

SEGUROS BOGOTÁ  
BANCO  
e AMÉRICA LATINA



# la carrera de la modernidad

CONSTRUCCIÓN DE LA CARRERA DÉCIMA. BOGOTÁ [1945-1960]

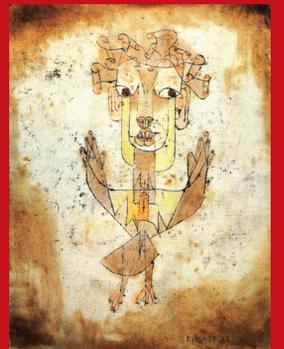
Carlos Niño Murcia / Sandra Reina Mendoza



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



GOBIERNO DE LA CIUDAD



# la carrera de la modernidad

---

CONSTRUCCIÓN DE LA CARRERA DÉCIMA. BOGOTÁ [1945-1960]

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ  
CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Alcalde Mayor de Bogotá  
Samuel Moreno Rojas

Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte  
Catalina Ramírez Vallejo

Director del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Gabriel Pardo García-Peña

INVESTIGACIÓN Y TEXTOS  
Carlos Niño Murcia  
Sandra Reina Mendoza

CORRECCIÓN DE ESTILO  
María Angélica Ospina

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN  
Yessica Acosta Molina

COORDINACIÓN EDITORIAL  
Mauricio Uribe González  
Subdirector de Divulgación de los Valores del Patrimonio Cultural – IDPC

IMPRESIÓN  
Primera edición, enero 2010  
Linotipia Bolívar S. en C.  
Impreso en Colombia

ISBN 978-958-99313-3-2  
© 2010 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

PORTADA:  
>Carrera Décima hacia el norte desde la calle 14, ca. 1963.  
*Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*  
*Colección Museo de Bogotá*

PÁGINA OPUESTA:  
>El progreso de Bogotá, Santa Inés a la espera de su inminente demolición, 1956.  
*El Tiempo, 1956-4-25, p.1*

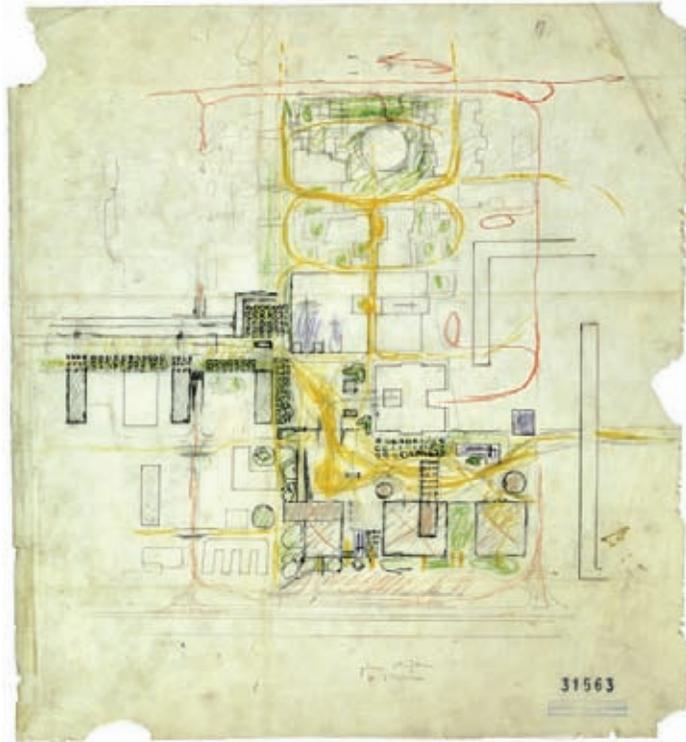
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural agradece la colaboración de todas las personas y entidades que brindaron el material gráfico y documental necesario para esta publicación en especial a la Casa Editorial EL TIEMPO y a los periódicos EL ESPECTADOR y EL NUEVO SIGLO.

**EL TIEMPO**  
Todos los temas, todos los días.

**EL ESPECTADOR**

**EL NUEVO SIGLO**





>Esquema del Plan Piloto. Centro Cívico (borrador), 1950.  
*Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP*

# contenido

---

**Presentación | PÁG. 7**  
Gabriel Pardo Garcia-Peña

**Prólogo | PÁG. 9**  
Germán Mejía Pavony

**Introducción | PÁG. 11**  
La historia urbana, espacio y sociedad.  
La historia urbana desde una calle, de la mano de  
algunos maestros.  
La investigación sobre la carrera Décima bogotana.  
Reconocimientos.

**Proceso de modernización | PÁG. 29**  
La modernización en Colombia. 1945-1960.  
Del café a la industria 1920-1945.  
El auge del desarrollo 1945-1960.  
La aparente paradoja.  
El carácter de nuestra modernidad.  
La urbanización del país.  
Hacia una Bogotá moderna.  
Pensar y planificar la ciudad, planes urbanos  
1925-1961.  
Arquitectura moderna y redentora.

**La biografía de la Avenida | PÁG. 57**  
1945 - 1960.

**Valores y apellidos del poder | PÁG. 149**  
Construir sin dinero, los Bonos de Progreso Urbano.  
El Rey Midas, precios del suelo, valores de la  
edificación.  
El exclusivo círculo de la "gente bien".

**Monografías | PÁG. 175**  
Edificios emblemáticos.  
Edificios desaparecidos.  
Edificios Intervenidos.

**Conclusiones | PÁG. 271**  
Los principales elementos de la carrera Décima.

**Bibliografía | PÁG. 285**

**Anexos | PÁG. 287**  
Listado de alcaldes de Bogotá, 1942-1961.



recherche un passage  
sur l'autoroute côté 100 m.

La carrera de la modernidad es una investigación de historia urbana que busca explicar el proceso de construcción de una avenida en el centro de Bogotá, que va más allá de una simple obra civil de ampliación del perfil de una vía para tráfico vehicular. La carrera Décima materializó un proyecto urbano moderno en una ciudad con predominio de arquitectura colonial y republicana, cuya imagen ya no estaba acorde con la comunidad que contenía, con un tráfico automotor creciente que no cabía en las estrechas calles tradicionales y para una sociedad anhelante de progreso, entusiasmada con los adelantos tecnológicos, con los nuevos materiales y con las modernas propuestas europeas en urbanismo y en arquitectura. En un país que además se hallaba en una aparente paradoja política: por una parte un país rural, arraigado en la defensa de ideales partidistas anegados en una violencia sin tregua, y en contraste una élite comercial y profesional, organizada en gremios, en las ciudades, que determinaba el futuro económico de la nación a espaldas de rencillas políticas. Esta élite propuso, planeó, financió y construyó la carrera Décima de Bogotá. Y lo hizo no sólo haciendo fuertes inversiones de capital, sino introduciendo el lenguaje de la arquitectura moderna y las tecnologías norteamericanas de confort y eficiencia.

La empresa fue realizada en corto tiempo, pues el tramo más importante, entre la avenida Jiménez y el Centro Internacional, se compró, englobó, demolió y construyó entre 1948 y 1952. El resultado fue la reconfiguración de la división predial de las manzanas con frente a la Avenida y la aparición de grandes lotes englobados capaces de albergar edificios en altura, para construir más de 20 piezas de arquitectura moderna de excelente calidad. A su vez se generó una plusvalía enorme, que en su mayoría quedó en manos de los privados, pues la ciudad aún no había hecho conciencia de su derecho sobre parte de ese rubro.

La investigación acude principalmente a fuentes primarias del Concejo de Bogotá, a las notarías y archivos catastrales de la ciudad, a la prensa en los diarios y revistas más importantes de la época, a los archivos de planos de la Secretaría de Planeación, así como de las firmas de arquitectos o constructores involucrados y a los archivos de fotografía histórica de Bogotá. Fue tan importante analizar la historia urbana de la ciudad desde la construcción de la Avenida, como el reconocimiento y análisis de los edificios más significativos en el período de estudio.

El trabajo se estructura en dos partes: la primera mira la modernización de la ciudad y su contexto político y económico, narra la biografía de la Avenida con los mecanismos administrativos y financieros que permitieron llevar a cabo tal empresa; la segunda presenta las monografías de 21 de los más importantes edificios de arquitectura moderna construidos sobre la Avenida, incluyendo reseña histórica y resaltando sus valores patrimoniales. Se trata de magníficos ejemplos de arquitectura moderna que debemos reconocer y reintegrar a la dinámica de la ciudad.

## presentación

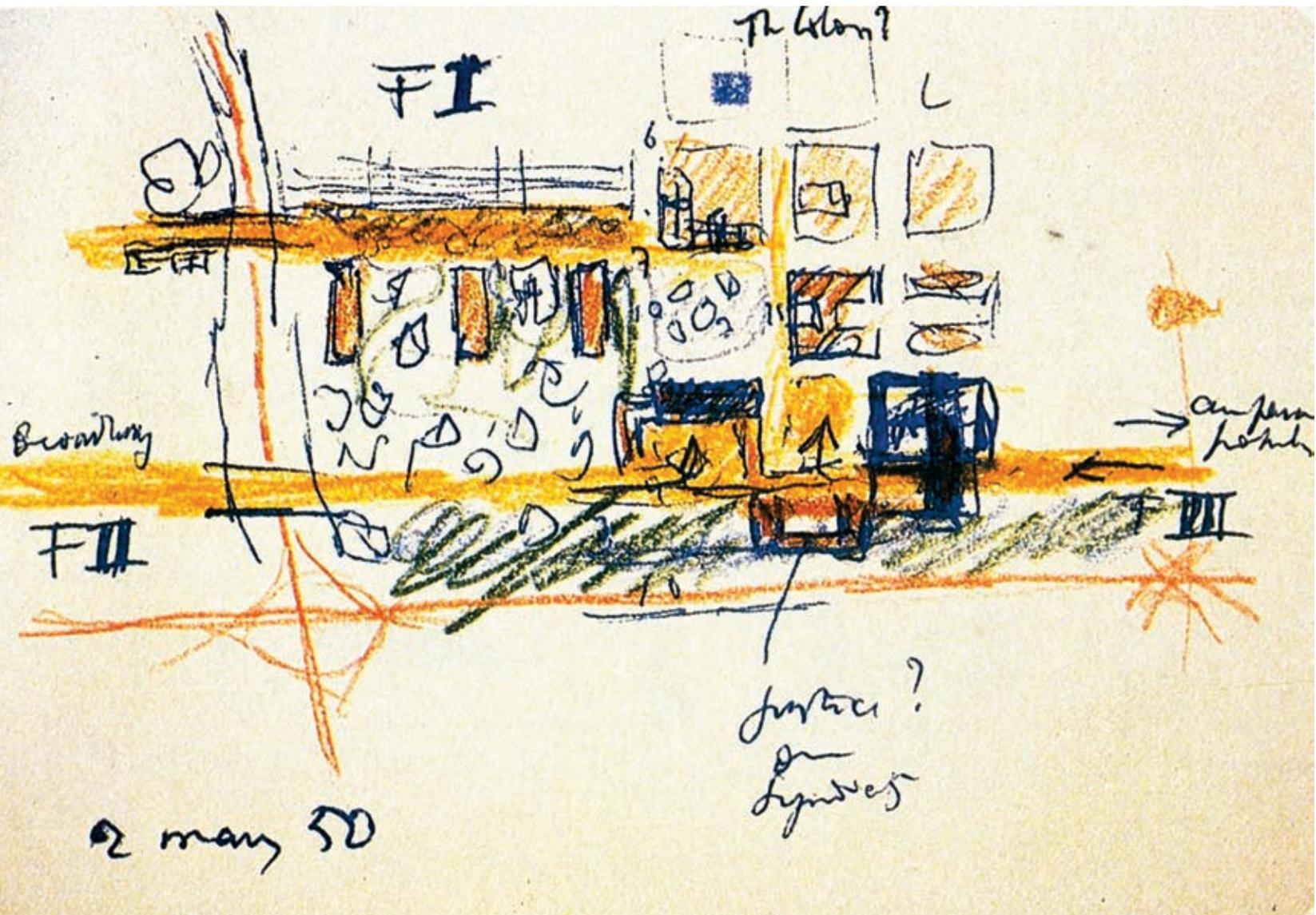
El Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, entidad adscrita a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, en sus acciones tendientes a valorar, conservar y divulgar el patrimonio edificado de la capital, ha apoyado este estudio adelantado por los arquitectos Carlos Niño Murcia y Sandra Reina, el cual permite conocer la génesis y valores de las construcciones que misionalmente protege, pues tal conocimiento posibilita su apreciación y la definición de medidas de preservación, con el fin de tener en cuenta no solo las edificaciones, sino las culturas y poblaciones que lo erigieron o lo han de revitalizar.

Este es un estudio pertinente, porque a pesar de ser parte esencial del anhelo de modernidad de la ciudad, su historia no había sido objeto de investigación desde la mirada de los arquitectos. Y es oportuno presentarlo en un momento en que la carrera Décima vive un nuevo cambio en su fisonomía y en su identidad. Con el objetivo de hacer de la capital una Bogotá cada vez más positiva, la emblemática avenida está siendo transformada por la Administración Distrital para albergar la troncal de buses del Sistema Masivo de Transporte TransMilenio, intervención trascendental para la vía, para los sectores aledaños, para el Centro Histórico de Bogotá y para la ciudad en general, que plantea retos y expectativas que no puede ignorar la historia y el significado que la carrera Décima tiene para los bogotanos.

**Gabriel Pardo Garcia-Peña**

*Director*

*Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*



>Centro Cívico, borrador de Le Corbusier, 1950.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP

¿Cómo tener la libertad requerida para preguntarse por la carrera Décima sin los prejuicios que brotan de su situación actual? ¿Cómo adelantar una indagación sobre sus inicios con la independencia de pensamiento suficiente para encontrar en ella un proyecto de modernidad que se tradujo en una imponente experiencia urbana? Eso es este libro. *La Carrera de la Modernidad* es una aventura intelectual que nace de la honestidad con la que se enfrenta el propósito de explicar un evento urbano: ese corredor, hoy sólo posible de ser considerado *problema urbano* fue, luego de su condición inicial de proyecto, realidad construida con la magnitud suficiente para demostrarle a los bogotanos que era viable darle a la ciudad un derrotero diferente y, por ello, moderno.

Leer estas páginas hace inevitable meditar sobre la ausencia que para nosotros, residentes de la urbe, significa la falta de una Gran Calle. Los autores, con razón, proponen que esta era la idea con la carrera Décima: nuestra Magnificent Mile, Quinta Avenida, Paseo de la Reforma, Gran Vía, Champs Élysées, en fin, Ringstrasse o Nevsky Prospekt. Y proponen un nombre para ella: la *Avenida de los Gremios*. Y la califican: la *Milla Dorada*.

Y pueden inventar un nombre para esa calle porque, hipótesis que se erige en guía de indagación, al unir la buscada eficiencia de un corredor vial con la arquitectura que le dio rostro y con la estrategia financiera que la hizo posible, lo que obtienen es algo sorprendente: el lugar del poder, la *Milla Dorada*, que representa en sus nuevos y portentosos edificios, negocios, velocidades, ofertas, el empuje de una burguesía, la del medio siglo veinte colombiano, que se hizo visible precisamente en esas grandes y sobrias armazones de cemento, vidrio y aluminio. La Décima es el capitalismo industrial y financiero de Colombia tal y como estaba en esos años: dinámico y veloz. La misma vía, como lo demuestran los autores con perfección en el oficio, fue motor de utilidad, inversión lucrativa. La modernidad resultó un gran negocio.

Pero hoy la carrera Décima es una fantasmagoría, parodiando a Walter Benjamin –como lo hacen los autores–, pues buscamos esa gran calle con el deseo insatisfecho de los que nos tenemos que convencer contra toda comparación que nuestra actual avenida Séptima lo es. Y este es el único referente pues nuestra

## prólogo

memoria ya no guarda el recuerdo de la avenida Colón, magnífico intento de monumentalidad con sus estatuas, separadores, faroles y ancho de vías que anunciaban la entrada a una urbe burguesa desde la Estación de la Sabana. O de la avenida de la República, una época más que una calle, que desde el imponente Hotel Granada hasta la Terraza Pasteur, hizo de la Séptima lo que hoy creemos que sigue siendo: el alma de la urbe.

Nuestra corta memoria urbana, creo, es resultado del gran valor que le otorgamos a la idea de modernidad desde esos lejanos años en que por compararnos nos vimos añejos y vetustos. Ciudadanos de la urbe cosmopolita, nuestro último siglo ha sido de constante demolición. Por ello, es de las cenizas que produjo esa conciencia de progreso urbano que resultó, no sólo la demolición requerida para construir una nueva gran avenida sino, igualmente, la declaratoria de zona histórica de lo que quedó al oriente de ella. Supongo que el terror que causó la posibilidad real de seguir demoliendo, de buscar afanosamente el futuro de la urbe en un espacio físico y mental aún inexistente, dio lugar a que algunos defendieran la posibilidad de guardar al menos algo, de conservar, de ver en lo viejo un posible patrimonio que produce valiosos dividendos para el espíritu de un pueblo. Y esa alarma era real porque contemporáneo de la apertura de la carrera Décima fue el plan piloto

de Le Corbusier, amén de otras ideas como la que, por ejemplo, formuló Pradilla, Angulo y Tobón poco antes para transformar las antiguas manzanas en el renovado Centro Cívico de Bogotá. El deseo estaba en el ambiente, *la pica del progreso* estaba activada, los modernizadores de nuevo estaban prestos a pregonar la idea de que el futuro siempre es mejor.

“Poder y dinero que están a la base de la urbe moderna”, dicen los autores al final de este libro. “Ese dinero y poder produjo los mejores edificios modernos del país”, continúan afirmando. Y concluyen que “ellos fueron hechos en las décadas del cincuenta y los sesenta, conocida con razón como la «época de oro» de la arquitectura colombiana”. La carrera Décima, entonces, resulta en estas detalladas y muy minuciosas páginas, como un producto del urbanismo y de la arquitectura. La primera porque la avenida se proyectó desde la Dirección de Planeación de la ciudad, lugar que para la fecha era el núcleo de *Los Nuevos*, esto es, el grupo de arquitectos, alumnos de Le Corbusier, seguidores de la carta de Atenas, firmantes del manifiesto de *Proa*, que convertidos en urbanistas por el lugar que ocupaba en sus preocupaciones la necesidad de renovar ciudad, argumentaron la necesidad y determinaron el trazado de la nueva vía. La segunda, la arquitectura, porque la avenida es producto de ese mismo grupo, por supuesto, pero ahora no reunidos en un centro de poder como lo era y es la oficina de planeación de la ciudad sino, de igual importancia, en oficinas y empresas de arquitectos. Por ello, dicen los autores, en la Décima “estuvo la oficina de Cuéllar Serrano Gómez, la compañía de arquitectura, diseño, ingeniería, construcción y producción de materiales más importante del país por aquellos años, que diseñara y construyera la mayoría y mejores edificios de la Décima, y que regía soberana desde el último piso del mismo edificio”.

Y la hicieron posible. La avenida Décima no sólo fue un proyecto nacido por el deseo de unos urbanistas ni unos edificios diseñados y construidos por una nueva generación de arquitectos-empresarios. La Décima es un producto de lo que podríamos denominar *ingeniería financiera*. El capítulo que los autores dedican a este asunto es magnífico. ¿Cómo es posible la construcción de una gran avenida que cruza una ciudad que en ese sector tiene cuatrocientos años de antigüedad?

Las implicaciones son múltiples y graves porque la sociedad que decide emprender esta tarea tiene como valor incuestionable la propiedad privada. Por ello, la expropiación con indemnización es la fórmula. Conseguir los capitales para comprar los predios, condición de la demolición, que igualmente hubo que pagar, y luego construir el corredor vial, requirió de un gran esfuerzo e imaginación financiera de parte de los administradores de la ciudad. En consecuencia, la avenida Décima, podemos decir ahora, no fue sólo resultado de los urbanistas y los arquitectos. También los administradores, políticos y banqueros jugaron un papel importante en esta aventura. Lo lograron. ¡Y de qué manera! Los autores denominan a esto el atributo de dicha avenida de convertirse en un *Rey Midas*. La estrategia financiera no sólo resolvió el asunto de financiar la construcción sino que valorizó de tal manera los terrenos y nuevos edificios, que las plusvalías generadas fueron astronómicas. El buscado progreso, en este sentido, no sólo renovaba el rostro de la ciudad, la hacía funcional y, por ello, eficiente sino que, además, construía el futuro porque acrecentaba el capital en dinero de aquellos que creían en él. La ciudad resultó un gran negocio.

Historia de la ciudad, de la mejor en mi criterio, es la que encontramos en estas páginas. Parodiando el título de un magnífico libro de Richard Sennet, los autores proponen una bella definición de historia urbana: la ciudad es carne y piedra. Por ello, su estudio es el de la intersección en el tiempo de las tensiones que produce un hecho mental encarnado en el espacio. En este sentido, dicen los autores, “el juego de sus tensiones”, esto es de la carne con la piedra, “se concreta en el plano, instancia fundamental donde se imprimen los fenómenos espaciales, su transcurso y su conflicto”. Con este concepto emprenden la tarea de descubrir una avenida y explicarla. El resultado es un relato que convence precisamente porque en él la piedra es tallada desde la carne.

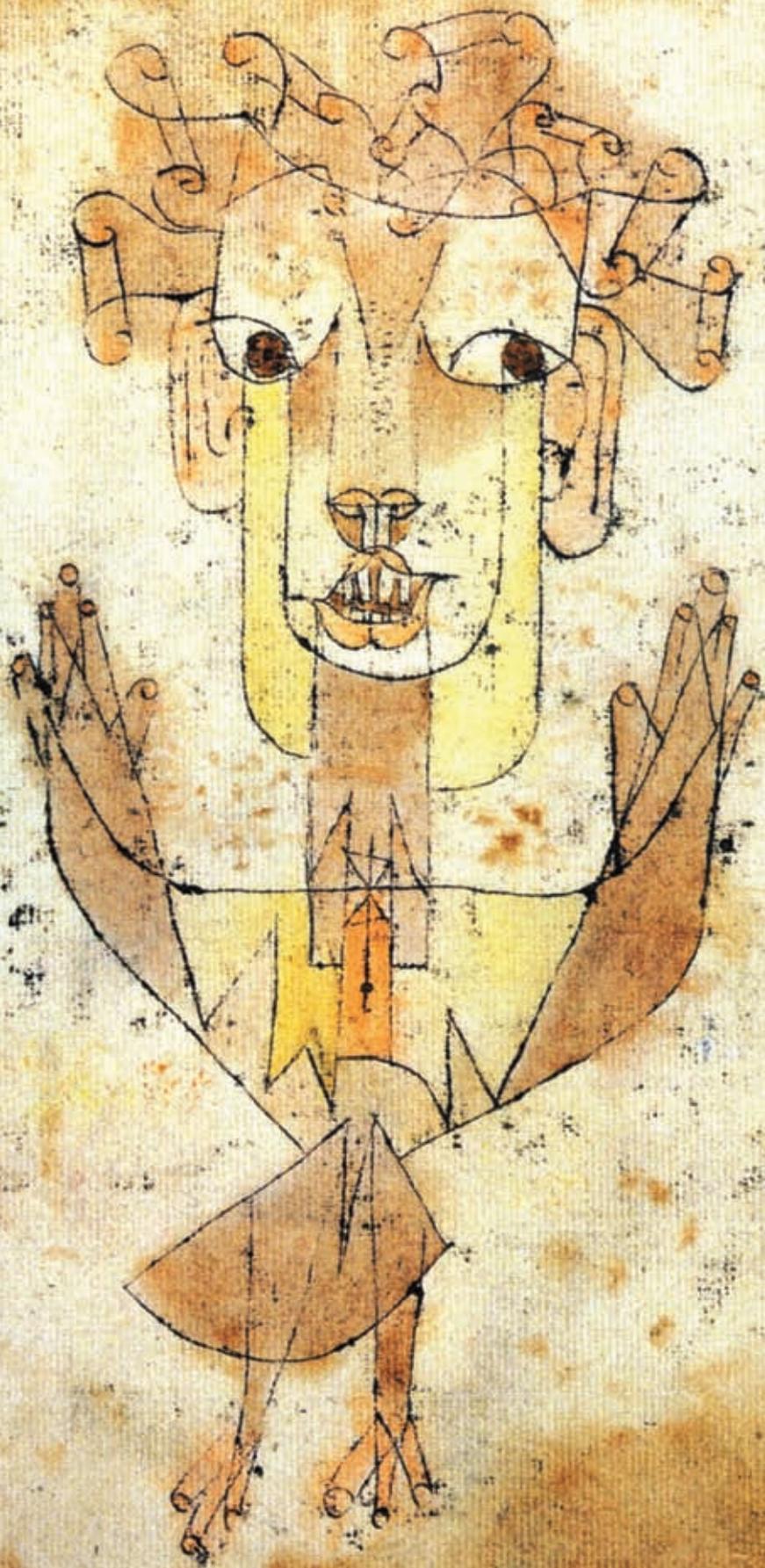
### Germán Mejía Pavony

>Página opuesta: Nuevos autobuses municipales, 1947.

Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

## introducción





K/1920 32

## La historia urbana, espacio y sociedad

A la historia urbana corresponde estudiar y analizar los fenómenos de la ciudad en su formación y despliegue cronológicos, mediante una articulación de los hechos sociales y su concreción en el espacio urbano; es la intersección en el tiempo de sociedad y espacio. La historia urbana mira la construcción del espacio como producto social, considera la forma como este espacio es determinado por la formación social y, a la vez, es determinante de los sucesos que en él se desarrollan. Busca captar los cambios acaecidos en la ciudad e identificar las fuerzas productoras de esos cambios. Su objetivo es considerar el escenario donde se realizan las relaciones sociales, sus ideales y conflictos, los subgrupos y sus identificaciones adscritas al lugar; seguir, pues, los sucesos de una sociedad que construye la trama urbana y a su vez se construye en ella. Eso la distingue de la historia social, que considera problemas de la sociedad y las comunidades, sus valores y mentalidades, las relaciones entre grupos e individuos, pero sin necesidad de tener la referencia del espacio, más como tipologías teóricas, como elaboraciones abstractas de las varias dimensiones de la vida social. O de la historia de la arquitectura, que mira las edificaciones, con su contexto y sus funciones, los espacios y su tectónica, sus autores y los lenguajes adoptados, sus significados y usos en el tiempo, su producción y la relación con el (y los) poder(es), con el discurso y los paradigmas del momento de la disciplina.

Atender a esa articulación espacio-sociedad es lo que intenta Richard Sennet en sus investigaciones, sobre todo en *Carne y piedra*, gente y construcción, como bellamente lo condensa el título. Allí seguimos el rastro a la manera como se han organizado las sociedades en la ciudad en diversas épocas, a través de las ideas que motivan lo que se construye, concretadas en las modalidades del debate político, de intimidad, de conflictos, de circulación y ocio, así como en los ritos urbanos, las actitudes corporales, los roles de los géneros y las edades, el vestido, el decorado, etc.

Esto exige no dejarse arrastrar a un terreno abstracto, pues en la historia urbana siempre la geografía está pre-

*“Hay un cuadro de Klee llamado Angelus Novus. Se ve en él un ángel al parecer en el momento de alejarse de algo sobre lo cual clava la mirada. Tiene los ojos desencajados, la boca abierta y las alas tendidas. El ángel de la historia debe tener este aspecto. Su cara está vuelta hacia el pasado. En lo que para nosotros aparece como una cadena de acontecimientos, él ve una catástrofe única, que acumula sin cesar ruina sobre ruina y se las arroja a sus pies. El ángel quisiera detenerse, despertar a los muertos y recomponer lo despedazado. Pero una tormenta desciende del paraíso y se arremolina en sus alas y es tan fuerte que el ángel no puede plegarlas. Esta tempestad lo arrastra irresistiblemente hacia el futuro, al cual vuelve las espaldas, mientras el cúmulo de ruinas sube ante él hacia el cielo. Tal tempestad es lo que llamamos progreso.”*

Walter Benjamin, IX Tesis sobre la historia.

>Página opuesta: *Angelus Novus*, Paul Klee.

sente como un condicionamiento que marca los hechos. El río, el curso de las aguas, la topografía y los vientos, la accesibilidad, el confinamiento, las apropiaciones de entornos son factores esenciales en la historia urbana, no como mero escenario pasivo sino como un protagonista estelar del devenir histórico. Asimismo, lo atraviesan las leyes de lo social, pues la construcción y la vida de la ciudad son ante todo factura de la sociedad, como también incide lo económico en lo que atañe al comercio, los intercambios y valores, el lujo, las inversiones, las divisiones territoriales, los enclaves productivos, los ámbitos restringidos, el enclaustramiento, la segregación, los flujos, los puntos de intercambio y demás disposiciones espaciales. En la urbe florece la sociedad para vivir, reproducir, disponer, intercambiar, integrar, segregar o representar. Ella construye y despliega las relaciones sociales que se dan en un territorio concreto y este lugar así habitado es, pues, el objetivo de la historia urbana.

Esta mirada espacial y cronológica de lo social se constituye como disciplina histórica. Por eso debe cumplir los tres pasos que



>Clío, diosa de la historia.

sintetiza Paul Ricœur para el trabajo histórico: 1) A la huella encontrada se le formula una pregunta, lo que la convierte en documento. Es la etapa del Archivo, donde la pregunta constituye la investigación; 2) luego viene la explicación-comprensión en la que el documento se esclarece con el conocimiento adquirido, la hipótesis formulada y los referentes posibles. Con el apoyo de los métodos de las ciencias sociales, se clasifican y comparan los documentos para inferir los aspectos no conocidos, los vínculos y conexiones pertinentes que permiten su entendimiento; y 3) se construye la narrativa, o sea, la organización y escritura del texto que ha de dar cuenta del fenómeno estudiado. Es la elaboración del

historiador, quien no reconstruye los hechos del pasado, tan sólo los explica con la mediación del documento; de esta forma, conoce lo que no vivió, pero lo compone y comprende al escribirlo o leerlo (Ricœur, 2004).

Para el historiador es factor fundamental de su indagación considerar el cambio que puede tener el fenómeno, así como la escala y el tiempo que lo particularizan. Indaga ese pasado tan sólo desde donde es posible, el presente; por eso lo acecha el riesgo del anacronismo, pues para tratar los hechos anteriores sólo tiene las lentes, los conceptos y los instrumentos de su tiempo. Por tal motivo, casi debe desdoblarse para mirar las prácticas del momento historiado, los conflictos particulares de aquella sociedad, los flujos y jerarquías como se jugaban entonces. Pero al traer el pasado a su presente, con los recursos teóricos contemporáneos y desde un punto de perspectiva, además carga o despliega su sesgo personal, su manera de concebir el mundo, su posición política.

No se trata de seguir el curso cronológico de un acontecimiento o de una construcción, sino derivar de los datos, los hechos y las edificaciones existentes una contextualización y una interpretación, armadas sobre las conexiones necesarias que permiten explicar lo historiado. Para ello, se trazan diagramas del poder y de las formas como se entrecruza en las diversas instancias y momentos, mediante correspondencias imaginativas pero no gratuitas, sobre tramas que ayudan a la inteligibilidad del hecho. Para hacerlo, se parte de indicios, de conjeturas lógicas, no fantasiosas ni forzadas, para esclarecer con imaginación pero con rigor lo que se analiza.

En todos los casos, la historia lee los testimonios y trata de dilucidar quién los produjo, ya sean escritos,

fotografiados, musicales, u objetos, utensilios, de época o arqueológicos, y muchas otras posibilidades. Entonces se vuelven documentos, de la prensa, papeles oficiales, la literatura o la academia, o de los archivos, las colecciones, las excavaciones, los edificios y otros rastros. El historiador los lee con sentido crítico para considerar con esmero el documento, que hace mucho dejamos de ver como la verdad de lo que sucedió. Los ubica en el momento en que se profieren y así los contextualiza dentro de lo que pasaba por entonces. Luego, hace un esquema de las posiciones que reflejan, infiere los motivos, los silencios, los ataques o defensas que se asumen; traza los vínculos entre el autor y lo reseñado, los agentes implicados, lo que calla, lo que dice y lo que enfatiza.

La indagación no busca ratificar las hipótesis que se han formulado previas al trabajo, sino confrontar esas hipótesis con los datos conseguidos, con las conexiones que se vislumbran como posibles. Al analizar los hechos, por medio de la lectura de sus huellas, el historiador los deconstruye y diagrama sus correspondencias, en una interpretación cuyo papel no es legitimar el presente pero sí disectar el pasado y, al explicarlo, comprender los fenómenos sociales. Sin caer en la operatividad de la historia –esa que quiere a toda costa sustentar una vía que se propone para el porvenir, o formular soluciones y legitimar posiciones ideológicas–, sí tiene como punto de su perspectiva el futuro. Sin caer en una propuesta mesiánica ni programática, da sentido histórico al presente y contribuye, mediante el conocimiento propiciado, a trazar el camino con mayor lucidez.

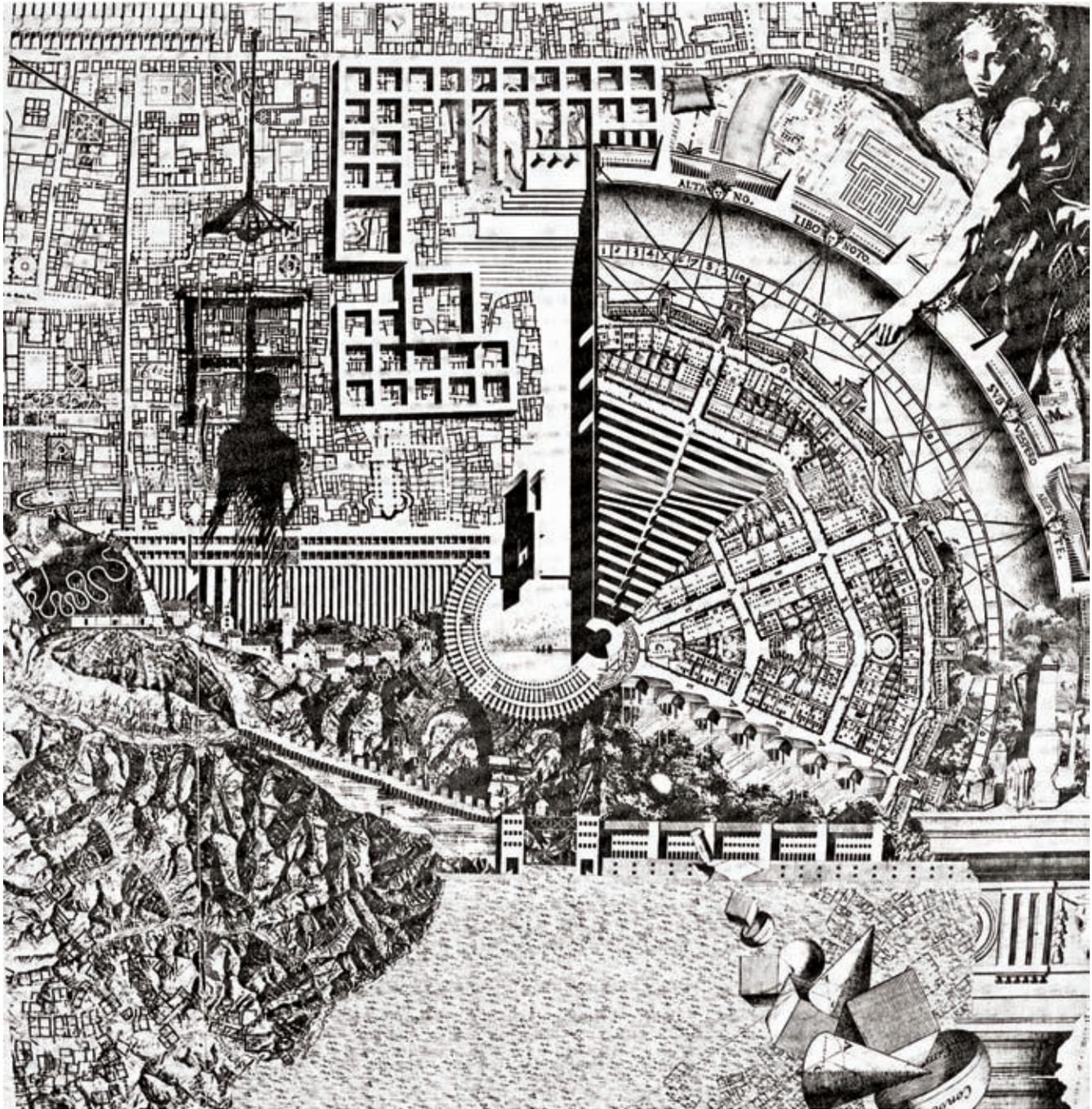
En el caso de la historia urbana se da una dificultad particular, pues el espacio construido no es el campo neutral de la historia sino un protagonista importante; es la interacción entre “la carne y la piedra”. La ciudad es un hecho mental e histórico complejo, como concentración de habitantes, centro para la economía terciaria –comercio, enseñanza, servicios, culto– y punto de concentración del poder (Duby, 2000). En su dimensión espacial, debe comprendérsela desde su ubicación geográfica, sus conexiones con el resto de la red de ciudades, sus ámbitos y escalas más los grupos y sus interrelaciones, hasta los fragmentos autónomos que se articulan con el todo. Pero si queremos en realidad co-

nocerla, debemos insertarla en la dimensión temporal, de lo cronológico, estacional o ceremonial y, ante todo, del tiempo de la memoria.

Este juego de fuerzas se concreta en el plano, instancia fundamental donde se imprimen los fenómenos espaciales, su transcurso y su conflicto (Álvarez, 1996). En sus paredes y recodos decantan las memorias, significados y apropiaciones. Por eso, el estudio de la ciudad no puede abandonar nunca el hecho formal y físico de la ciudad, aun al considerar los hechos imaginarios, los recuerdos o las sensaciones; como nos lo enseñaran Proust o Joyce, Mahfuz o Döblin, cuyas remembranzas intersectan lo mental y la personalidad con las dinámicas y tensiones sociales, los intereses o los prejuicios, con los paisajes y construcciones.

El magistral recorrido que hace José Luis Romero en Latinoamérica las ciudades y las ideas se apoya mucho en la literatura local de todos los siglos. Y han recorrido las ciudades modernas de nuestro patio, con sus fantasmas espaciales y espirituales, Cortázar, Vargas Llosa, Onetti, Amado y tantos otros nuestros. Borges en sus recorridos, con los ojos cerrados pero con mirada homérica, rememora su puerto sobre el río de la Plata y confiesa: *A mí se me hace cuento que empezó Buenos Aires/ la juzgo tan eterna como el agua y el aire*. Y ante eso, ¿qué hace un historiador? Si es algo ancestral y eterno..., pues seguir adelante y aprender cómo él une con clarividencia el lunfardo, la esquina rosada de su barrio, la torre de Babel de su Biblioteca Nacional, el laberinto del habla y del barrio, el cementerio de la Recoleta, sus muertos y las comunidades de siempre, la ciudad de su infancia y la permanencia del río y el viento más allá de los tiempos.

En la ciudad se dieron los hechos del pasado, pero sus huellas y recuerdos persisten en sus muros y recodos; por eso es un lugar de la memoria y una construcción en el tiempo, además de naturaleza colectiva. No es tarea del historiador buscar los orígenes de los hechos o fenómenos, sino trazar la génesis, las múltiples coordenadas de la ocurrencia de un hecho. Y en la historia urbana, le corresponde leer un pasado que aún habita en el presente, como una Recoleta de recuerdos por cuyos callejones caminamos insomnes, una realidad onírica y del tiempo con muchas capas superpuestas,



> Ciudad Análoga, Aldo Rossi.

donde algunos elementos permanecen, otros desaparecen y surgen nuevos, pero todos se transforman con los años. Un palimpsesto que ha dejado huellas de su paso en el tiempo (Santos, 1996), lo cual constituye la gran dificultad de comprender la ciudad y explicarla, pero es a la vez su riqueza y atractivo.

Esto determina la modalidad de la mirada y la estructura narrativa del ensayo que busca hacer la ciudad inteligible; hasta donde eso es posible. Esta historia confronta, pues, una dificultad al deber combinar la diacronía, esto es, el curso en el tiempo del espacio y sus vivencias sociales, con la sincronía, o sea, la simultaneidad multifacética de los hechos paralelos que se dan en ella. Además, tiene la coexistencia de las diferentes prácticas y disciplinas, lo mismo que los fenómenos que se cruzan de modo diferente según los horarios y los eventos, que fluyen formando grupos circunstanciales y aleatorios, que se juntan o separan por intereses, creencias, aficiones o meras coincidencias. Sus escenarios permanecen y mantienen una presencia que debe explicarse, pero ya no tienen el significado que tuvieron entonces y tampoco tendrán el valor que ahora tienen. Los edificios persisten, los significados varían, y explicar esas variaciones constituye una tarea crucial del análisis histórico. Es la diferencia que planteara Marina Waissman entre el edificio como documento y como monumento, como testimonio de una época pasada y como construcción que aún vemos y habitamos (Waissman, 1990).

Semejante complejidad exige cierta especialización en la mirada histórica, pues no es posible verlo todo a la vez. Puede haber énfasis diferentes. El análisis se puede concentrar en las formas de acceder a la tierra, la propiedad, las leyes que la rigen, las disputas, la renta del suelo. O puede considerar la estructura física, su planificación y construcción, todos los aspectos arquitectónicos o urbanísticos integrados en su conjunto y su condición urbana. O los aspectos infraestructurales, como el transporte, los servicios, los grandes equipamientos, los puntos de intercambios modales, etc. Asimismo, puede centrarse en la política, las instituciones, los gobiernos, grupos y dominios, represiones y subversiones, los conflictos y la protesta, el manejo de la ciudad, la capitalidad de una nación o las relaciones internacionales. En este aspecto, es crucial estudiar las instancias que defi-

nen las leyes, las pugnas que conducen a su adopción en el legislativo, las prioridades, los planes económicos y los urbanos.

También puede enfocar los aspectos sociales, de los grupos y su espacialización, los usos y los valores adscritos a un área, los prestigios, decadencias o sucesos de un lugar, los guetos, los conflictos de límites, las invasiones o transgresiones. Son los conflictos sociales, o sea, las luchas por la supervivencia y la reproducción de la especie, los valores y prestigios que se juegan, los grupos que se forman y sus asociaciones o segregaciones. De igual forma, el aspecto económico es fundamental, pero no es el único. Mirar los diversos sectores y clases, con los espacios que construyen, ya sea para sus empresas, para su residencia o para el desarrollo de lo público. Es muy importante la espacialidad de la producción y el comercio, como también el gran impulso del sector inmobiliario que es la renta del suelo y de los edificios, el acceso a la vivienda, ya sea en propiedad, en arriendo u otra modalidad. O puede estudiar los asuntos culturales: las diversas manifestaciones, académicas o populares, los imaginarios, los signos y sus circunstancias, las artes, la educación, los medios y órganos de difusión, las celebraciones o eventos especiales. O estudiar la simbología que califica todos los hechos sociales en la ciudad, las mentalidades y costumbres, con referente a las formas de vida, de matrimonio, de familia, de agrupaciones, los ritos de lo sagrado o del Estado. Y, claro está, la dimensión cultural es de la mayor importancia, en lo que tiene que ver con las formas de vida, el vestir, el habla, las tribus y los diversos entornos urbanos que se constituyen. Por lo demás, todos estos temas, o énfasis, se entrecruzan y no es posible hacer un estudio autónomo de cada uno.

Pero en cualquiera de los casos debe considerarse el espacio, la ocupación del entorno, el rastro dejado por el cuerpo en la urbe, las fuerzas sociales que cruzan y chocan, su disposición en el ajedrez urbano y sus compartimentaciones. No es un espacio vacío sino recorrido por la gente, apropiado en sus prácticas, plasmado en sus mentes, es el drama humano encastrado en el escenario que la sociedad ha erigido para representar su vida. Y en una historia en que su foco es el espacio, intervienen de manera central los asuntos de la disciplina del urbanismo y de la arquitec-

tura. Tal es el terreno que enfatiza nuestra pesquisa. Este campo mira las teorías y prácticas, los profesionales y los operarios, las formas de vida y los intercambios –no sólo los comerciales–, la seguridad, el confort, los servicios o la intimidad. Considera los aspectos propios del proyecto, ya sean las tipologías, los usos del espacio, las técnicas constructivas, las modalidades de cada época, los materiales de un momento, las modificaciones realizadas en el tiempo, la decoración o el mobiliario.

Y en lo referente a la relación entre arquitectura y política, tenemos en cuenta que, si bien son dos hechos de muy diversa índole, están también estrechamente vinculados. Y es así porque la posibilidad de construir depende de la existencia de recursos económicos, de las normas que la sociedad instaure y de la estabilidad necesaria para llevar a cabo una manufactura que toma tiempo, por lo general años. Claro que hay condiciones propias de la arquitectura, de su condición esencial de proyecto y construcción. En el primero están las ideas y paradigmas del momento histórico a los que se puede trazar derivas autónomas, como también están los procesos proyectuales: las tipologías, la forma de manejar espacios, el repertorio volumétrico, la disposición de elementos –como escaleras, servicios, espacios sociales, íntimos o de descanso– o sus estrategias de articulación con la naturaleza y el clima. En cuanto a la construcción, existen las técnicas del momento y los materiales disponibles o el manejo de la obra y de los operarios. Pero, al enumerar estas condiciones propias de la arquitectura, vemos que ellas también son sociales y culturales, que dependen de la situación económica, de la coyuntura política, de la dirigencia, en la política y la cultura, del lugar y el tiempo específicos en que se desarrollan. Por eso, para articular la coyuntura del proyecto y el análisis particular de la arquitectura y el urbanismo, es oportuno tener en cuenta que no se trata de explicar de manera literal y directa las circunstancias políticas con los elementos propios de la disciplina, sino que se trata, como nos lo recomienda Walter Benjamin, de mirar no tanto lo que la arquitectura dice de la política, sino la función que la obra cumple en cada momento histórico.

