en el occidente de Medellín desde finales de la década de 1930, incorporaron los garajes en su concepción espacial y formal. Este tipo de vivienda, por sus características y localización, será factor determinante para el incremento de la demanda del automóvil. No en vano aquella idea americana del almacén de superficie suburbano, con amplios parqueaderos, se concreta en este lado de la ciudad en 1957, en el occidente, al otro lado del río y la ciudad antigua, cuando se construyeron los Almacenes Sears y se promovieron con amplias vías de acceso y numerosos parqueaderos como parte de sus virtudes, o como decía la publicidad: de todo para su familia, su hogar y su automóvil.

Son muchos otros los ejemplos arquitectónicos de la relación entre el automotor y la ciudad, pero sin duda uno de los más relevantes es el de las terminales de transporte. Por muchos decenios su ubicación estuvo en la plaza de Cisneros y sus alrededores, en relación directa con la plaza de mercado cubierta de Guayaquil y las estaciones terminales de los ferrocarriles de Amagá y de Antioquia. Desde entonces, motivo de sueños urbanísticos, como los de



Plaza de Cisneros, 1910. Foto: Gonzalo Escobar. Cortesía Biblioteca Pública Piloto

Ricardo Olano para hacer una gran terminal a la manera de Hamburgo o el proyecto de Pedro Nel Gómez en 1943 para hacer la Estación de Tráfico Intermunicipal con sus plazas interiores y sus jardines externos sobre la calle San Juan. Pero el incendio de la plaza de mercado y el fin de los ferrocarriles tuvo como consecuencia la relocalización de actividades tanto del comercio mayorista y minorista como del transporte en una terminal que ya se soñaba en diseños hacia 1971, pero que solo se concretó en 1984 con la primera terminal en el norte de la ciudad —posteriormente se construyó la segunda en el sur, en 1993—; la primera, caracterizada por una airosa estructura metálica de cubierta y la continuidad de sus espacios, mientras que la segunda es una elegante estructura de ladrillo y concreto que se desenvuelve alrededor de un patio central. Dos ejemplos destacados de una pieza arquitectónica definida no solo para la llegada y salida de pasajeros, sino para impedir que el automotor siguiera su caótica apropiación y el consiguiente deterioro urbano, pese al color local que brindaba al paisaje de los distintos sectores donde antes se localizaban. Hoy las terminales, con su asepsia y orden, son lugares de sociabilidad a manera de centros comerciales.

Así, son poco más de cien años en los que el automóvil en particular y el automotor en general impusieron la forma urbana a partir de los ejes viales, ya fuera por el ensanche de calles tradicionales o por la construcción ex profeso de grandes avenidas, o por los grandes puentes urbanos para conectar las dos bandas del río en oriente y occidente —iniciados en la década de 1950 y con expresiones ingenieriles y arquitectónicas en los últimos años— que tanto caracterizan el paisaje del río Medellín, o por las tipologías y piezas arquitectónicas que se construyeron. Y no solo se impuso a la forma, también a la cultura urbana. Un individualismo arrogante que está aún muy por encima de las formas colectivas ensayadas, al punto que se reclaman más vías y puentes que siempre serán insuficientes para alojar ese frenesí que hace cien años eran decenas y hoy miles compitiendo por el espacio y el aire urbano, cada vez más gris y pútrido, y, paradójicamente, cada vez más inmóviles, contrario a lo que pensó la modernidad cinética. ■

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