Y con respecto al urbanismo, pues la relación es aun más próxima. Las decisiones mayores de la ciudad las toma el poder, o los diversos poderes, ya sean las cáma-

ras y concejos, o el ejecutivo, o los constructores, asociados o no, quienes presionan la adopción o revisión de los planes e inciden de manera crucial en las determinaciones. Tienen gran incidencia los profesionales, o sus gremios, quienes desde su conocimiento, y también sus intereses, inciden al poner en discusión algunos asuntos o cuestionar decisiones, señalar méritos o postular planes o proyectos. Y están los habitantes, con sus necesidades, aspiraciones e ideas de cómo vivir, para lo cual presionan de diversas formas o adquieren u ocupan, o no, determinadas propuestas y tipologías organizativas.

Por cierto, hay ideas y paradigmas para historiar que tienen relativa autonomía disciplinar y son comunes al mundo o, por lo menos, a buena parte de él. Por ejemplo, en estos años de la carrera Décima, encontramos el choque entre las concepciones de Karl Brunner y las del CIAM y Le Corbusier, o las de la planeación integral y la imposición dictatorial. Esta, que resultó la definitiva, tomó decisiones cruciales a discreción de las autoridades de turno, como sucedió en el gobierno de Rojas Pinilla con respecto al Plan Regulador de 1953. En todo caso, las decisiones finales son asunto de la política y de la forma como se desarrollan y resuelven las relaciones sociales, sus conflictos, alianzas o acuerdos.

Captar la ciudad desde cualquiera de estos énfasis requiere una ampliación del concepto de documento, que, sin dejar atrás el archivo y sus papeles, debe recoger e interpretar otras huellas. El reto es, pues, inferir características y significados de los hechos históricos desde los testimonios literarios, fotográficos, judiciales, periodísticos o personales, o también de objetos, arte, música, utensilios o, por supuesto, los edificios; estos últimos muy pertinentes en nuestro estudio sobre la construcción de una calle. En este punto, se torna oportuna la idea de las constelaciones, que planteara Benjamin, consistente en hacer asociaciones de tiempos diferentes y de materias diversas, en insospechadas analogías y encuentros, pero que, al ser puestas juntas, se potencian, iluminan y contribuyen a esclarecer los hechos.

Tratamos de diseccionar recuerdos ajenos, como ventrílocuos de la memoria y el sueño de otros, basados en emociones narradas, experiencias vueltas fósiles, testimonios anteriores, no individuales sino de una comunidad entera, de sus fraccionamientos y derivas. Todo esto

lo captamos e integramos en la explicación construida, como interpretando las líneas de una mano, mediante nebulosas evocaciones de una infancia colectiva, pero sin abandonar el rigor histórico, pues dependemos de los datos obtenidos, aunque ensamblados de una manera más poética que científica. Por eso, dentro de ese intento de expansión de las fuentes documentales, es oportuno considerar fotos, mapas, ilustraciones, grabaciones que amplíen y complementen el ensayo escrito, que enriquezcan y hagan parte integral del montaje y el texto. Pues si esto es válido para diversos campos de la historia contemporánea, mucho más lo es para la historia de la ciudad, esa realidad febril y múltiple, surreal y rizomática.

En este punto la literatura tiene mucho que enseñarnos, aunque se trate de una disciplina muy diferente. Cómo seleccionar los momentos y los hechos que se ensartan en la interpretación ofrecida, cómo agrupar en temas o capítulos aspectos que bien podrían ir en varios de los capítulos definidos, cómo decidir qué se profundiza y qué se deja para ulteriores pesquisas o para otros expertos. Cada ensayo hace su propuesta particular. Se trata de dar cuenta de una especial complejidad, donde la mayor dificultad es plasmarla en una narrativa cuyo texto sigue un inevitable curso lineal y no simultáneo. En la etapa de la narración, la historia está más cerca de la literatura y la poesía que de la economía y la estadística; por eso la narrativa histórica se vuelve más una obra de arte que un ensayo científico, una forma imaginativa que, por supuesto, depende del juego que hace el historiador y que constituye parte esencial de la mirada propuesta. Tiene que ver más con el cine, el montaje y el manejo del tiempo, que con la secuencia cronológica; lo cual no quiere decir que la historia sea ficción, fantasía o elucubración, y mucho menos invención gratuita, sino que se concreta en una noción de montaje, imaginativa y polifacética, sin que sea complicada o múltiple *per se*. Parte de un gran rigor con los datos y documentos conseguidos, pero la imaginación erudita y el conocimiento profundo acuden a potenciarlos y concretar esa elaboración escrita que busca hacer inteligible su objeto.

## La historia urbana desde una calle, de la mano de algunos maestros

Son muchos los casos históricos en que la historia urbana dibuja la evolución y el significado de la construcción de alguna calle principal e influyente en la vida urbana y cultural, así como en el desarrollo económico e inmobiliario de una ciudad. Por ejemplo, el plan de Sixto V para Roma, la *Strada Nuova* en Génova, *Unter der Linden* en Berlín, *Princess Street* en Edimburgo, *Regent's Street* en Londres o los bulevares abiertos por el baron Haussmann en París. También los referentes a la Gran Vía en Madrid, la calle de Ginza en Tokyo, el Paseo de la Reforma o Insurgentes en Ciudad de México, la Avenida de Mayo en Buenos Aires, o la Avenida Central –luego Rio Branco– y la Getulio Vargas en Río de Janeiro, han dado mucha literatura urbana y ensayos históricos de diversa índole. Son tantos casos y tan breve este recuento, que nos limitamos a comentar los tres que más nos han enseñado sobre cómo hacer un análisis histórico de la creación y vida de una gran calle.



> Génova, La Strada Nuova.



>Viena, La Ringstrasse.

En el excelente estudio sobre la Viena de fin de siglo, al terminar el siglo XIX y en los comienzos del XX, Carl Schorske analiza, en uno de sus capítulos, la apertura de la *Ringstrasse* de dicha ciudad (Schorske, 1981). Esta nueva avenida –construida luego de la demolición de las murallas y en el *glacis* que la protegía, para circundar el centro tradicional de la ciudad, donde está también el *Hofburg* o residencia del Emperador– es incluida para su análisis en su estudio general sobre la capital de los Habsburgo. La obra se hace en un momento en que el gran poderío imperial se derrumbaba, a la vez que se daba un florecimiento artístico y de pensamiento extraordinario<sup>1</sup>. El estudio considera el momento histórico general de esta construcción, en una ciudad ubicada en la frontera del imperio otomano y con una notable tradición cultural, pero que por entonces pierde su secular predominio. En este momento, nacen allí muchas formas y disciplinas del mundo contemporáneo, así como se abandona la prepotencia del hombre racional para dar paso a un ser psicológico, con todas sus dudas y sus angustias.

---

<sup>1</sup>Entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del XX, florecen en esta ciudad: Mahler, Schönberg, Webern y Berg en la música; Klimt y Kokoschka y toda la *Sezesion* en el arte; Sitte, Wagner, Hoffmann, Olbrich y Loos en la arquitectura; Musil, Schnitzler, Hoffmannsthal y Zweig en la literatura; Freud, Adler y Jung en la psicología; Riegl y Wölfflin en la historia del arte; Carnap, Wittgenstein y Popper en el pensamiento, y el gran Karl Kraus en la denuncia cultural. Es una concentración de creatividad solo comparable con la Atenas de Pericles y la Florencia de los Medici; un grupo que, con todas sus diferencias particulares, asume una posición de modernidad crítica y desencantada, muy diferente a las vanguardias afirmativas y optimistas de otras latitudes, como bien lo planteara Jean Clair en su esclarecedor ensayo *Una modernidad escéptica* (Clair, 2000).

Schorske sigue los avatares de la política<sup>2</sup> en las diferentes coyunturas en que surgen los proyectos urbanos y los edificios, con sus gobiernos, poderes, alianzas y sus significados particulares, con sus tipologías y estilos adoptados. Y sin caer en esquematismos o relaciones forzadas, muestra cómo el nuevo hecho urbano constituye la expresión visual de los valores de una clase social, siempre “subordinado a la función simbólica de la representación”, como proyección de los conceptos y aspiraciones de quienes gobiernan y construyen en cada momento de la calle (Schorske, 1981, p. 26). La nueva avenida ya no es un bulevar recto enfocado en la perspectiva de un monumento, como hiciera Haussmann en París, sino que ahora enfatiza el flujo circular, la velocidad de los nuevos vehículos, con los grandes edificios dispuestos a los lados, como comparsa de una ciudad en movimiento y ya no en el estático remate de los ejes. El proyecto es la intersección de la vida social y cultural con la dimensión física, entendida la cultura como política, donde la disposición horizontal ratifica la igualdad entre los miembros de la nueva sociedad liberal.

El análisis considera el ascenso de las diferentes tendencias al poder, los proyectos que impulsan y sus actos urbanísticos, pues no todos los momentos son semejantes. Al principio, cuando aún es fuerte el ascendiente del Emperador y su apoyo en el ejército, surgen la Iglesia Votiva y algunas barracas militares; luego, cuando los liberales toman el poder, erigen el Parlamento en estilo clásico griego, como sede del congreso y símbolo del constitucionalismo liberal, o el Ayuntamiento, en estilo gótico, para subrayar la autonomía municipal y recordar las comunas medievales. También la Universidad, en estilo Renacimiento, en cuanto lugar para la razón, la ciencia y el saber, y poco después la Ópera, en estilo barroco, para el arte dramático y el disfrute estético tanto de nobles como de burgueses, o los Museos para la exhibición del arte con lenguajes clásicos pero más contenidos.

De igual manera, examina las diversas formas de vida y los edificios residenciales ubicados en el espacio y el tiempo. Desde la residencia de los textileros, con alma-

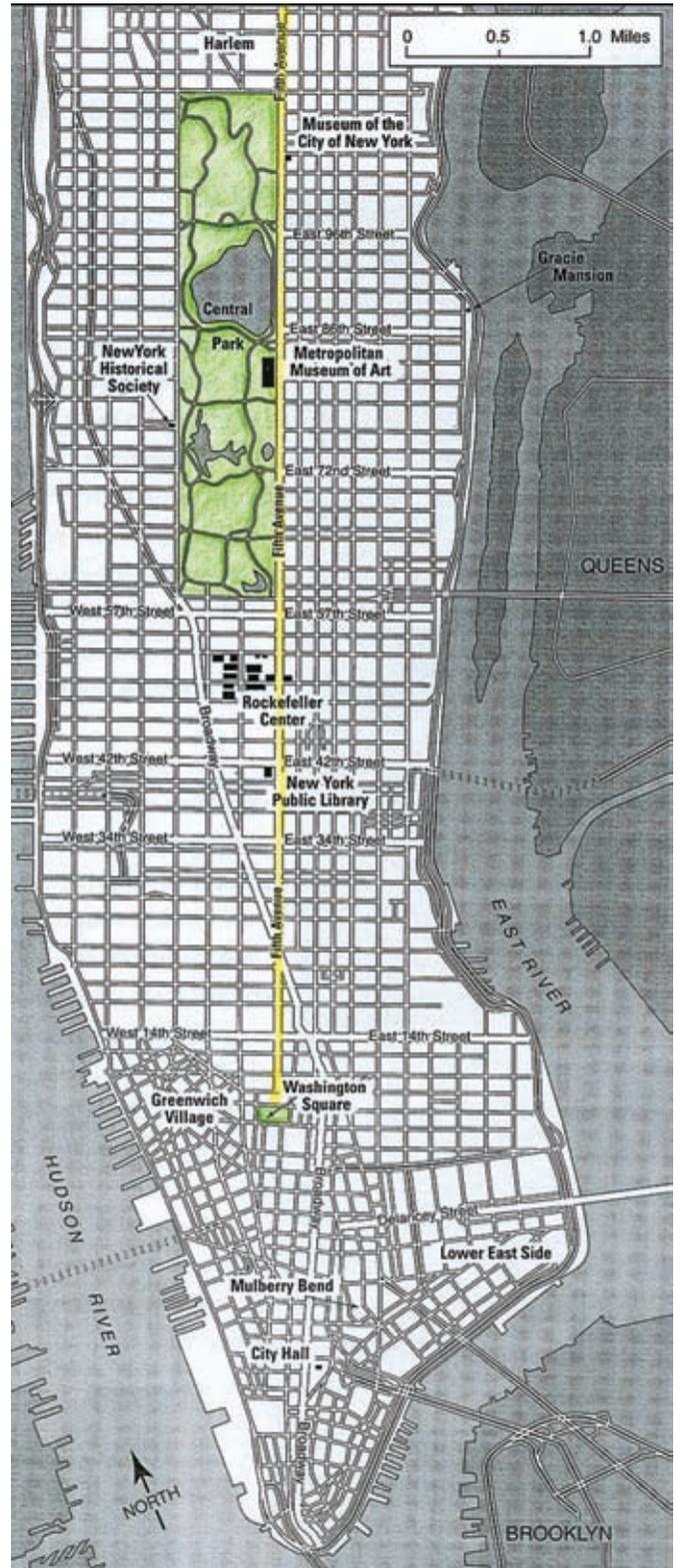
---

<sup>2</sup> Los principales líderes: Herzl y el surgimiento del sionismo, Karl Lueger y el catolicismo, G. Schönerer y la idea del germanismo, y Víctor Adler.

cén o depósito en el primer piso, sus viviendas en los pisos altos y en el desván los siervos; o luego los de la nueva burguesía, que pretende reeditar los viejos palacios señoriales y quiere vivir en unidades integradas donde entre todos pueden tener un vestíbulo de carácter palaciego, así como fachada y lujos que arrojen su nuevo éxito; o después las desnudas fachadas de Wagner, con apartamentos lujosos pero en “el estilo de Adán” como pionero manifiesto modernista. Es una interesante mirada sobre cómo historiar los tipos arquitectónicos, un aporte para explicar los edificios que se hacen en una época. También, aunque menos, se miran los espacios urbanos, desde la *Schwarzenbergplatz*, la plaza de la zona donde están los aristócratas, hasta la Caja Postal de Ahorros, obra modernista de Otto Wagner y encargo de la socialdemocracia en los finales del siglo y cuando ésta domina la política.

A su vez, Schorske considera las diferencias entre Sitte y Wagner: del primero ve sus ideas comunitarias que añoran la ciudad medieval con sus espacios confinados y de gran calidad particularizada, y del segundo, su concepción utilitarista y funcional, donde la velocidad es el rasgo esencial de la ciudad moderna, lo que ratifican las técnicas modernas, el metal y el concreto. Estas concepciones diferentes fundamentan la posición crítica de cada uno hacia la *Ringstrasse*: el primero reprocha lo informe de la calle circular, la mecánica repetición de las manzanas y la incondicional entrega a las exigencias modernas, a la especulación y al flujo de los coches, por lo cual propone crear plazas paramentadas y con edificios que las particularicen y califiquen; mientras que el segundo mira hacia la metrópoli moderna, critica los ropajes estilísticos con los que se han revestido los edificios y reafirma la técnica, la economía, el tráfico, la higiene y la eficiencia de lo racional como esencia de la estética contemporánea.

También resaltamos el estudio de Max Page sobre la Quinta Avenida de Nueva York (Page, 1999). Esa “*Via Appia* de la opulencia” y el capital que, como toda la “gran manzana”, aplica de manera permanente el principio de demoler para construir, de la destrucción creativa. Es la calle más famosa de los Estados Unidos, el símbolo de la América capitalista, pero a la vez fue un prestigioso barrio de negocios y lugar de trabajadores



> Manhattan, La Quinta Avenida.

de la confección. Al principio era un camino rural, luego convertido en vía de villas señoriales y después en lugar de apartamentos elegantes, más almacenes sofisticados y talleres de manufacturas.

La marcha *uptown* de los ricos hacia el norte, en busca de silencio y calma, los llevaba a construir cada vez más lejos del bajo Manhattan, pero pronto esas mansiones eran revendidas para dar paso a grandes edificios mientras que la actividad intensa se expandía otra vez más. La vida útil de los edificios era cada vez más breve; las viejas casas caían pronto para dar paso a edificios enormes con almacenes para departamentos o *lofts* industriales o de oficinas en el sur o el medio, y al norte con edificios de apartamentos exclusivos. Entonces, en este símbolo del capital y el negocio se creó, de manera paradójica, una resistencia al proceso de destrucción en aras de conservar el sentido social y el prestigio del lugar; una singular oposición de los grandes capitalistas a la ambición desenfundada por el lucro que no se detiene ante la naturaleza o la ciudad ya construida. Esto en medio de una gran tensión entre preservadores y demolidores, entre quienes querían detener el cambio y otros que buscaban propiciarlo. Algo paradójico, sobre todo en un área que obtenía valores del suelo inusitados, en un sistema en que la tierra ya no es un lugar físico y se ha convertido en un artículo comercial, como cualquier mercancía.

En 1907, algunos residentes organizan la *Fifth Avenue Association* con el objetivo de defender su calle y luchar por su conservación. Se unen para aprovechar mejor sus contactos y lograr una legislación que proteja lo ya realizado, que disuada o impida las nuevas construcciones, más altas, inclementes y densas. Sobre todo en la zona más alta, los grandes capitalistas del mundo –Vanderbilt, Astor, Carnegie, Rockefeller, Belmont y otros– querían mantenerla como enclave residencial exclusivo, como si quisieran contener un río correntoso, represar el impulso del capital y ponerle diques a su desarrollo, por lo menos en el entorno que querían preservar como su hábitat. Hasta que al final renuncian y se mudan para desarrollar sus predios y sacarles el máximo provecho. Pasan entonces a buscar que las autoridades los apoyen con políticas y regulaciones, pues aún quieren que su calle sea para comercios de lujo y de uso exclusivo.



>San Petesburgo, La Nevsky Prospekt.

Entre la calle 42 y la 90, la Asociación impidió que se asentaran talleres manufactureros, respondiendo a los intereses de los más pudientes pues logró mantener allí los precios muy elevados. Asimismo, bregó por tener legislación favorable, vigiló el espacio público, mantuvo fuera los mendigos, vendedores y obreros, controló letreros, logró la limitación de alturas, impidió los edificios de *lofts*, evaluó proyectos y entregó algunos premios de arquitectura, puso semáforos y restringió cierto tipo de tráfico, en una campaña integral de segregación y exclusividad. En contraste, Page mira en otro capítulo el ambiente social y el desarrollo inmobiliario en el bajo Manhattan, donde mediante la construcción de vivienda económica se espera sanear sectores que eran peligrosos y cuna de los peores males sociales; sobre todo en el *Mulberry Bend* y el cruce de los *Five Points*. Aquí también considera las fuerzas inmobiliarias, las migraciones de muchos hacia la periferia y la llegada de otros grupos, así como el papel de los grandes constructores, siempre ávidos de negocio y enriquecimiento. Con un recursivo uso de las fuentes, la literatura, las guías turísticas, la prensa y las campañas de los habitantes, estudia los aspectos de prestigio y segregación por parte de un grupo social y su afán de demarcar su ámbito, esto en medio de los factores del mercado inmobiliario, de las fuerzas del capitalismo, la zonificación urbana, las normas de edificación y el significado de los edificios.

Otro ensayo que nos enseña mucho sobre cómo conocer un hecho urbano y, en este caso particular, de una

calle, es el que hace Marshall Berman sobre la Avenida Nevsky en San Petersburgo (Berman, 1991). Rusia era un país que no se había modernizado –como sí lo habían hecho la Europa occidental y los Estados Unidos– y más bien mantenía una economía estancada y notable atraso en la población, lo que lleva al autor a hablar del modernismo del subdesarrollo. Entonces Pedro I impone la idea de crear una nueva ciudad que le permita abrirse al Báltico y a Europa; la concibe como una empresa del Iluminismo, por lo cual la diseña con geometrías puras de retículas regulares y líneas rectas, vestida además con el lenguaje austero y racional del clasicismo ilustrado. Y la erige sobre los difíciles pantanos del río Neva, como la imposición de un proyecto modernizante sobre la naturaleza que se domina. Con imperial autoritarismo, decreta que nadie puede construir en piedra en otra parte de Rusia, que todo noble del país debe construir una residencia en la nueva urbe y que todos los operarios de la construcción en el territorio se desplacen allí para contribuir al enorme trabajo por realizar. Una empresa descomunal que recuerda la empresa febril y a gran escala que dirige Fausto, con el apoyo de Mefisto, sobre la playa en el poema literario de Goethe.

Las líneas mayores del trazado de San Petersburgo convergen en el Almirantazgo, como el tridente roma-

no en la Piazza del Popolo en Roma, y allí se integra el espacio con el Palacio de Invierno del zar y el parque del Senado, donde impera la gran estatua ecuestre y de bronce del gran Zar. Tres grandes avenidas simétricas que son acompañadas por manzanas regulares, en un diseño urbano racional que rememora la disposición grandiosa de las capitales europeas. No importan los interiores, pero las fachadas deben ser uniformes, nobles y clásicas, aunque el resto se complete después.

Berman arma su texto tras las pistas de la literatura, esa maravillosa creación de la Rusia de aquellos siglos. Ve la ciudad, y en especial la Nevsky Prospekt, como un teatro político, un espectáculo para los ciudadanos –siervos y señores, burócratas o intelectuales– que actúan u observan la vida y la comedia urbana. La avenida se vuelve el centro social y político del país; allí desfila el espíritu cosmopolita y convergen todas las clases sociales sin que domine de manera opresiva el Estado. Se está lejos del caballito de bronce y del poder omnímodo de su jinete. Comienza por recrear el surgimiento de la ciudad con el poema de Pushkin, un acto político y a la vez artístico que observa la furia de la naturaleza y el reto del monarca, pero que también habla de la pequeñez del habitante corriente, sus amores, esperanzas y frustraciones.



> San Petesburgo, Palacio del *Hermitage*.  
Foto: Carlos Niño Murcia

Ya por entonces hay algunos intelectuales y funcionarios que, incitados por las ideas que soplan desde Europa, intentan introducir reformas liberales, cansados de la represión autoritaria, del estado del país y la injusticia social. Luego se da la represión a los decembristas, cuando Nicolás I cierra la ventana a Europa, y entonces las obras de Dostoievsky o Gogol narran los días de esa ciudad extraña y de fantasmagoría espectral. Se trata de una calle artificial donde todo es representación, donde, como los personajes de Dostoievsky, sus habitantes sueñan y alucinan en una vida interior acosados en su digna pobreza. Tiempo después, Alejandro II emancipa a los siervos, hay una cierta liberalización y florecen expectativas y esperanzas, pero muy pronto retornan el desencanto y la protesta política. Es la gente nueva, de diversos orígenes sociales e intelectuales y con un gran ímpetu por impulsar la modernización de Rusia; son los hombres del subsuelo que surgen para enfrentarse con los nobles y los grandes dignatarios, para buscar reconocimiento y luchar en la calle por sus derechos, pues se niegan a ser borrados del escenario. Todo se sucede en la *Nevsky*, o sus alrededores. Ella se convierte en un recurso para salir de su aislamiento y a la vez en el lugar donde los hombrecitos se autohumillan o son despreciados.

Tiempo después, en el siglo XX, la ciudad se ha industrializado y por la *Nevsky* recorre la manifestación que concluye en el “Domingo sangriento”. La Avenida continúa como la línea de comunicación, pero ya de agitación, donde la clase dominante camina temerosa y en actitud defensiva. Luego vienen los *Soviets* y la novela de Andrei Biely, una obra profunda, fragmentaria y desgarrada, donde San Petersburgo es el “país de los espíritus”. En 1918 la capital se traslada a Moscú, y San Petersburgo, antes fantasmal, ahora deja de existir. Se la renombra como Petrogrado y entonces Osip Mandelstam intenta recuperarla, en un retrato poético angustiado y oscuro: *Estrella transparente, fuego errante, / tu hermana, Petrópolis, se muere*, dice el poeta. Los comercios se cierran, se sofoca la cultura —es peligrosa para la Revolución— y prevalece la censura, mientras que, en la calle en movimiento, el hombrecito se debe replegar y sumergir en el terrible orden. Ahora el escritor sólo ve allí insectos o burócratas..., luego se le impide regresar a su ciudad y es detenido, para morir años después en un campo en el oriente.

Son dos siglos de una ciudad y una calle, donde todo es una modernización surreal, producto del irrealismo del programa de Pedro el Grande, para modernizar desde arriba un país estructuralmente atrasado. Pero abajo, en el subsuelo, durante estos mismos siglos, brotan importantes experimentos de modernización y con gran sentido literario, artístico y político. Gentes, hombrecillos que luchan y se oponen al Estado, que intentan arraigarse a una ciudad ficticia, en una desarticulación que impregna “la vida política y espiritual de las ciudades del Tercer Mundo” del siglo XX (Berman, 1991, pp. 298 y 299).

## La investigación sobre la carrera Décima bogotana

De ese Tercer Mundo es la modernización de Bogotá, donde nos faltaría tener la literatura de la Décima, de la nueva avenida del medio siglo XX a la congestionada carrera del siglo XXI, de la distinguida y financiera a la bloqueada y semi abandonada de hoy. En todo caso, a finales de los cuarenta se abre como una arteria para comunicar los nuevos desarrollos de la ciudad en el norte y el sur, pasando por el centro, y además para dar cabida y paso al nuevo y creciente tráfico automotor, como una palanca para el desarrollo de la ciudad. Fue una difícil empresa que debió sobrepasar muchos obstáculos: edificios y prejuicios, paredes mentales y de ladrillo, propiedades y enredos de todo tipo, pero se pudo concluir como un esfuerzo ingente de la urbe para darle paso a su modernización. La avenida fue campo permanente de la tensión entre tradición y progreso, entre conservación del patrimonio y renovación edilicia. Allí se instalaron las oficinas de las grandes empresas, los gremios, los bancos y las aseguradoras, o sea, la élite social y financiera que así construye su centro financiero, con el lujo y confort que solo se podía lograr en edificios y entornos modernos.

Y se levantan importantes edificios, de una calidad superior, con técnicas novedosas, gran rigor y contención, con luz, amplitud, mobiliario contemporáneo e instala-

>Página opuesta: Vista hacia el norte de la carrera Décima desde la calle 14, C.a. 1963.  
Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural -  
Colección Museo de Bogotá



ciones eficientes. Son los tipos edilicios de oficinas, de doce pisos, con un zócalo comercial, punto fijo de ascensores, sótanos de estacionamientos, ventanales totales y gran flexibilidad de distribución. Se crea mucha riqueza, la que hace posible la ciudad en su papel de Rey Midas, gracias a sus decisiones y a la creación de grandes avenidas o espacios de prestigio y ubicación estratégica. Se cambian los lotes minúsculos y tortuosos por predios englobados para permitir la erección de grandes edificios, aumentan los precios de la tierra y se multiplica el suelo por el número de pisos que allí se levantan. Revisar su historia es seguir el auge y caída de una calle que lo tuvo todo y ahora sólo sufre desprecio y congestión; es lanzar el reto para recuperarla para toda la ciudad, para que actúe como el eje de recuperación del centro y sin abandonar tan valioso patrimonio, en vez de huir a la sabana para seguir invadiéndola con demencia y sin planeación. El recuento de su génesis y sus transformaciones nos permite aprender cómo se hace, y deshace, la ciudad, para que algún día podamos construirla mejor sin despilfarrar valores y entornos de excepcional calidad.

Este trabajo comenzó como un ensayo en el marco del Seminario Pensamiento Colombiano que, bajo la coordinación del profesor Rubén Sierra, desde hace varios años se adelanta en la Universidad Nacional de Colombia. En él participan profesores de diversas disciplinas y enfoques, para estudiar un momento de la historia del país y producir una reflexión en torno a esa coyuntura. Se plantean diferentes problemas del período escogido y, con unas exigencias académicas precisas y rigurosas, cada participante considera un aspecto y en varios semestres escribe su ensayo particular, en un proceso adelantado en discusión conjunta.

Ante la decisión de trabajar sobre los años cincuenta y el gobierno de Laureano Gómez, y con el ánimo de mirar un problema urbano y arquitectónico, se resolvió trabajar sobre la construcción de la carrera Décima en Bogotá, entre 1945 y 1960. Sin embargo, en el desarrollo de la investigación, el enano se creció y entonces decidimos hacer dos tipos de trabajos: un ensayo sintético para el Seminario y un trabajo más largo, detallado y de grupo, que es el objeto de esta publicación.

Ante todo, nos interesó ver cómo se hizo esta difícil avenida en ese momento tan polarizado y violento de la

historia de Colombia, y así captar cómo se construye la ciudad en general. Para ello era preciso conocer los factores de la construcción de la ciudad: el centro tradicional, los planes urbanos, el creciente tráfico automotor, las leyes y decretos, la política, los alcaldes y los concejales, así como las empresas, los inmobiliarios, los arquitectos, los contratistas, las agremiaciones, la prensa y la población en general. En el Archivo de Bogotá analizamos las Actas del Concejo Municipal, para ver acuerdos, debates, registro de decisiones y sus autores, tendencias, rencillas o asociaciones. También consultamos allí el Archivo Catastral, mediante una dispendiosa y detallada búsqueda en las cédulas catastrales, para conocer la composición de las manzanas antiguas y sus transformaciones después de la avenida. En tales carpetas aparecen los compradores, avalúos de diversos momentos, licencias de construcción o modificaciones que ha tenido cada predio. Y lo registramos para todas las manzanas, entre las calles primera y 26. De igual forma, revisamos las fotos aéreas de la ciudad en diferentes momentos, adquiridas en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y que fueron una ayuda incuestionable para considerar el estado de la vía, de los predios y los edificios en esos años.

En recorridos por la avenida, escogimos 21 edificios de notable calidad para tomarlos como nodos de investigación e indagar sobre su proyecto, arquitectos, empresarios, escrituras, propietarios y valores. Después fuimos a las notarías, donde revisamos las escrituras, sobre todo en cuatro tiempos que nos interesaban: a) las casas y lotes antes de la decisión de construir la avenida, b) el momento en que compra el municipio, ya sea el predio completo o solo la franja requerida para ampliar la calle, c) el momento en que la empresa que erigirá el edificio adquiere varios lotes y los engloba para completar un área que le permita un mayor desarrollo, y d) el momento en que, ya construido el edificio, se venden locales comerciales, oficinas o pisos enteros. Con los precios allí estipulados, y con el generoso y calificado apoyo de la Sociedad Colombiana de Avaluadores y del ingeniero Germán Noguera Camacho, así como de los arquitectos Nelly González y Hernando Gómez Pinilla, elaboramos las fichas de valores que en el texto se presentan.

Luego, se consultó el archivo de la Secretaría Distrital de Planeación y el Archivo de Bogotá en busca de

licencias, planos y modificaciones en el tiempo. En la Hemeroteca de la Biblioteca Luis Ángel Arango, en la Biblioteca Nacional y en las sedes de los periódicos, revisamos la prensa, sobre todo El Tiempo, El Espectador y El Siglo, pero también Cromos y Semana. Consultamos las revistas de arquitectura y de finca raíz para los asuntos de la arquitectura colombiana. También estudiamos la bibliografía sobre la modernización de Bogotá y del país, sobre temas políticos, económicos y sociales que nos permitieran comprender la época y la coyuntura en que se construyen la avenida y los edificios. A su vez, el Banco de la República fue útil para conocer el manejo de los empréstitos para la obra.

En el terreno, hicimos visitas y fotografías de los 21 edificios seleccionados, y cinco más, para conocer su estado, saber de las intervenciones que habían tenido y ratificar, o no, su calidad. En la entrevista con los administradores respectivos, también indagamos por planos y otros datos que pudieran tener. Asimismo, consultamos los archivos de la firma Cuéllar Serrano Gómez, lo mismo que el de Trujillo Gómez & Martínez Cárdenas, guardado por el ingeniero Luis Fernando Martínez Gómez.<sup>3</sup>

Hacen parte integral del texto los mapas, planos, fotos, gráficos y publicidades, y entre todos contribuyen a dar la imagen y sentido del momento, a reforzar la explicación e ilustrar la vida de los años de construcción de la avenida. El ensayo se organizó con los siguientes capítulos: Una *Introducción*, donde hacemos breves consideraciones sobre los principios y problemas historiográficos generales y de historia urbana, pertinentes para el asunto que nos ocupa, así como la referencia de algunos estudios de casos en que se analiza una calle particular. En el *Capítulo primero*, revisamos el proceso de modernización de Colombia y, en particular, de Bogotá, apoyados en expertos e historiadores que nos permitieran caracterizar nuestra modernización, ese proceso tan complejo y múltiple de cualquier lugar del mundo, ese término tan polisémico y difícil de tratar sin caer en esquemas o simplificaciones reductoras y falsas. En el *Capítulo segundo*, narramos la biografía de la avenida, apoyados ante todo en las actas del Concejo y en

la prensa, esta última una fuente que da mucha vida y poliédrica mirada al momento, además de permitirnos datar muchos hechos que de otra forma nos hubieran sido elusivos o imprecisos. En el *Capítulo tercero*, hacemos algunas reflexiones sobre los mecanismos financieros a los que se recurrió para llevar a cabo las obras, sobre todo los Bonos Pro-Urbe, que fueron un instrumento fundamental en la consecución de recursos, pero también la valorización y otros asuntos económicos. También cuantificamos la fluctuación de los precios y el incremento de riqueza, como también consideramos los círculos de la élite, dos temas que, por lo demás, acá tan solo se sugieren y que requieren futuros y más especializados estudios. En el *Capítulo cuarto*, incluimos las monografías de los más importantes edificios de arquitectura moderna construidos una vez ampliada la avenida, incluyendo reseña histórica y resaltando sus valores patrimoniales.

Al final, formulamos algunas *Conclusiones*, provisionales, en la síntesis de los elementos que juzgamos esenciales en el proceso estudiado, a la vez que enunciamos problemas y temas que deben ser retomados más adelante, ya sea por nuestra disciplina de la arquitectura o, mejor aún, por otros especialistas. Terminamos con un Epílogo para cerrar el estudio y plantear asuntos de la renovación urbana del sector, del papel de la calle en el centro de la ciudad, de la conservación de patrimonio, del paso del Transmilenio y la recuperación de la vida de esta importante avenida. Es necesario pensar en cómo reeditar sus edificaciones para el futuro y atraer a las gentes para repotenciar la carrera Décima, hasta lograr que se construyan otros 25 edificios patrimoniales.

## Reconocimientos

Los autores agradecemos a quienes de muchas formas nos ayudaron y sin cuyo apoyo este trabajo no hubiera sido posible. En primer lugar a los colaboradores: David Osorio Amaya, Antonia Bustamante Robledo, Néstor Sanabria Rincón, José Peña Aponte, Jenny Bonilla Orduña, Pablo Silva Saray, Alejandro Montoya Cano, Sebastián Doncel Huertas, Silvia Mejía Aranda, Camilo

<sup>3</sup> Recientemente cedido por la familia de Ignacio Martínez Cárdenas al Archivo de Bogotá.

Roa Romero, Dimelsa Hurtado Gómez, Santiago Cárdenas Cardona, Jorge Hernández Medina, Lucía Durango Padilla y Catalina Martínez Castillo.

Desde el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, su director Gabriel Pardo García-Peña apreció e impulsó este trabajo, lo mismo que María Claudia Vargas, Ilona Murcia, Liliana Ruiz y Nelly González, más las estudiantes universitarias que hicieron pasantías en patrimonio: Stephany Luna Sánchez y Liliana Patiño León. En la Subdirección de Divulgación del IDPC fueron fundamentales el apoyo y las ideas de Margarita Mariño von Hildebrand, anterior subdirectora, y de Mauricio Uribe González, subdirector actual, así como el talento de Yessica Acosta Molina en el diseño del libro, la precisión de María Angélica Ospina en la corrección del texto, el ojo fotográfico de Carlos Hernández Llamas y el apoyo logístico de Yolanda López Correal. De igual modo, agradecemos la eficiencia y amabilidad de los empleados en el Archivo de Bogotá, la Hemeroteca Luis López de Mesa de la Biblioteca Luis Ángel Arango, la Biblioteca Nacional, el periódico El Siglo, el Archivo de la Secretaría Distrital de Planeación, el Banco de la República, la Superintendencia Financiera de Colombia, lo mismo que los propietarios y administradores de los edificios de la carrera Décima.

El ingeniero Germán Noguera Camacho, de la Organización Noguera Camacho ONC Ltda. y miembro de la Sociedad Colombiana de Avaluadores, nos ayudó en los precios de predios y construcciones, así como en asuntos inmobiliarios con proyección histórica. Agradecemos de igual forma a la firma Cuéllar Serrano Gómez, a su presidente Santiago Alberto Botero y a Óscar Moreno su generosa colaboración. También a los amigos y profesores que de alguna manera nos apoyaron con generosidad y conocimiento: Germán Mejía Pavony, Germán Téllez Castañeda, María Cecilia O'Byrne, Luis Carlos Colón, Alberto Escovar, Lorenzo Fonseca, Jorge Ramírez Nieto, María Claudia Romero, Rubén Darío Utria, Germán Franco, Patricio von Hildebrand, Juan Carlos Gómez, William García Ramírez, Myriam Díaz Osorio, Hernando Gómez Pinilla, Luis Fernando Martínez Gómez, Luisa Fuentes, Luis Fernando Molina, Marcela Cuéllar, Rocío Londoño, Gabriel Misas y los profesores participantes del Seminario Pensamiento Colombiano. Ellos nos ayudaron con sus opiniones, referencias, datos y consejos, pero, por supuesto, las imprecisiones o formulaciones aquí expresadas son de nuestra única responsabilidad.

# proceso de modernización





## 1. La Modernización de Colombia, 1945-1960

Quizás no haya hecho Bogotá una obra urbana de mayor envergadura y dificultad: donde había una estrecha calle colonial de ocho metros de ancho, abrir una avenida de 40 metros con amplios andenes y separador central arborizado, y hacerla desde la calle 28 en el Centro Internacional hasta la calle primera en el Hospital de La Hortúa, y luego prolongarla hasta la avenida Primero de Mayo y la calle 27 sur. Esta nueva vía vería luego surgir en sus paramentos grandes edificios, con una arquitectura moderna excelente, donde se ubicaron las grandes compañías para convertirla en el centro financiero del país. Pero eso sucedió en años de guerra y violencia, en que Colombia se sumergió en la vorágine de contiendas partidistas, de *pájaros* y *chulavitas*, de dogmático y ciego sectarismo. Un momento en el que contrasta el avance de la industria y la modernidad de la arquitectura con el retroceso de una nación que, engeguada, se mataba sin razón. ¿Cómo se explica esa coexistencia? ¿O esa contradicción?

La modernización en América Latina tiene particularidades que no se han mirado lo suficiente. Nos hemos dejado apabullar por la idea de que solo la adopción íntegra de una estructura racional, liberal y secular de la sociedad y sus consecuencias socioculturales constituyen la modernidad. Pero resulta que en pocas sociedades se ha consolidado una modernidad plena, o en ninguna, y más bien han sido modalidades diversas o hibridaciones lastradas con persistencias premodernas y algunas francamente contradictorias, lo que ha sido más frecuente en nuestro continente.

Se trata de algo complejo y no susceptible de simplificar en un corto ensayo hecho por unos arquitectos. No se puede caer en generalizaciones simplistas, pues siempre habrá posiciones divergentes dentro de la misma dirigencia, en algunos aspectos o problemas, como también muchos cruces y coincidencias con posiciones más modernas, liberales o de izquierda. Además, hay diferencias regionales y según tiempos y realidades, e inclusive pueden darse diversas posiciones de una persona en diferentes momentos y condiciones de su vida.

Por eso, sólo se profundizará en su sentido si miramos asuntos y casos concretos, sus circunstancias y particularidades; o sea, los hechos históricos, analizados sin dogmatismos ni prejuicios, sin miradas parciales o sesgadas. Dentro de estas consideraciones es posible hacer un aporte al mirar en detalle un asunto urbanístico: la construcción de una moderna avenida en pleno centro tradicional de Bogotá.

La carrera Décima, con sus amplias calzadas e imponentes y elegantes edificios, representaba un atajo para la modernidad, el automóvil, la arquitectura moderna y la tecnología industrial. Se erigía como una imagen del poder del capital, del orden nuevo en una nación industrializada de manera peculiar, en un país agrario y dependiente que se ahogaba en sangre. Esto ha llevado a calificar nuestro proceso como la “superposición de un país campesino y cafetero a una nación moderna”, la constitución de una estructura empresarial y financiera dirigida por un sector elitista, con empresas y negocios de gran escala mientras mantenía en la mayoría las condiciones de pobreza<sup>1</sup>. Una avenida demostrativa de que, a pesar de todo, Colombia lograba modernizarse y retomaba la cordura, un espacio despejado para instalar allí las principales empresas y compañías, para constituirse en un paliativo que recuperara la confianza en el país, en su dirigencia y en la capacidad de sus empresarios. Todos urgidos de seguridad, de testimonios de fortaleza y progreso, algo que la arquitectura podía representar.

## Del café a la industria, 1920-1945

Es pertinente, pues, mirar cómo se dio la modernización en la capital de un país que venía desarrollando su industria, mediante un proceso gradual de sustitución de importaciones. Era una burguesía surgida desde comienzos del siglo XX en la economía cafetera y el comercio del grano, que, por tanto, mantenía muchos reflejos de señores rurales, sin la libertad de los comerciantes y empresarios desligados de la tierra, lo que marcará la personalidad del país y de su política. En el primer tercio

del siglo XX, el café posibilitó a Colombia la inserción de su economía en el mercado mundial, con unas exportaciones que venían creciendo desde las primeras décadas y habían ampliado el mercado nacional y propiciado desarrollos en infraestructura. Estos ingresos cafeteros irrigaron a una capa más amplia de la población, pues se trataba de un cultivo en el que no solo los dueños de las grandes haciendas –por lo demás, cada vez más pocas en la producción cafetera– se beneficiaron de un producto comercial<sup>2</sup>. Se trataba de un producto destinado no para consumo local, sino para la exportación, cuya venta estaba más o menos asegurada y que, además, tuvo estabilidad y buenos precios en el exterior.

Esto creaba una nueva masa de población con acceso al dinero y a la educación, que ya no dependía de arreglos desiguales de aparcería ni de relaciones patriarcales de protección y explotación. Unos campesinos, pasivos y sumisos ante la autoridad en los comienzos de siglo, que cultivaban para su subsistencia y por lo general en terrenos ajenos, se transformaron, debido a unos ingresos constantes y efectivos, para volverse más autónomos y atrevidos. En tales circunstancias, James Henderson habla del “poder liberador del dinero” que, como en Europa un siglo antes, sacudió las relaciones de autoridad y jerarquía mientras permitía despersonalizar las relaciones y nivelar en parte la sociedad (Henderson, 2006, pp. 183-185).

Según José Antonio Ocampo, las grandes crisis de la depresión de 1929 y de la Segunda Guerra Mundial aceleraron “el surgimiento del intervencionismo estatal, de la industria manufacturera y de nuevas fuerzas sociales” (Ocampo, 1987, p. 209). En este desarrollo había sido crucial la organización de las finanzas del Estado realizada por la misión Kemmerer. Contratada en 1923 por el gobierno de Pedro Nel Ospina, cuando la afluencia de dineros, por empréstitos e ingresos como el pago de la indemnización por Panamá, llegó a niveles tan altos que la situación fue calificada como la “danza de los millones” o la “prosperidad a debe”. La misión recomendó el fortalecimiento de la banca central, la organización de

1 Palacios, Marco (1983). *El café en Colombia (1850-1970). Una historia económica, social y política*. 2ª edición. Bogotá: Coedición El Colegio de México, El Áncora editores. Citado en: Del Castillo, 2003, p. 26.

2 Las grandes haciendas de los señores bogotanos en el Tequendama comenzaron a no ser rentables y muchas fueron parceladas, mientras que las de las propiedades familiares en la zona antioqueña –la que comprende desde Antioquia hasta el norte del Valle– aplicaban el trabajo de toda la familia, por lo general muy numerosa y sin mayores costos, a la producción del grano.

las cuentas nacionales y la creación de la Contraloría, lo que significó contar con una organización financiera y fiscal moderna (Ocampo, 1987, p. 209). Por estos años, fue muy activo el movimiento sindical; muchos obreros adoptaron ideas socialistas y llevaron a cabo varias luchas y huelgas en la tercera década del siglo XX.

Al comienzo del gobierno liberal de Olaya Herrera (1930-1934), los conservadores colaboraron de manera estrecha, sobre todo los sectores moderados de este partido. Esto ayudó a enfrentar la crisis económica mundial generada por la Gran Depresión que afectó los ingresos por merma de los recaudos de aduana y paralizó las obras públicas, lo que creó serios problemas de empleo. El país llegó a declarar la moratoria de los pagos de la deuda externa, pero estos ahorros le permitieron pronto una recuperación económica apoyada en el café y el oro. En 1930, para asesorar al gobierno de Olaya, regresó al país Edward Kemmerer, quien planteó austeridad del gasto y varias medidas para que los ingresos fiscales no dependieran tanto de los aranceles de aduana, sino de impuestos que fortalecieran y dieran estabilidad a los recursos de la Nación. Se crearon instituciones para dar crédito a los agricultores, mientras que se daba impulso a la producción nacional de materiales y manufacturas. Así comenzó un proceso productivo que se desarrollaría mucho más en las décadas siguientes, a la vez que se reimpulsaron las obras de construcción de carreteras (Henderson, 2006, pp. 254-258).

Entre 1930 y 1945, el crecimiento económico continuó, sobre todo en lo concerniente a los textiles. La Federación de Cafeteros se preocupó por la infraestructura y los servicios para todos sus afiliados, a la vez que presionó por mejorar las redes de transporte, lo que apoyaría la conformación de un mercado nacional. Se decretaron aranceles para proteger la producción local de bienes de consumo directo y favorecer las industrias nacientes existentes; estos aranceles fueron debilitándose y en 1935 los Estados Unidos forzaron la reducción de ellos para sus productos. En 1936, Colombia congeló los aranceles sobre varios productos de la Unión norteamericana y ésta, a su vez, permitió “el ingreso libre de impuestos del café a sus mercados” (Henderson, 2006, p. 356). Aunque muchas materias primas debían ser importadas o se traían productos semi-manufacturados,

se dieron exenciones de impuestos y se los apoyó por medio del control de cambio y de las importaciones (Guillén, 1979, pp. 471 y 493). La dirigencia económica había tendido a tomar medidas que propiciaran el desarrollo capitalista y las circunstancias internacionales reforzaron este proceso. Los gastos por la Guerra contra el Perú (1932) habían irrigado algo de dinero en momentos de recesión mundial, y luego la Segunda Guerra mundial encontró a Colombia en un proceso de sustitución de importaciones que se vio impulsado por la dificultad para importar en tiempos de conflicto internacional (Henderson, 2006, pp. 351-352).

## El auge del desarrollo, 1945-1960

En este período se mantuvo, por lo general, un acertado y prudente manejo económico por parte de las élites y, gracias a ello, continuaron el crecimiento económico del país y el proceso de sustitución de importaciones (Henderson, 2006, pp. 475-477). “Después de la Segunda Guerra Mundial [... el país aceleró] la producción de bienes intermedios y de capital. Entre 1950 y 1960, la industria colombiana creció en un 89.5%” (Henderson, 2006, p. 481). A pesar del libre comercio exigido por las potencias, Colombia pudo mantener algunos aranceles a cambio de algunas ventajas para los inversionistas extranjeros.

La banca internacional apoyó al país con crédito y se hicieron propuestas de planeación económica introducidas “por la misión del BIRF liderada por Lauchlin Currie”, entre las que descuellan el Plan Nacional de Obras Públicas (1947) y el Plan Currie (1950) (Del Castillo, 2008, p. 32). La Misión del Banco Mundial llamó la atención sobre la necesidad de mayor inversión y, sobre todo, de coordinación en la construcción de carreteras nacionales, a la vez que llevar a cabo las reformas fiscal y agraria. Dada la elevada inflación que aquejaba el país, la élite y las directivas nacionales atendieron muchas de sus recomendaciones con la esperanza de controlarla y lograr una estabilización monetaria (Henderson, 2006, pp. 483-489). Pero el precario estado de la red viaria persistía y afectaba el comercio nacional y la productividad del país. Por tanto, el ministro de Obras Públicas, Jorge Leyva, consiguió aprobar el Plan de Obras Públi-



> Congestión en el centro de Bogotá.  
*Revista PROA, número 5, 1947*

cas, con tres objetivos principales: los puertos marítimos, los ferrocarriles y las carreteras. De los primeros, se atenderían las condiciones de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco<sup>3</sup>. De los ferrocarriles, se enfrentaría la crisis creada por el déficit que los afectaba, la carga prestacional, los diferentes anchos de carrilera y la desarticulación de sus líneas, para lo cual se proponía reorganizar la administración, comprar nuevo material rodante, organizar talleres centrales y completar algunos tramos, sobre todo la línea del río Magdalena como columna vertebral que articulara el sistema. Con respecto a las carreteras, se fijaron prioridades que atendieran a urgencias nacionales y superaran el intento disperso de todas las regiones por incrementar sus vías particulares<sup>4</sup>. El objetivo era la integración de las dife-

rentes regiones que propiciaran mayor intercambio de productos y de gentes (Del Castillo, 2008, pp. 34-39).

El Plan Currie formuló un plan integral de desarrollo con el apoyo de expertos en diversos campos<sup>5</sup>. Dos aspectos resaltaba, según sintetiza Del Castillo: “la pobreza generalizada en medio de una gran riqueza de recursos naturales y el bajo nivel de la administración pública y la falta de respeto por la ley que se había extendido a los funcionarios públicos en muchas áreas” (2008, pp. 42-43). Era contradictoria la miseria en un país cuya topografía creaba tanta riqueza, pero para superarla era necesario completar una eficiente red de transporte – que no tenía–, en tanto que la agricultura seguía sis-

3 Algunas de estas tareas eran: en Cartagena, complementar el dragado del Canal del Dique, para conectarse con el ferrocarril en Calamar; en Barranquilla, mejorar el acceso por las Bocas de Ceniza, lo mismo que las bodegas y el equipo de carga; en Santa Marta, construir muelles y bodegas; en Buenaventura, dragar el puerto y mejorar su infraestructura; en Tumaco, reconstruirlo y optimizarlo luego del incendio de 1947.

4 Se definieron: la Troncal de Occidente, desde Buenaventura hasta Bar-

ranquilla; la de Oriente, desde El Espinal hasta Bucaramanga y Ocaña; la conexión entre Espinal y Cartago, o sea, la articulación de estas dos troncales; también la conexión de Manizales con Cartago, en el río Cauca, y La Dorada, en el río Magdalena; así como varias otras carreteras mayores para conectarse con Cúcuta, Neiva y Pasto. En Bogotá se haría la Autopista entre la capital y Chía, para facilitar la conexión con el norte del país.

5 El director, Lauchlin Currie, había sido asesor del presidente Roosevelt para la política del *New Deal*. La Misión laboró en el país entre el 11 de julio y el 5 de noviembre de 1949, luego hizo desde Washington el informe que entregó en marzo de 1950.

temas precarios de cultivo y donde había áreas planas con potencial productivo, la propiedad estaba en muy pocas manos. La producción industrial se concentraba en algunas ciudades, por lo demás desconectadas entre sí, además de tener un mercado reducido por los bajos ingresos de la población, para la cual tanto la vivienda, como la nutrición y la salud eran deficientes. Además, el gasto público era elevado y la inflación desbordada, por lo que se hacía urgente reorganizar la moneda y la banca (Del Castillo, 2008, pp. 43-47).

Para superar esto, se requería una solución integral, un programa que articulara las diversas iniciativas en el tiempo. Con el fin de mejorar el nivel de vida de la población, debía aumentarse la productividad y hacer que los grandes propietarios trabajaran las tierras subaprovechadas mediante impuestos a su baja explotación, o adelantar una reforma agraria que se apuntalara con crédito, educación rural y apoyo técnico para llevar a cabo una moderna producción. A su vez, debía propiciarse la urbanización del país e incentivar la migración a las ciudades, donde la mano de obra se emplearía en otros ramos. Asimismo, apoyar la industria al mejorar los transportes, abaratar las materias primas, propiciar capacitación, investigación y renovación de tecnología. De igual forma, construir infraestructura, desarrollar las fuentes de energía, atender la higiene y los servicios públicos de las poblaciones, lo mismo que la vivienda, tanto en el campo como en la ciudad (Del Castillo, 2008, pp. 46-51). En lo fiscal, debía controlarse la inflación, atender al crédito, precisar el papel de la banca central, mejorar la administración de rentas e impuestos y preparar mejor el presupuesto. Se dieron especiales facultades al Banco de la República, como banco central que debía controlar la inflación desbocada, y aparecieron bancos semioficiales como el Popular, el Cafetero, el Ganadero y, poco después, el del Comercio. También se crearon Acerías Paz de Río y Ecopetrol, al tiempo que la Federación de Cafeteros organizaba la Flota Mercante Grancolombiana, un poco en contravía con la recomendación de la Misión en el sentido de que el Estado no asumiera proyectos demasiado costosos (Henderson, 2006, pp. 486-487).

Los bancos apoyaron la agricultura comercial, lo que diversificó la producción diferente al café: arroz, algodón, sorgo, ajonjolí, azúcar, pero poco a poco se olvidó toda

posibilidad de reforma agraria. De esta forma, se traza otro rasgo de nuestra modernidad: campesinos minifundistas en subsistencia con precarios niveles de vida; latifundios dedicados a la ganadería con propietarios ausentes que manejan sus fincas por medio de mayordomos; y en algunas áreas especiales, agricultura industrializada y para la exportación. Mientras tanto, mucha gente emigra a las ciudades a engrosar las filas del desempleo, el rebusque y el empleo informal; todo bajo el poder simultáneo y a veces combinado de lo señorial y las armas que se incrusta de manera progresiva en el país.

## La aparente paradoja

Entre 1930 y 1946, poco a poco más liberales llegan a los cargos principales y eso no es bien recibido por los conservadores que se ven desplazados del sistema. De manera creciente, se calientan los ánimos y la lucha por los cargos exagera cada vez más las luchas partidistas; la pugna arrecia, no hay espacios para la discusión, prima el radicalismo y el rechazo de toda forma diferente de pensar. Entonces, ¿cómo es posible que se lograra un desarrollo económico tan notable en tiempos de violencia y crueles guerras partidistas? ¿Cómo explicar que la dirigencia dijera que “el país va mal pero la economía bien”? El historiador norteamericano James Henderson, en su estudio sobre la modernización en Colombia, plantea que no existe una paradoja real en aquello, pues desde la década del treinta los gobiernos liberales han venido prestando atención, en sus esfuerzos reformadores y progresistas, a las políticas económicas. Por la misma razón, se preocupan por el bienestar de la economía, fundamentalmente en el tema cafetero y de industrias, como mecanismo de desarrollo y progreso de la Nación. Las élites se habían unido para desarrollar sus empresas económicas, mucho antes del Frente Nacional, y ahora, en tiempos aciagos, dejan que un grupo minoritario lleve la política y se ahogue en esas luchas dogmáticas y violentas, mientras ellos continúan en la consolidación de sus grandes negocios. E hicieron muy buen manejo económico (Henderson, 2006, p. 477).

Cuando, en 1948, con el asesinato de Gaitán y las revueltas que le siguieron, el descontento no logró de-

rrocar al gobierno, inmediatamente se pasó al saqueo y sobrevino un sentimiento aun mayor de desilusión frente a la política y a los dirigentes. Las clases altas presenciaron con horror la protesta y, como lo habían hecho después de la Guerra de los Mil Días, comprendieron la necesidad de apaciguar los ánimos, superar diferencias y hacer un pacto de reconstrucción, así fuera dentro de su exclusivo círculo. En política, el armisticio de la cúspide no duró mucho, pero en lo económico nunca se rompió; entonces los políticos y sus radicalismos doctrinarios fueron aislados y relegados al campo y la provincia, mientras que en las ciudades grandes las empresas aceleraron su marcha.

Las minorías pudientes, herederas de las bonanzas cafeteras o del impulso estatal a la industria de sustitución de importaciones, venían, desde principios de siglo, en un proceso de organización en gremios y asociaciones. Los agricultores, los cafeteros, los bancos, los industriales, los comerciantes, los constructores y muchos otros renovaron su alianza para guiar los destinos de la Nación, y lo hicieron desde lo económico, sin incluir preocupaciones ideológicas, religiosas o partidistas<sup>6</sup>. Los gremios hicieron posible, en momentos de tanta pugnacidad política, una unificación del país “al vincular a las élites regionales a través de sus nuevas asociaciones comerciales” (Henderson, 2006, p. 367). El dinero sirvió de elemento integrador y esto no se limitó sólo a la élite sino a más amplias capas de la población. Los gremios introdujeron un sano pluralismo que dejaba atrás dogmatismos doctrinarios para que primaran las pautas de la empresa y el negocio, para que hubiera algo de debate en momentos en que el estado de sitio –1949 a 1958– sofocaba toda discusión. A la vez hicieron *lobby* ante las cámaras para lograr las leyes que requerían sus empresas, así como para presionar ante el gobierno por medidas económicas que les apoyaran y propiciaran sus ganancias.

---

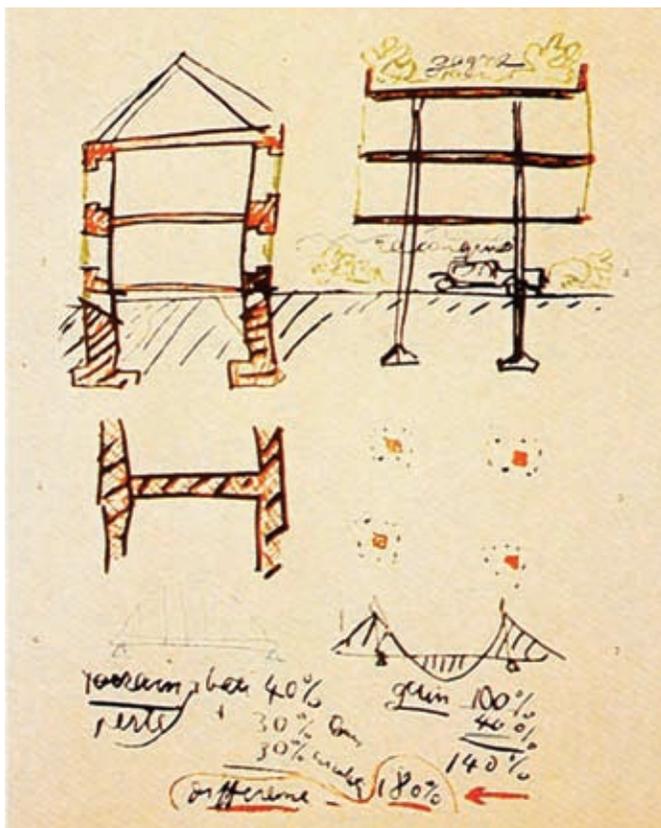
<sup>6</sup> La Sociedad de Ingenieros fue creada en 1887 y la Sociedad Colombiana de Agricultores en 1914. Luego se crearon la Federación Nacional de Cafeteros (1927), la Asociación Bancaria (1936), la Asociación Nacional de Industrias ANDI (1944), la Federación Nacional de Comerciantes Fenalco (1945), Fedearroz (1947), la Lonja de Propiedad Raíz (1948), la Asociación Colombiana Popular de Industriales Acopi (1951), la Federación Nacional de Algodoneros (1953), la de Industrias Metalúrgicas (1955), la Cámara Colombiana de la Construcción Camacol (1957) y la de Cultivadores de Caña de Azúcar (1959). Después se crearon la de los Ganaderos, en 1963, y la de las Instituciones Financieras, en 1974 (Henderson, 2006, p. 497).

Esta organización gremial fue ante todo un fenómeno urbano, de las ciudades principales, pues los pueblos y el medio rural quedaron inmersos en las pugnas partidistas. Los políticos encontraron en el campo y en los pueblos el escenario donde las venganzas, rivalidades y resentimientos explotaran. La dirigencia, o el cacicazgo político, fue incapaz de apaciguar odios y sectarismos, lo que degeneró en una violencia que dejó 200 mil muertos entre 1947 y 1966. En sólo 1950, mientras se abría la carrera Décima, ¡hubo 50 mil muertos en el país! Es lo que con perspicacia llama Henderson la “Guerra de los 7 mil días”, o sea entre 1946 y 1965, entre la elección del conservador Ospina Pérez y el fin de la violencia bipartidista y el inicio de la guerrilla comunista. Otra era de guerra, siete veces más intensa que la de fines del siglo XIX, pero de signo diferente.

Las sedes principales de muchos de estos gremios se construyeron precisamente sobre la carrera Décima. La avenida fue el lugar donde pregonaron su poder y potenciaron sus ganancias, aunque estarían allí por breve tiempo. Esta nueva vía quedaba a sólo dos cuadras del centro tradicional y conectaba con inédita fluidez el centro y el norte. Era una arteria no sólo necesaria para articular la ciudad fragmentada y sin espacio para el tráfico vehicular, sino que además representaba el progreso de la ciudad, el empuje de una dirigencia que mostraba ser capaz de lograr el desarrollo y la integración con los mercados internacionales. Los buenos precios del café y las ganancias de la agricultura comercial, de la industria creciente y de las entidades financieras sustentaron un auge económico y posibilitaron los capitales requeridos para levantar tan grandes edificios. ¡Y tuvieron muy buenos arquitectos!

## El carácter de nuestra modernidad

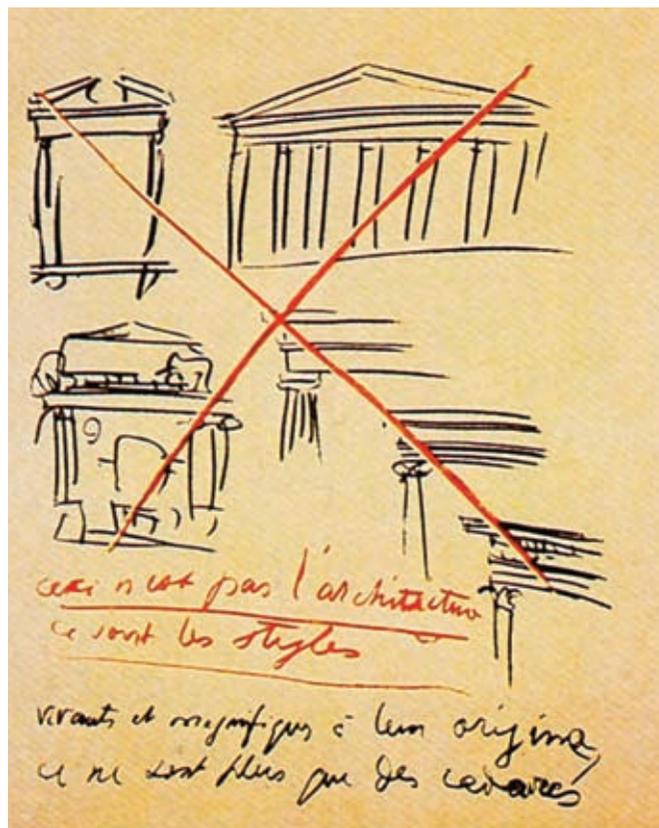
A pesar del notable crecimiento de la economía, Fernando Guillén habla de la persistencia, en el desarrollo de comienzos del siglo XX, de la estructura elitista de la sociedad, pues aterrados por la violencia de finales del siglo XIX, los dos partidos se unieron en una “alianza republicana” que les permitió “utilizar el poder público para obligar a la nación a proveer a la élite hacendaria de los



> Bocetos Le Corbusier.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP

privilegios y estímulos indispensables para hacerse industrial” (Guillén, 1979, p. 469). En lo esencial, “las pautas y valores de la sociedad siguen siendo –íntimamente– los mismos que originó la encomienda indiana en el siglo XVI” (Guillén, 1979, p. 495). Es una extraña superposición de esa base mental hacendaria con modernización capitalista y tecnológica, en una sociedad regida por una minoría en que persisten los prejuicios de sangre y de “buena familia”, más la fe religiosa presente en las disposiciones del Estado, con crasa incapacidad para el debate político, producto de la imposición del dogma autoritario y no de la discusión o el disenso, todo muy opuesto a una mentalidad moderna y burguesa.

Quizás las élites han cambiado o se han transformado con el tiempo, pero persiste la concentración del ingreso, su influencia en las decisiones mayores del país y el manejo clientelista y paternalista de la política. Por eso, la de Colombia es una modernización conservadora, regida por un pensamiento que se basa en la idea de un



orden en el que son inevitables las jerarquías sociales, donde no hay campo para el Estado laico, pero, eso sí, se aprovechan los desarrollos tecnológicos, donde primero debe crearse la riqueza para que luego ella se irrigue sobre toda la sociedad<sup>7</sup>. Las reformas sociales de Alfonso

7 Para el pensamiento conservador, la autoridad y legitimidad del Estado provienen de Dios, no del pueblo; ¿cómo pueden venir de gentes sin cultura ni clase y mal nutridas? Esa armonía social, instaurada por ley divina es connatural al ser humano, se confunde con el bien común, cohesionado por la creencia en la religión católica de la mayoría, lo que da unidad a la Nación. Busca reducir la participación del Estado al mínimo posible y, en algunos casos, cambiar la democracia participativa por una representación colegiada que con su ilustración garantice la lucidez en las votaciones, las leyes y demás decisiones. Propone el control del movimiento sindical y su cristianización. No acepta llegar a una sociedad laica que respete las creencias religiosas de cada quien, pero donde estas se mantengan en el terreno de lo privado y no incidan ni interfieran en la dimensión de lo público y del Estado, sino que aboga porque la Iglesia católica trace la pauta de las normas morales y sociales. Asimismo, se basa en la idea de orden en que son inevitables las jerarquías sociales; cada quien debe estar en su lugar y actuar en consecuencia, pero conviviendo con respeto; por ejemplo, la posición subordinada de la mujer o las maneras de hablar o de vestir se fijan según el estatus de cada uno. Por supuesto que quiere aprovechar y asimilar los progresos de la ciencia y de la técnica: industrialización de la producción, comunicaciones, medicina, urbanización, mecanización de la administración, transporte cómodo y rápido e inserción al mercado capital-

López Pumarejo, que no eran socialistas sino tendientes a crear un más amplio mercado para el desarrollo capitalista, fueron rechazadas por la corriente conservadora de todos los partidos y así se definió el rumbo del país para el resto del siglo XX. El ingreso y la propiedad se concentraron, y los beneficios que generaría para la nación la protección dirigida a la sustitución de importaciones, se volvieron una falacia pues muchos quedaron por fuera de esa nación que ahorraba divisas y consumía productos de la industria nacional (Guillén, 1979, p. 475). Guillén señala cómo se convirtió la élite hacendaria exportadora en industrial merced a la confluencia entre la estructura hacendaria tradicional del centro del país y la mentalidad negociante antioqueña. Esta aportó pulsión mercantil y capacidad de ahorro, aquella, “las fuerzas políticas que garantizan el sistema y mantienen el privilegio como forma normal de apropiación del poder y de la riqueza” (1979, pp. 478 y 497).

Las zonas cafeteras fueron escenario primordial de la guerra partidista. Sin embargo, el recrudescimiento de la violencia no afectó tanto las grandes ciudades, desde donde la élite industrial y comercial propició y se benefició de un crecimiento económico continuo y constante, guiado por parámetros capitalistas y que dejaba en un segundo plano las diferencias políticas. Aunque ya el café no era el único producto nacional, pues habían surgido nuevos cultivos comerciales más los beneficios del proceso industrial que consolidaban el desarrollo económico. Este desarrollo notable fue ante todo aprovechado por la clase alta, pero también generó una clase media, cada vez más numerosa y que en algo se benefició de estos avances. Pequeños propietarios con disponibilidad de dinero representaron un incremento notable de la clase media, sobre todo entre quienes no eran empleados sino que tenían pequeñas fincas o eran comerciantes menores con relativo éxito y que pudieron dar educación y mayores comodidades a sus hijos. Por eso, la población de los años cuarenta era ya, según Henderson, diversa, individualista y más abierta al mun-

do (2006, p. 368), primaban ya el individualismo propio del capitalismo y la ética mercantil, lo que los llevó a distanciarse de las pugnas partidistas, concentrarse en su caso particular y su entorno familiar, a la vez que se sumergían de modo anónimo en la muchedumbre de la ciudad (2006, pp. 182-188).

La economía pasó, pues, de ser rural a urbana entre 1945 y 1985, en un proceso de desarrollo que permitió la acumulación de capital privado y social más importante de la historia del país. Se construyeron grandes fábricas y surgieron empresas agroindustriales, aumentó el nivel de la educación y la capacitación de la fuerza de trabajo. Este proceso propició una gran movilización de la población hacia los núcleos urbanos (Ocampo, 1987, p. 26). Pero la abrumadora presencia de la pobreza, no sólo en el campo sino también en las ciudades, lastró ese proceso de desarrollo y redujo sus beneficios a una parte de la sociedad, afectando de manera estructural ese mercado nacional. Mientras que en algunas áreas rurales se democratizaba la propiedad, en otras crecía el latifundio o cambiaban los dueños –muchas veces por medio de la violencia– y el sector industrial y financiero se concentraba y enriquecía de manera exponencial.

La bonanza había beneficiado a muchos colombianos, pero esto sucedió ante todo en las áreas cafeteras, o sea, en algunas tierras templadas, pues en las frías o muy calientes, no se dio un proceso semejante. Lo que ignora Henderson –y que nos lleva a retomar sus postulados pero a ubicarlos un poco más en la realidad del país, entonces y ahora– es que las desigualdades estructurales de nuestra sociedad se hacen cada vez más dramáticas, la pobreza continúa en el campo, y las barriadas y tugurios rodean las ciudades hasta hacerse más grandes que el resto de ellas. La inflación y el costo de vida afectan sobre todo a los pobres y nuestra creciente industria no puede ofrecer trabajo a tan altas cantidades de población; entonces sobreviene la informalidad que caracteriza nuestro subdesarrollado tercer mundo. Es el mundo de la informalidad en la vivienda, en el trabajo, en el transporte y en toda la vida de la sociedad, que así delinea con mayor precisión nuestra peculiar modernidad.

---

ista mundial, con apoyo al dominio de las potencias económicas. Concibe que la riqueza es creada por los emprendedores y luego las fortunas, merecidas por sus méritos, irrigarán beneficios en todos los sectores, ya sea por crecimiento del empleo, por surgimiento de empresas menores o por la asistencia a los pobres, donde la práctica de la caridad se compatibiliza con las creencias católicas.

## La urbanización del país

En los años cuarenta y cincuenta el proceso de urbanización alcanzó dimensiones sin precedentes. La población del país pasó de 8.700.000 en 1938 a 17.484.000 en 1964, pero el incremento numérico se repartió de manera diferente: en los treinta había un 70% de la población en el medio rural, mientras que en el 64 era cerca del 50% y ya en el 85 el 70% vivía en las ciudades. A su vez, Bogotá pasó de 145.000 habitantes en 1918 a 224.000 en 1929, algo semejante a lo que sucedió en las otras capitales del país; después llegó a 500.000 en 1945, a 638.562 en 1951 y a 1.661.935 en 1964. En este último lapso, alcanzó una tasa de crecimiento de 7.5% anual, lo cual significa un ritmo inusualmente elevado, con el aporte de cerca de 65% por inmigraciones.

Este fenómeno ha sido calificado por Jacques Aprile como de “urbanización intensiva acelerada” (1992, p. 552). Si bien la tasa de natalidad aumentó y mejoró la salud pública, el incremento provino de muchos campesinos y aldeanos que se desplazaron hacia los centros urbanos para consolidar el auge demográfico de las ciudades, base fundamental de nuestros fenómenos de modernización. Y no fueron sólo las grandes urbes las que recibieron tan grande afluencia migratoria, pues entre 1951 y 1964 ¡son 130 las ciudades que duplican su población! (Aprile, 1992, p. 577). Al analizar las estadísticas del período, Aprile concluye que no son las áreas rurales más pobres las expulsoras de población sino que, al contrario, son “las regiones agrarias económicamente más dinámicas, productivas y prósperas del país, aquellas que más padecieron un despoblamiento por emigración durante los años 1940, 1950 y 1960” (1992, pp. 567-590). Esta migración a las ciudades fue presionada por la violencia rural, pero también por el atractivo de la urbe, en busca de mayores oportunidades económicas y de poder dar mejor educación a los hijos. Pero en Latinoamérica esos nuevos migrantes a la ciudad no han encontrado trabajo en la industria y se ocupan en el sector servicios, “desde los empleados bancarios, hasta los vendedores ambulantes de loterías” (Guillén, 1979, p. 507), y esto caracteriza nuestro fenómeno de urbanización y modernización.

Cada vez más los déficits se agravan, enormes extensiones de tugurios, falta de todos los servicios e informalidad, para constituir lo que Aprile ha llamado la proto-ciudad<sup>8</sup>. La ciudad central explota y se desparrama por fragmentos desordenados hasta ocupar su entorno rural. Crece hasta conurbarse con los municipios vecinos o los convierte en satélites con carácter de ciudades-dormitorio o de sedes de algún recurso o servicio particular. Todas ellas, central y engullidas, satélites y áreas semiurbanas, crecen sin mucha planificación ni respeto por el medio natural; entonces se da un doble crecimiento: hacia arriba con edificios en altura, ante todo para oficinas, primero en el centro y luego en las periferias valorizadas, más otro horizontal, de enorme extensión, con casas en sectores segregados para los diferentes estratos sociales o sectores industriales y de servicios que invaden cada vez más las tierras agrícolas. Son especulaciones inmobiliarias apoyadas en una extensión del transporte, que va instaurando líneas de buses para conectar todo nuevo desarrollo (Aprile, 1992, pp. 551-565).

La movilidad se vuelve el determinante de la estructura urbana: donde pasan los buses surgen los comercios, donde llega la gente se construye la iglesia y el paradero, mientras que el Estado va detrás construyendo o adaptando, de manera improvisada, sus equipamientos, en los remanentes de terreno que quedan. Resultan dos ciudades segregadas, sintetiza Aprile, la de los pudientes y la de los pobres, con tres mercados de vivienda: el privado –de calidad alta o media–, el institucional –para vivienda social– y el de colonización, de las laderas, las tierras inundables y demás áreas poco apetecidas por los primeros. Otro rasgo particular de nuestra sociedad y de nuestras ciudades “modernas”.

Si bien el fenómeno urbano es complejo, pues los factores de precio, calidad del suelo y distancia se cruzan con el de prestigio, se generan migraciones dentro de la ciudad, donde la mezcla de arribismo y deseo de superación de la familia llevan a una persecución de los

<sup>8</sup> Aprile se refiere a su condición semejante a los microorganismos primitivos, sencillos y muy rudimentarios, llamados por tal razón proto-organismos. Para él, la ciudad colombiana de fines del siglo XX es “incipiente y elemental, embrionaria aún y muy rudimentaria”. Mantiene huellas de origen rural, en sus mentalidades, comportamientos y prácticas, oscila entre lo arcaico y lo nuevo, no es aún una ciudad moderna, pero, además, como ya es tan grande, entonces estamos ante una proto-polis. (1992, p. 595)

> La Carrera de la Modernidad



> Plan Regulador, Wiener & Sert, 1954.  
*Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá*



> Congestión en el centro de Bogotá.  
*Revista PROA, número 5, 1947*

sectores bajos por alcanzar los mejores barrios, en tanto que los habitantes de estos huyen a zonas más alejadas o costosas, para mantener una exclusividad que sienten amenazada. Es la movilidad y su contraparte: la división por estamentos, bastante inmutable, tan poco moderna y tan característica de nuestra "modernidad". Es la carrera del arribismo en que algunos logran acceder en el círculo inmediatamente superior, para volverse entonces más celosos de las divisiones (Aprile, 1992, pp. 614-618). De esta forma, barrios, inmuebles y sectores van decayendo, cambian de manera gradual su prestigio y por tanto su valor, en un fenómeno de erosión que tiene mucho que ver con la disolución de "todo lo sólido en el aire", que toma Marshall Berman de Karl Marx, en su claro y profundo análisis de la modernidad, y como una condición fundamental de ella.

La mentalidad urbana, en cualquier nivel social, sobrepasa el pensamiento tradicional, rural y conservador, si bien mucho de esto permanece en la población. Es una nueva forma de vida, ya muy lejana de los tiempos anteriores, ahora más cosmopolita e individualista, donde la prensa, la radio, la televisión y, sobre todo, el cine instauran en el centro de los ideales el modo de vida norteamericano: el confort y los electrodomésticos, las formas de vestir y el ideal de la casa, la producción maquinista y los nuevos medios de transporte, en especial el automóvil. Se fundan universidades, sobre todo privadas, la educación crece de manera masiva, y esto incide en los ingresos y la movilidad social. A finales del siglo XX, las mujeres logran posibilidades antes impensadas: el sufragio, la píldora, el feminismo, las uniones libres y el acceso pleno a la educación.

Artistas, arquitectos y literatos adoptan las corrientes modernas del mundo y las asimilan con especial calidad y pertinencia. Pero acá, en este punto, se da lo que Marshall Berman ha visto como una escisión trágica, entre los creadores de una cultura moderna crítica y dinámica, mientras la sociedad permanece estancada y encerrada en modos premodernos, pues la innovación disciplinaria iba en la mayoría de ellos acompañada de una revolución social que no se dio. Progresaron las artes pero la sociedad siguió tan conservadora como siempre, con máquinas y procesos modernos, con algunas ideas libres pero con el predominio de la mentalidad de blasones,

privilegios y valores de indole feudal o, en nuestro caso, colonial y católica. Esa es la tensión que caracteriza nuestra cultura, la que nos ha permitido modernizarnos pero para que todo siga igual, que cambien las apariencias pero se refuercen las divisiones y formalidades de la sociedad barroca, con cambios cuantitativos pero que mantienen segregaciones y desequilibrios enormes.

## Hacia una Bogotá moderna

En las concentraciones urbanas aparecen el automóvil y demás aparatos modernos, y esto, junto a los incrementos desmesurados de la población, exige la renovación de las ciudades. Desde la segunda mitad del siglo XIX y a comienzos del XX, Bogotá desarrolla varias iniciativas modernizadoras; por ejemplo, en las celebraciones del Centenario de la Independencia (1910) o el IV Centenario de la fundación de la ciudad (1938), se realizaron muchas obras en tal sentido. Como también con ocasión de la IX Conferencia Panamericana, que se llevaría a cabo en marzo y abril de 1948, o en la apertura de la carrera Décima (1948-1952), de las calles 13, 26, las Américas y la 19, o la Avenida Caracas y las carreras 30, 68 y Boyacá, todos como pasos cruciales hacia la modernización de la ciudad.

Hacia mediados del siglo XX, "la entrada del capitalismo financiero exigía en Bogotá la readecuación del viejo centro de la ciudad colonial indiana, ya obsoleto y convertido en obstáculo" (Aprile, 1992, p. 632). En ese núcleo tradicional, las casonas de alero y teja de barro eran la imagen anacrónica de la vieja Santafé, su



> El "desorden" de las manzanas coloniales en Bogotá.  
Revista PROA, número 5, 1947

estructura no podía contener la congestión de gentes y automóviles, y la estrechez de la morfología urbana colonial impedía solucionar el tráfico. Era imperativo abrir grandes avenidas para desembotellar el tránsito, articular otras zonas de la sabana y auspiciar el negocio inmobiliario, el cual, a partir de entonces, crecería con una dinámica notable que daría cabida a grandes y poderosas compañías. Además, se criticaban la Plaza de Mercado Central y la de las Nieves, tachadas de focos de desaseo e inseguridad, de ser zonas inaceptables en el centro de una capital y tan cerca de las sedes del poder. Por todo eso, era necesario deshacerse de la imagen provinciana y colonial, para perseguir el modelo de París y de las grandes ciudades norteamericanas.

Surgen varias propuestas para reconducir el proceso de desarrollo de la ciudad: los planes urbanos de Bogotá –el Piloto y luego el Regulador– y, en 1953, el Plan Administrativo y Fiscal para Bogotá, así como antes se habían formulado el Plan Nacional de Obras Públicas (1947) y el Plan Currie (1950), además de la corriente de planeación integral que promovió la Organización de Estados Americanos como un programa de cooperación interamericana a través de la creación del CINVA (Del Castillo, 2008, p. 32). Currie regresó al país y en 1951 entregó otros análisis y, como miembro del Consejo Nacional de Planeación, realizó en 1953, en asocio de Enrique Peñalosa Camargo, un Plan para Bogotá. Este se postula como un complemento al Plan Regulador, que debía ser aprobado en esos días, pero además busca tener en cuenta el aumento elevado de la población y el impacto del crecimiento urbano de la capital en los municipios aledaños de la Sabana. Hace recomendaciones con respecto a la expansión urbana, los servicios públicos, las infraestructuras, el transporte y la malla vial, pero sobre todo plantea reformas sobre lo fiscal, administrativo y legal, a la vez que cuantifica inversiones y fija plazos para su realización. Asimismo, recomienda la creación del Distrito Especial, para anexar municipios que estaban en el ámbito natural de la capital, dentro del área definida por los cerros orientales y el río Bogotá, y a la vez busca darle autonomía administrativa con respecto al departamento de Cundinamarca (Del Castillo, 2008, pp. 62-67).

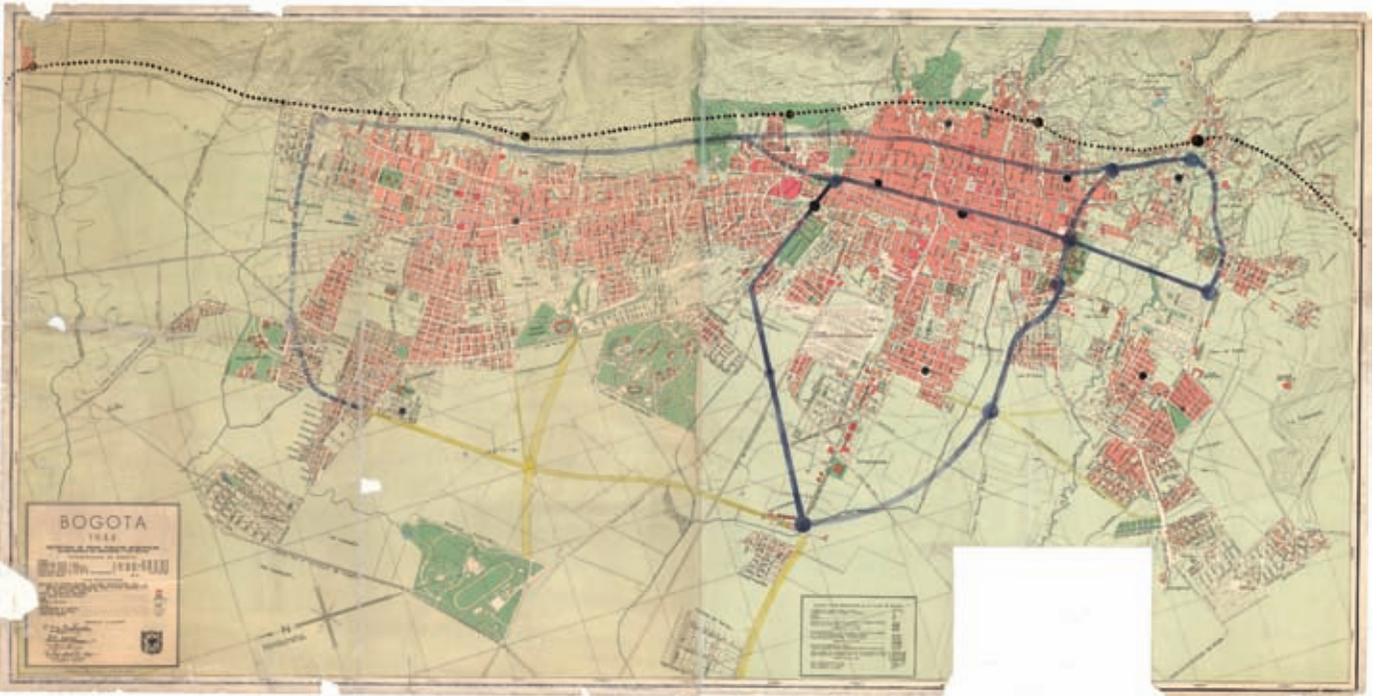
## Pensar y planificar la ciudad. Planes Urbanos, 1925-1961

Es un hecho aceptado que, con respecto a otras capitales latinoamericanas, la modernización de las ciudades de Colombia fue tardía; las guerras y penurias del siglo XIX retrasaron su desarrollo. A pesar de algunas obras en las capitales principales y de algunas propuestas urbanas, unas más integrales y maduras que otras, no se formó una idea de ciudad moderna en nuestro medio ni hubo grandes intervenciones, como fue el caso de otras ciudades del continente. La transformación de la ciudad colonial, desde una visión representada por Haussmann en el París del siglo XIX y en intervenciones de trascendencia, se dio en Ciudad de México, Buenos Aires, Sao Paulo, Río de Janeiro y, en menor medida, Montevideo, a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Se abrieron grandes avenidas, a modo de bulevares, para conectarse con los nuevos desarrollos y horadar el centro tradicional, para permitir el paso del nuevo tráfico y articular la ciudad completa. Y si esta operación conllevaba el prestigio de la imagen urbana europea, pues aun más era apreciada. Pero la modernización de una ciudad no puede limitarse a las intervenciones físicas, cosméticas o trascendentales; debe considerarse bajo tres aspectos: el desarrollo de un pensamiento urbanístico, el gobierno de la ciudad y las relaciones sociales que se dan en su medio<sup>9</sup>.

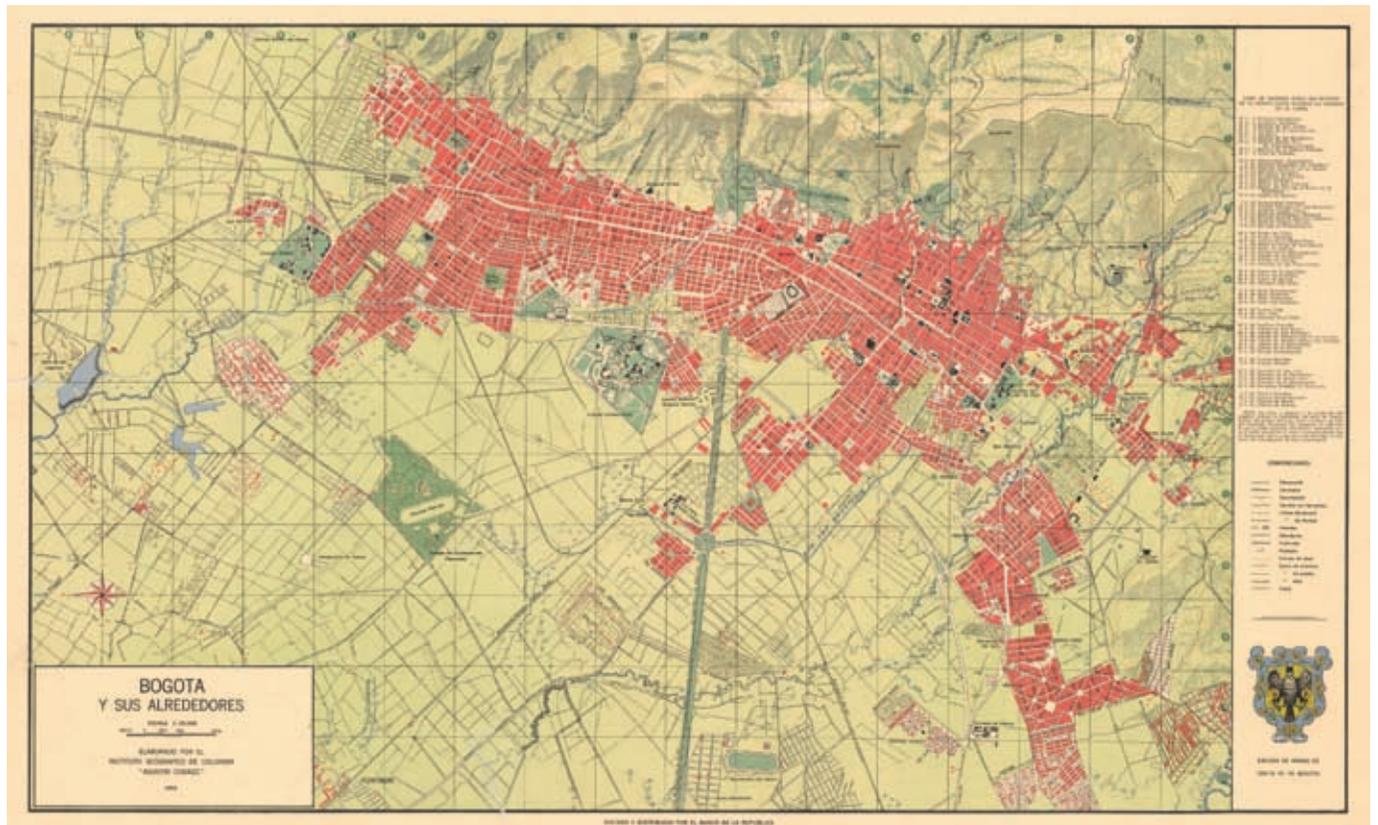
Planes urbanos, con énfasis en el tema vial, se venían proponiendo desde hacía ya varios años. Desde la propuesta de *Bogotá Futuro* (1923-1925), dentro de las iniciativas del ingeniero Ricardo Olano y con un plano firmado por Enrique Uribe Ramírez, jefe de Obras Públicas de Cundinamarca, se vislumbra ya una visión integral del crecimiento de la ciudad. Se trata de un planteamiento abstracto y geométrico, con una retícula continua en cuadrícula que abarca desde el río San Cristóbal por el sur hasta la calle 112 en el norte, con vías mayores diagonales y monumentos y equipamientos en las plazas de los cruces de tales diagonales, más algunas ideas de arborización, jerarquía de vías y disposición

---

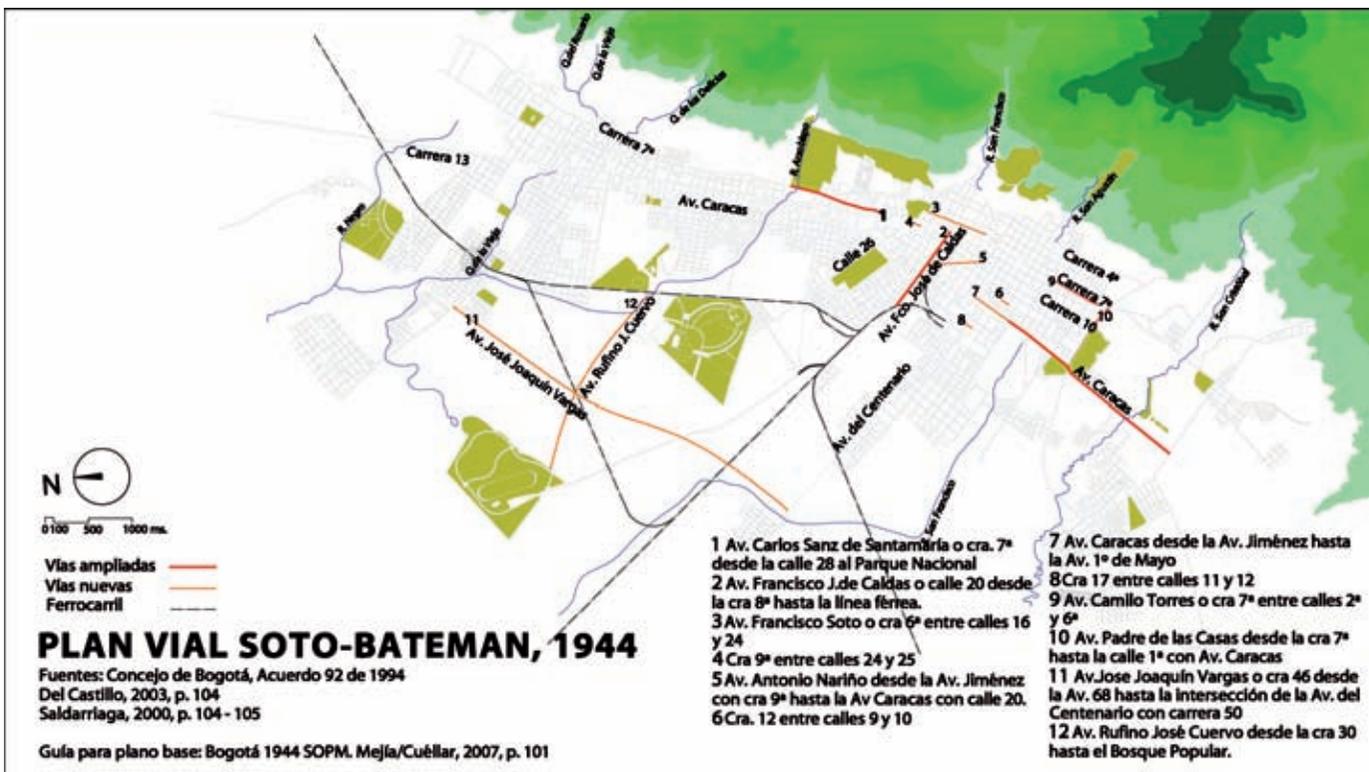
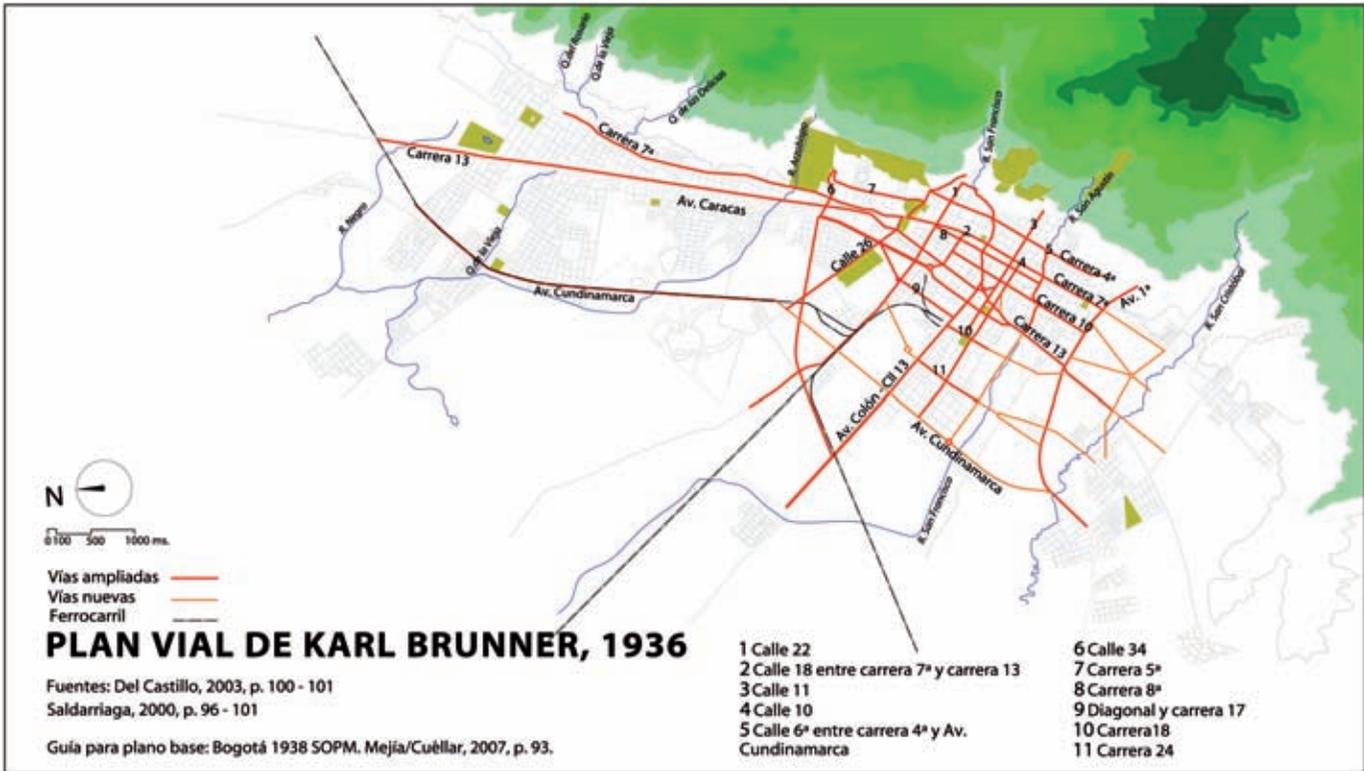
<sup>9</sup> Ver Del Castillo, 2003, p. 11.



>Plano de Bogotá, 1944.  
 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



>Plano de Bogotá, 1954.  
 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



de parques y espacios públicos<sup>10</sup>. Pero este plano no se aplicó ni tuvo función como rector u ordenador de la ciudad, en donde resultaba más fácil para los urbanizadores y especuladores construir nuevos barrios donde más les convenía y luego llevar el transporte público; pero sobre todo sin prescripción oficial alguna para las redes viales y de servicios públicos. La ciudad siguió creciendo sin control ni forma planeada, con fragmentos dispersos por la periferia sin regirse por una idea que los integrara y ordenara.

Después se contratan varios estudios urbanos, que de manera primordial hacen sugerencias de nuevas vías, cruces con glorietas y ensanches de algunas existentes, pero que aún no tienen una idea integral de ciudad que guíe las obras de modo coordinado. En 1930 se contrata con el norteamericano Harland Bartholomew un “plan completo de urbanismo” para regir las ampliaciones de los servicios públicos y, en 1931, se acuerda el plan de Fomento de Bogotá, considerado por Juan Carlos del Castillo, el primer documento de urbanismo de la ciudad, a diferencia de los anteriores códigos normativos<sup>11</sup>.

Para dirigir el recién creado Departamento de Urbanismo, llega en 1933 el urbanista Karl Brunner, quien hace varios barrios e intervenciones urbanas de calidad, bajo la idea de la ciudad europea decimonónica y del urbanismo del *City Beautiful*. En su propuesta del Plan vial de 1936, Brunner plantea una “red de vías principales” para el sector central, donde amplía unas vías, con glorietas ordenadoras en los cruces de mayor tráfico, y concibe parques y avenidas arborizadas bajo las pautas paisajísticas de la *Ciudad Jardín*: separador central arborizado y andenes con franjas verdes entre el peatón y la calzada. En esta propuesta se marcan como arterias las carreras cuarta, séptima, octava, décima y trece, aunque la décima se interrumpe a la altura de la calle 18 por el norte y de la primera en La Hortúa; también aparece la Avenida Caracas, pero muy incompleta, pues sólo llega hasta la calle 18, donde se bifurca para continuar hacia el sur por las calles 13 ó 15. Además, propone ampliar las calles 18 y 24, que tienen muy precaria continuidad,

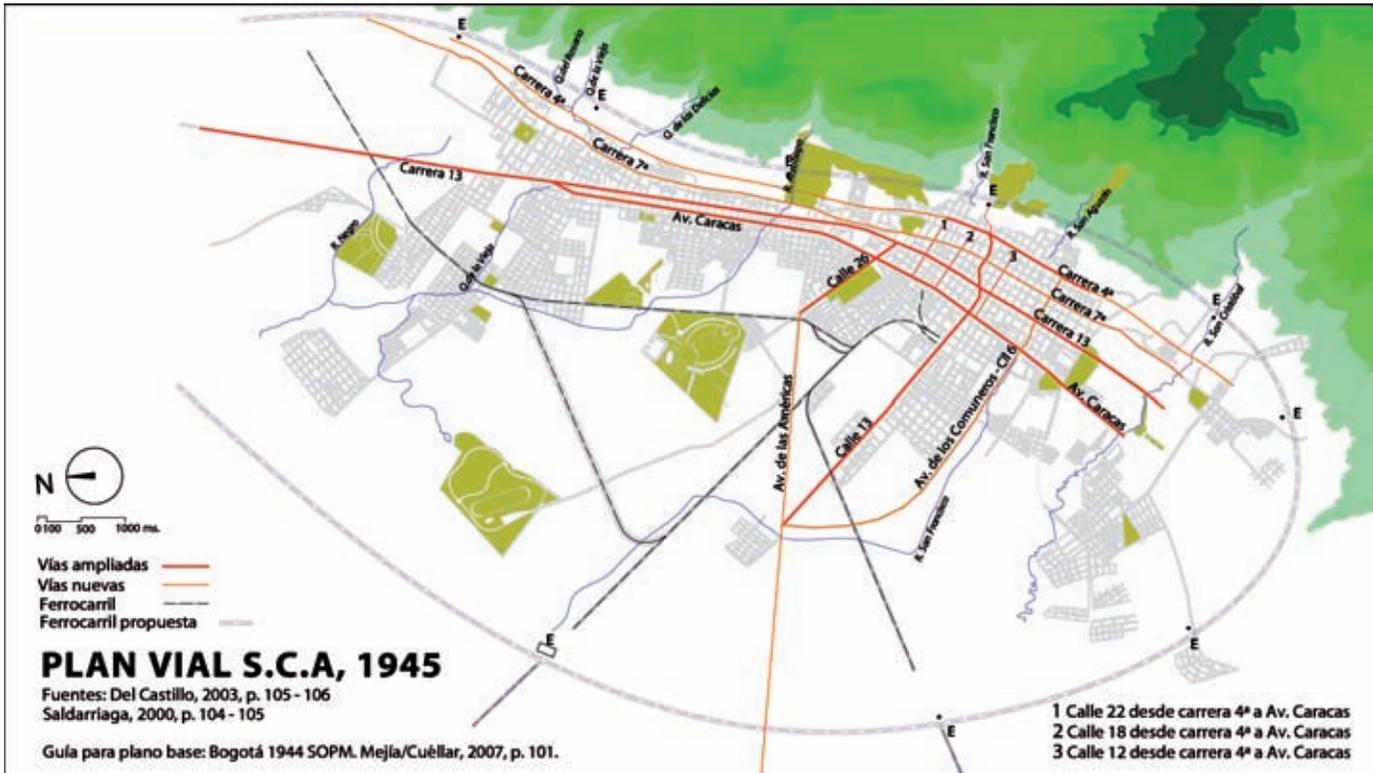
más la carrera 30 que, junto con la séptima, serían las únicas continuas. En el sentido sur-norte, amplía las calles primera, sexta, 13, 22 y 26 con buena continuidad, así como la 34 que va en diagonal y une el Parque Nacional, en el oriente, con la calle 13, en el occidente; más la carrera Décima, que va de la séptima a la 30. Es decir, se trata de crear una malla que amplía algunas calles existentes cada tres o cuatro manzanas, pero que en el detalle es bastante irregular y no conforma una malla, pues muchas avenidas se bifurcan o suspenden de manera abrupta.

En el *Plan Soto-Bateman* de 1944, del alcalde Jorge Soto del Corral y su Secretario de Obras, Alfredo Bateman, por primera vez se hace una zonificación de actividades en la ciudad, con alturas, patios, empates y otras normas, a la vez que se proponen ampliaciones de vías, entre las cuales está la carrera Décima. (Para muchos, sobre todo en los años de la construcción de la Décima, se considera esta propuesta como el nacimiento de la idea de ampliar esta carrera). Además, y bajo la constante preocupación por descongestionar el centro, este Plan propone dos vías diagonales que llegan cerca de la Plaza de Bolívar: una desde la calle sexta con avenida Caracas y otra desde la calle 17 cerca de la carrera 13. Estas últimas dos avenidas, referidas quizás a las diagonales del *Bogotá Futuro*, son vías difíciles y destructoras que hubieran generado una congestión descomunal en la Plaza de Bolívar, pero, por fortuna, nunca se tuvieron en cuenta.

Esto trata de corregirlo el Acuerdo 92 de 1944, donde se acogen la mayoría de las propuestas del Soto-Bateman y se definen las vías que se abrirán o ensancharán en la ciudad. En cuanto a las diagonales, sólo una de ellas permanece planteada, la avenida Antonio Nariño, desde la avenida Jiménez con carrera novena hasta la intersección de la avenida Caracas con calle 20. Entre las vías que se prolongan, están la Caracas, desde la calle 13 hasta la Primero de Mayo, la carrera Séptima, desde San Diego hasta el Parque Nacional, la carrera 46 desde la avenida 68 hasta la calle 13 con carrera 50, y la avenida Padre de Las Casas, en la calle primera, desde la carrera Séptima hasta la Caracas. La propuesta incluye además la apertura de las avenidas Francisco Soto, del parque Santander al parque de la Independen-

10 El Acuerdo 74 del 7 de noviembre de 1925 adopta el plano de *Bogotá Futuro*, realizado en 1923. Es modificado en el Acuerdo 48 de 1927. En: Cuéllar y Mejía, 2007, pp. 76-79.

11 Del Castillo, 2003, p. 95.



dencia, pasando por el medio de las largas manzanas existentes; la avenida Camilo Torres, que es la carrera Séptima desde la plaza de Las Cruces hasta la plaza de San Agustín en la calle 7, y la avenida Antonio Nariño, desde la calle 20 con Caracas hasta la avenida Jiménez con carrera Novena; como también la ampliación de la calle 20 ó avenida Francisco José de Caldas, de la plaza de las Nieves a la avenida del Ferrocarril. En este mismo año, el Acuerdo 70 reglamenta el impuesto de valorización, que permitirá concretar algunas de estas y otras vías que pretenden articular mejor la ciudad existente y los sectores aledaños.

Bogotá pasa de 325.658 habitantes en 1938 a 638.562 en 1950, y si miramos el mapa de la ciudad de 1944, vemos cómo el crecimiento de la ciudad ha sido desaforado y sin una clara estructura. En sentido longitudinal sigue los caminos de Tunja, al norte, y los de Soacha y Choachí, en el sur, así como por el occidente el camino de Fontibón o el de Suba y Engativá, y algo menos las líneas ferroviarias. Pero todas estas nuevas expansiones, ya mayores en extensión al centro histórico, dependen, para su articulación, del centro tradicional.

De la primera ciudad colonial concentrada, se ha pasado a la ciudad lineal pero fragmentada, de barrios dispersos, en los que priman el conglomerado de Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos, hacia el noroccidente, los del Ricaurte y Puente Aranda por el occidente, los del Luna Park, el Restrepo, El Vergel y el Olaya en el suroccidente, como también el 20 de Julio y San Cristóbal por el sur. La Caracas permanece bloqueada a la altura de la calle 13 y la ciudad no tiene conexión norte-sur fuera de la estrecha y tradicional carrera séptima.

La Sociedad Colombiana de Arquitectos evalúa el Plan Soto-Bateman en 1945, hace varias observaciones a la propuesta y propone a su vez un plan con un alcance más general y que tenga en cuenta aspectos de circulación y tránsito vehicular. Este gremio venía adoptando una actitud muy crítica, e incluso agresiva e insultante, contra Brunner, a quien llaman en el nuevo órgano de difusión, la revista *Proa*, "urbanista picotero", como quien dice tegua, tinterillo y planificador de pacotilla. Lo tachan de "autor de planos criminales" y dicen que las calles curvas de muchos de sus barrios son "caminos del burro" propios del "urbanismo feudal", como también

tildan las calles diagonales que confluyen en un punto, esta vez con cierta razón, de esperpentos cuyas convergencias congestionan el tránsito y no dejan de ser meros caprichos irresponsables. Sin embargo, ahora recorreremos los barrios de Brunner y encontramos en ellos gran riqueza formal, ambientes arborizados y verdes, pero sobre todo calidad de vida; entonces percibimos la injusticia de aquellos jóvenes vanguardistas que sacaron al urbanista austríaco a empujones e improperios.

Estos tenían una visión de arquitectura y urbanismo racional modernista, bajo el liderazgo del CIAM y ante todo de la figura de Le Corbusier, y ahora, frente al análisis del Soto-Bateman, hacen una propuesta que sigue los ideales del urbanismo racionalista y que quiere ser más integral y no limitarse a ampliar pequeñas calles en una red complicada, sino crear una malla mayor de tráfico automotriz. El Plan de la Sociedad Colombiana de Arquitectos se publica en 1945 y en éste se plantea lograr amplitud y continuidad de las carreras 4, 7, 13 y Caracas, así como de las calles 6 y 13 que en su intersección con la carrera 30 se integran a la propuesta Avenida de Las Américas –que debe estar lista para la IX Conferencia Panamericana en 1948–, confluyendo las tres en un solo punto en Puente Aranda.

Dentro del casco histórico, se amplían además las calles 12, 18 y 22, que van de la carrera Cuarta hasta la avenida Caracas. La carrera Cuarta une al pie de los cerros toda la ciudad, la Séptima se rectifica y va de un extremo al otro, lo mismo que la carrera Trece, donde se aprovechan las líneas del viejo ferrocarril. Asimismo, se propone una línea del ferrocarril que circunda la ciudad en una gran elipse y recorre los cerros orientales y del sur, así como la planicie de occidente, con estaciones para transporte público sobre su recorrido. Sobre la parte plana, más o menos por la actual carrera 68, aparecen estaciones de abastecimiento y transporte a la periferia, de donde salen líneas de tren hacia las regiones.

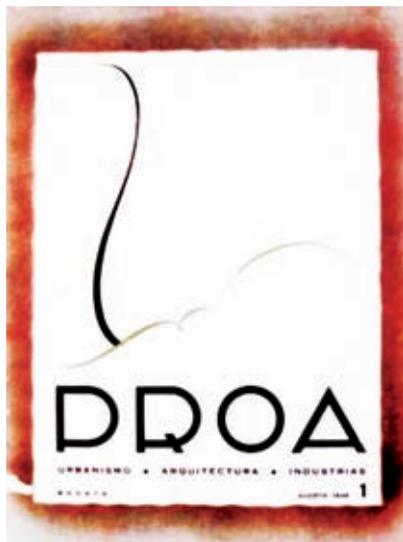
Poco después, en 1946, se publica otro plan más detallado, de la revista Proa, que comparte los ideales racio-

nalistas, como corresponde al órgano que para entonces se ha convertido en vocero principal de la vanguardia y de la adopción de las ideas del urbanismo moderno. Se presenta como el “primer estudio de conjunto” y señala las vías arterias por construir en los próximos doce años. Argumenta que la ciudad tiene “demasiadas calles incapaces para las actuales y futuras exigencias del movimiento de vehículos” y muy pocas calles anchas. Estas últimas permiten llegar pronto al trabajo y son generadoras de valorización, más impuestos y mayores

rentas, pues la revista sostiene que “el ensanche de tantas calles es arcaico, anti-económico, anti-higiénico, nada estético, inoperante e insólito”.

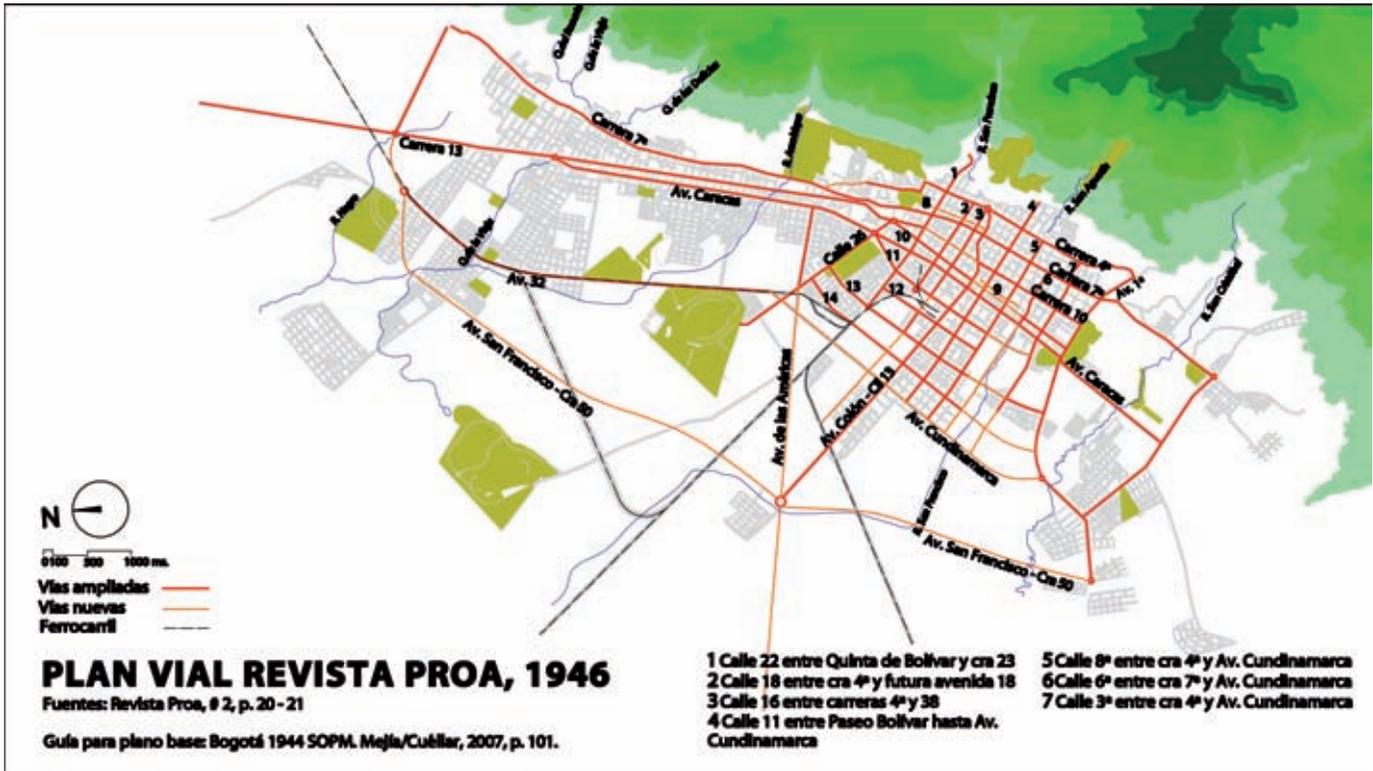
Así como las operaciones de sangría son obsoletas en medicina, esta terapéutica del ensanche paulatino de calles debería serlo también en urbanismo. Se requiere una cirugía moderna en gran escala; por eso, además de recoger las ideas del plan de la Sociedad de Arquitectos, en este Plan se mira con mayor detalle la zona central<sup>12</sup>. Postula cómo debe ser la ciudad de 1960 y aplica de nuevo el principio de abrir avenidas para el tráfico automotriz en el centro cada tres o cuatro manzanas. Propone la ampliación de la

carrera Cuarta, que va de la calle Primera a la 25 y luego zigzaguea hasta la calle 34 con Séptima; la apertura de la carrera Sexta entre el parque Santander y el parque del Centenario; la carrera Décima, ya aprobada por el Concejo Municipal, se traza desde San Diego hasta el complejo de La Hortúa, sin atreverse a seguir hacia el sur; dibuja la carrera 12 donde se formaría luego “el Cartucho”, desde San Victorino hasta la calle 7, y la carrera 13 que se abre desde la Capuchina, en la calle 14, hasta el San Juan de Dios. Entre las calles también planteadas para este sector, estaban la Primera, hasta la Avenida Cundinamarca y continúa luego hasta la Avenida San Francisco, o carrera 50; la Tercera hasta la avenida Cundinamarca, y la 6, 8, 11, 13, 16, 18 y 22,



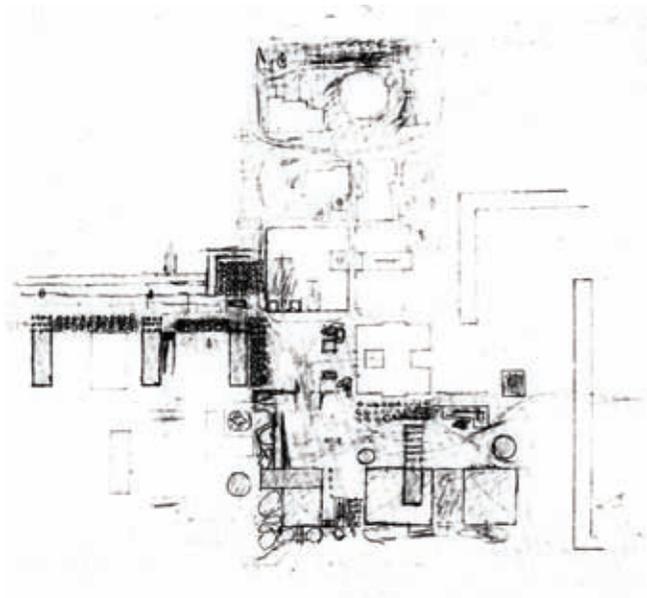
> Primera portada Revista PROA, 1946.

<sup>12</sup> Revista PROA, número 2, septiembre de 1946, pp. 20-21.



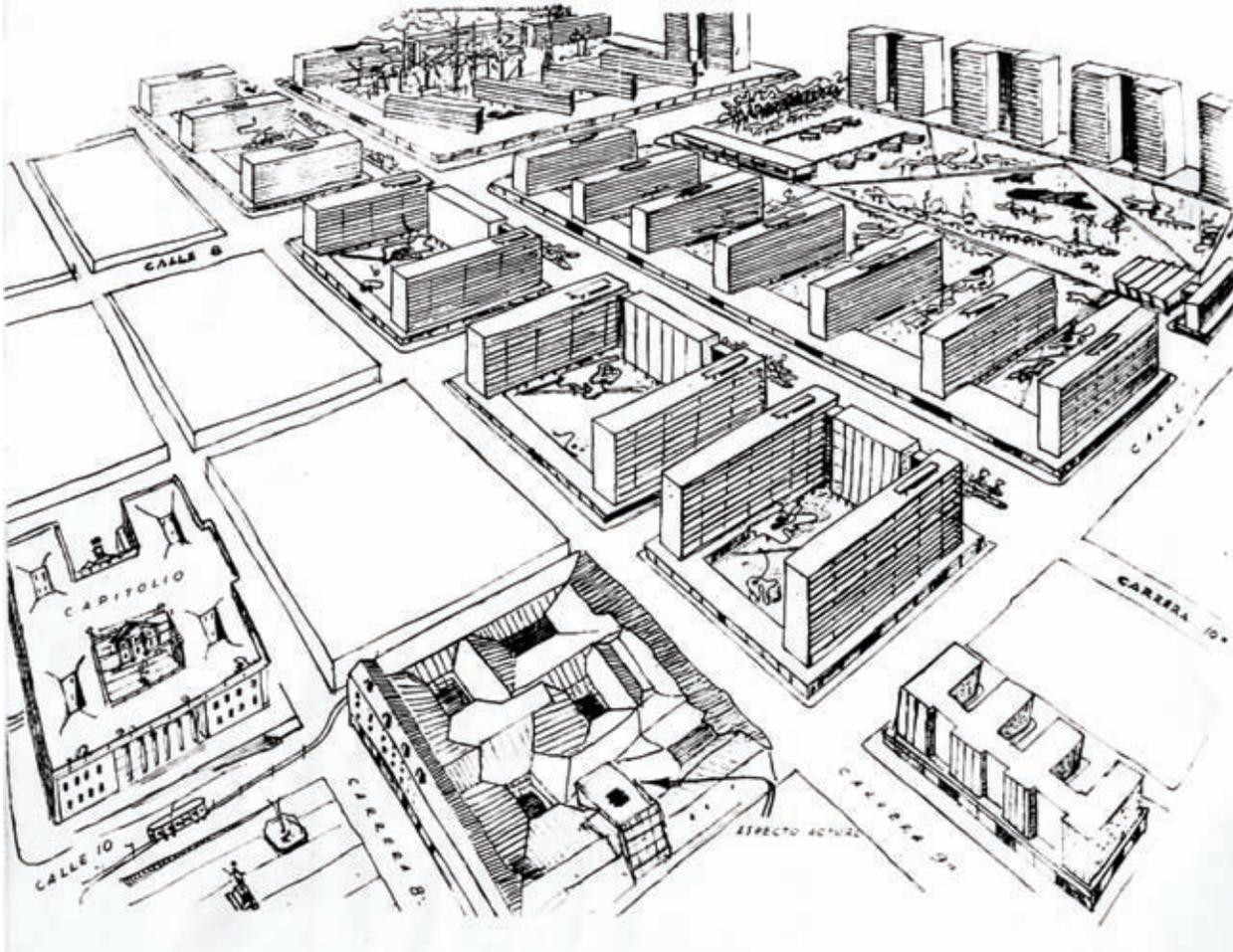
lo que aseguraba buena movilidad en sentido oriente-occidente. Más hacia el occidente, propone la carrera 17 desde la calle Tercera hasta la calle 22, donde sale en diagonal a la Caracas con 26; la carrera 19 iría desde la calle 8 hasta la 22, mientras que las carreras 23 y 27 unían la calle primera con la 26.

Entre las vías que conectan la ciudad de norte a sur, se mantiene la carrera Séptima, a la vez que se busca darle más continuidad a la Avenida Caracas. Se plantean, además, la Avenida Cundinamarca, que será luego elemento importante del plan de Le Corbusier, y otra más abajo, la avenida San Francisco, o carrera 50, ambas al occidente y que se unen a la altura de la nueva Escuela Militar, en la calle 80. En el sentido oriente-occidente, se proyectan lo que sería el inicio de la avenida Primero de Mayo, la calle 26 hasta la Ciudad Universitaria, Las Américas como continuación de la calle 34 hasta el aeropuerto de Techo y la prolongación de la calle 13 hasta esta última. Es un planteamiento que mantiene la retícula tradicional, con la sola diagonal, periférica, de Las Américas, pero rompe la retícula cada tres o cuatro cuadras para ampliar avenidas y permitir el flujo de los



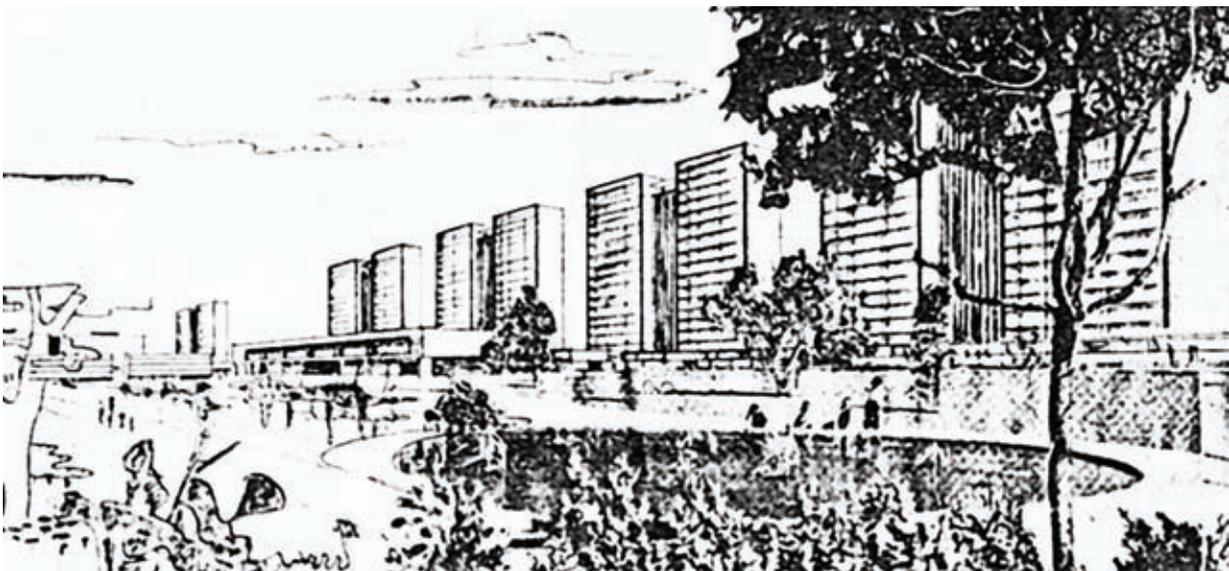
> Esquema del Plan Piloto. Centro Cívico (borrador), 1950.  
 Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP.

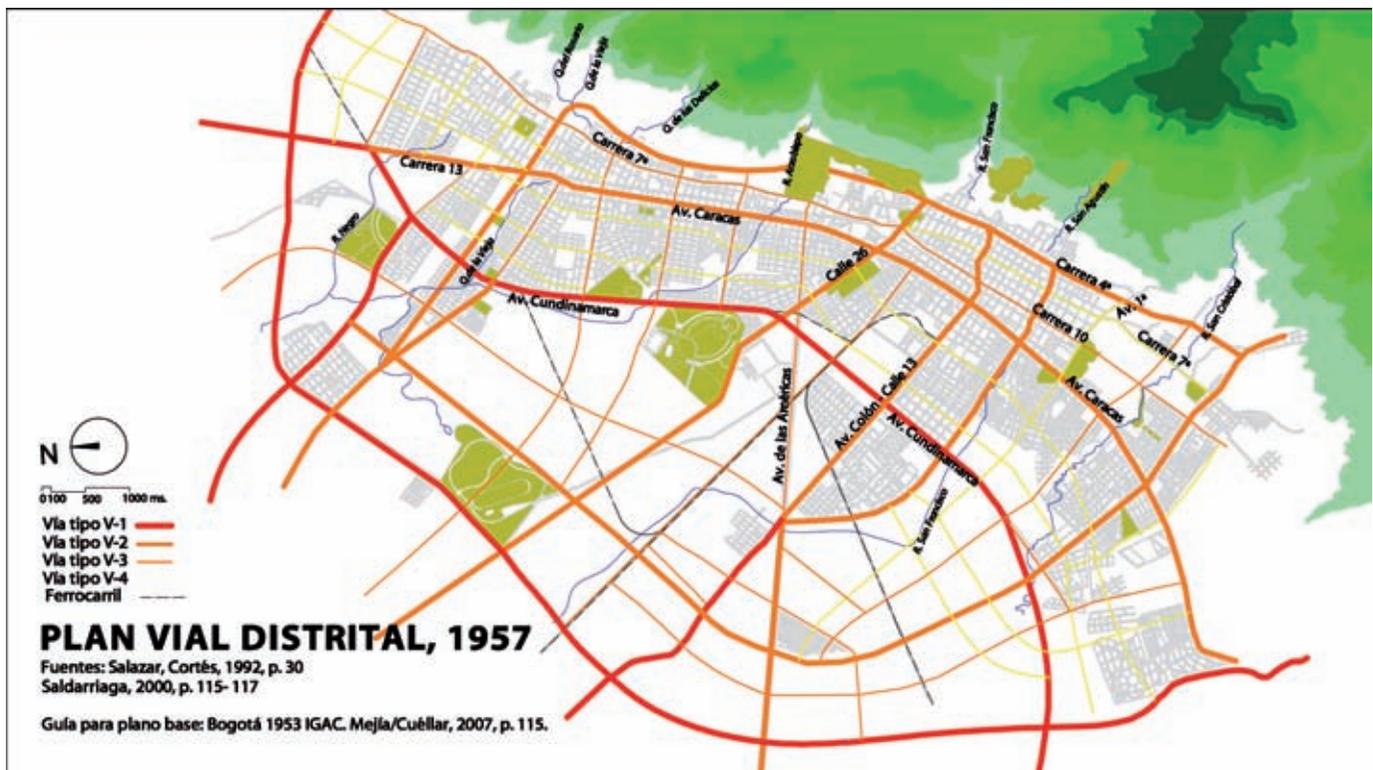
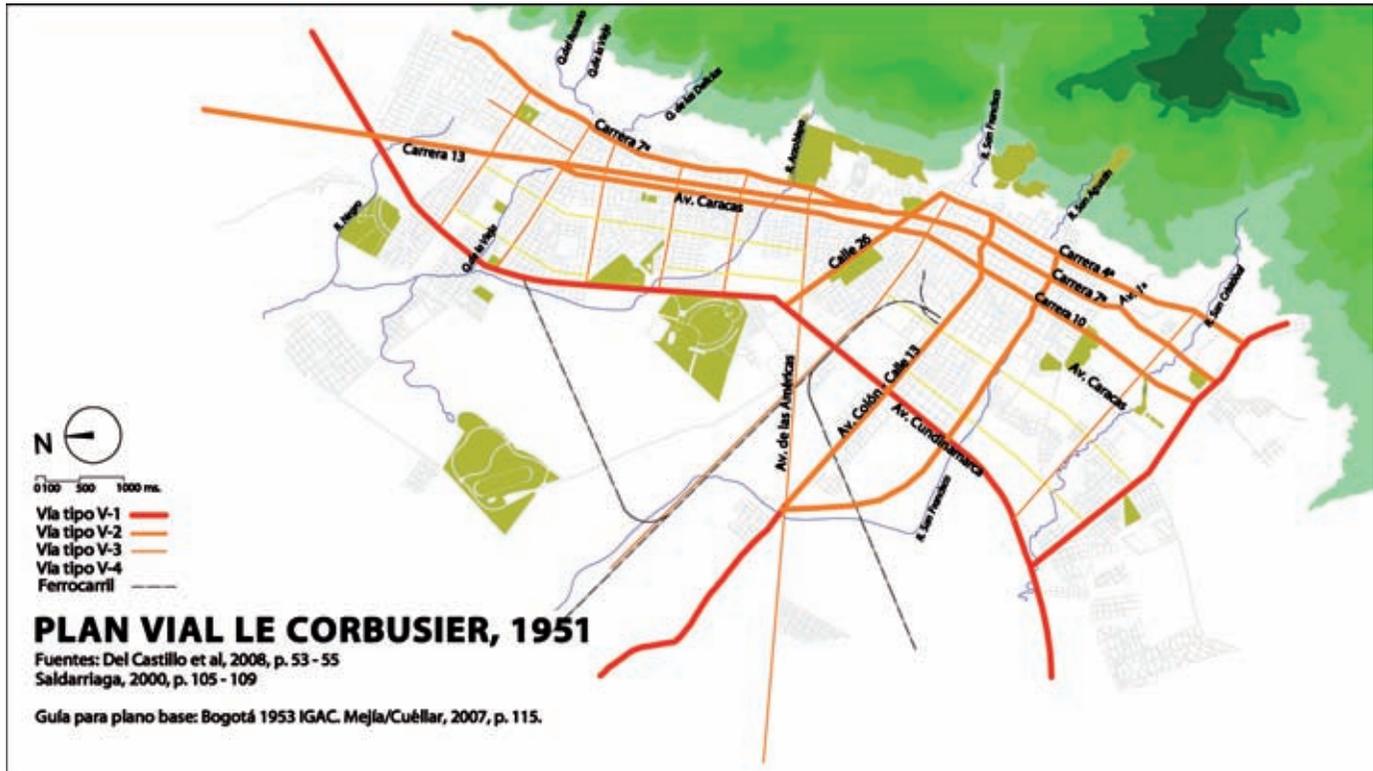
EDIFICIOS PARA VIVIR COLECTIVAMENTE CON ALEGRIA CON HIGIENE Y CON OPTIMISMO



>Las habitaciones colectivas para Bogotá en la carrera Décima.  
*Revista PROA, número 13, 1948*

>Las habitaciones colectivas para Bogotá.  
*Revista PROA, número 3, 1946*





automóviles y de la velocidad moderna. Por último, sus autores anticipan que las objeciones serán que Bogotá no es París y que no hay dinero, pero quedan a la espera de observaciones de técnicos e interesados, y que no se olvide que –en la retórica de toda vanguardia– fuera de sus visiones no hay salvación.

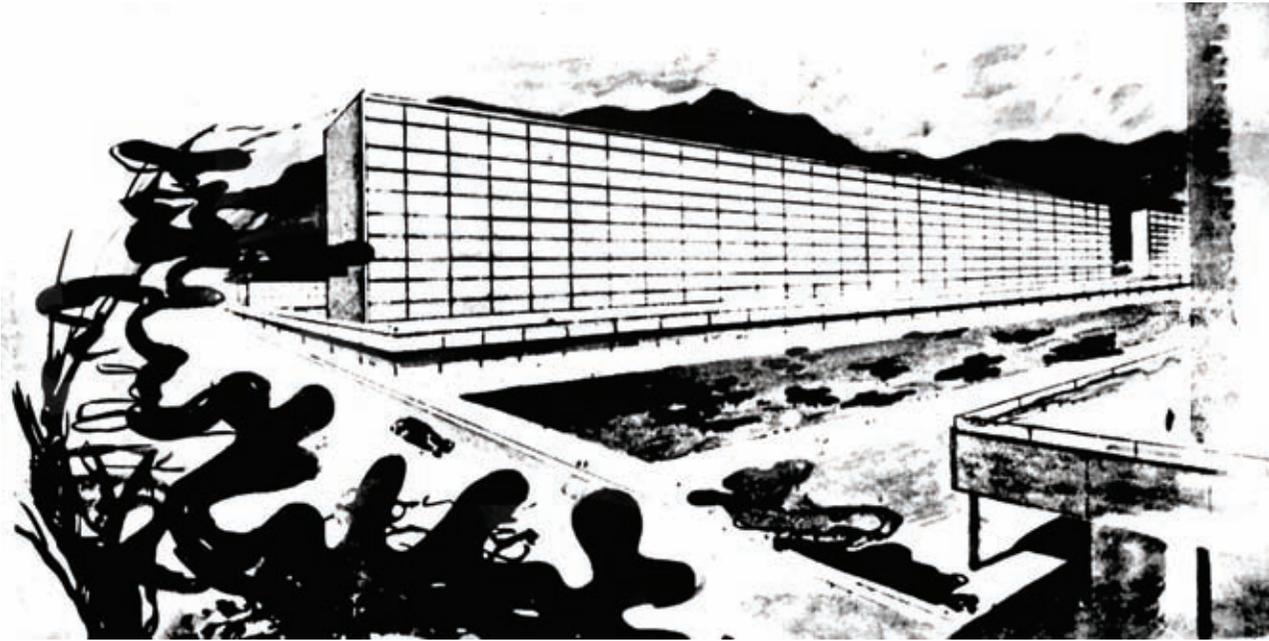
Posteriormente, en el *Plan Piloto* de Le Corbusier (1951), cuando ya estaba abierta la carrera Décima desde San Diego a la Jiménez, se aplican de manera radical las ideas de la vanguardia: demoler todo el centro desde la calle Sexta hasta la 26 y de la carrera Tercera hasta la Caracas (!), hacer *tabula rasa* para disponer allí, a la manera del actual Centro Nariño, altos bloques de vivienda en medio del verde. Es la *Ville radieuse*, la ciudad radiante, el nuevo urbanismo industrial y masivo, uniforme e igualitario, sin la vieja retícula de manzanas, ni calles estrechas poco aptas para el automóvil, para miles de automóviles. De esas viejas manzanas sólo se mantienen los costados de la carrera Séptima, entre San Francisco y San Diego, nombradas como “manzanas arqueológicas”, además del Capitolio, la Catedral y otros pocos monumentos. Se trata de borrar el viejo pasado y

dar paso al futuro promisorio que promete la vanguardia mediante el urbanismo del CIAM. Por lo demás, se da gran importancia a la carrera 30, o Avenida Cundinamarca, como una V-1 del plan vial, mientras que las carreras Cuarta, Décima ó 13 son V-2 y, en general, se intenta lograr una retícula rectangular de vías amplias cada 300 ó 400 metros.

Después, en el *Plan Piloto Distrital* de 1957, la ciudad ya establecida desde 1954 como Distrito Especial, integra su antigua estructura con los municipios de Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme, además de definir cinco zonas de diferente actividad y carácter. Continúa con la clasificación de vías que hiciera el anterior Plan Piloto, de V-1 a V-4, y propone nuevas calles, detalladas luego en el plan de 1958: como V-1 persisten la carrera 30, o Avenida Cundinamarca, que se extiende más hacia el norte y hacia el sur; aparece la calle 80, desde la carrera 30 hacia el occidente, y, dentro de una estructura semicircular, se plantean varias avenidas concéntricas en el occidente, de las cuales la actual avenida Boyacá sería la principal. Entre las vías tipo V-2, el plan ve la necesidad de llevar la Décima hasta el sur; amplía



> La Carrera de la Modernidad



>Propuesta para la carrera Décima.  
*Revista PROA, número 1, 1946*

>Edificio de los almacenes Aliados en la carrera Décima con avenida Jiménez.  
*El Tiempo, 1950-12-13, p. 11*



la calle 13, o avenida Colón, que más allá de Puente Aranda se convierte en tipo V-1; surge la Avenida de los Cerros, por encima del Parque Nacional, y otras que, distribuidas cada tres o cuatro manzanas, complementan este trazado principal, en tanto que se mantiene la idea de lograr una retícula rectangular mayor para toda la ciudad.

Finalmente, el *Plan Distrital* de 1961 hace una revisión del plan anterior, el de 1951, y continúa con el sistema de vías radiales y anillos periféricos que ya se había planteado anteriormente, aunque esta vez el nuevo plan se prolonga aun más en el territorio e incluye conexiones de carácter regional. Para esto, continúan como vías jerárquicas de norte a sur: la Autopista Norte, la del Sur y la desde entonces propuesta Avenida Longitudinal Regional que conduciría el tráfico intermunicipal de vehículos de carga; mientras que de oriente a occidente aparecen la Autopista a Medellín o calle 80, la Avenida Colón o calle 13 y la calle 26 hasta el Aeropuerto El Dorado. A estas se sobrepone una malla de vías periféricas que estructuran el borde occidental como las avenidas 68, Boyacá y Américas, y otra más consolidada que organiza el oriente y centro de la ciudad con las carreras cuarta, séptima, décima y Avenida Caracas, en tanto que, perpendiculares a éstas, hace una distribución bastante uniforme de calles de norte a sur, la 134, 100, 72, 68, 53, 34, 22, 19 y 6 entre otras, que terminarán de conformar la cuadrícula para la ciudad y llevarán a la estructura vial que la ciudad tiene actualmente.

## Arquitectura moderna y redentora

La vanguardia está representada por la revista *Proa*, donde aparecen propuestas del urbanismo moderno racionalista del CIAM. Ya no es sólo abrir una retícula de calles anchas, por lo demás necesarias para solucionar el nuevo tráfico, sino que además se publican proyectos para la carrera Décima, ya aprobada. Están inscritos en la concepción del urbanismo de la *Ville Radieuse*, esa ciudad radiante de bloques altos en medio de amplias zonas verdes, con la disolución de la forma urbana para que todos vivamos en parques radiantes, donde las vías pasan por el aire y todos gozamos de vistas, aire y sa-

lud. ¡Una utopía urbana que habría de resultar tan diferente! Se trata de prismas racionales y enormes que recuerdan las frías arquitecturas de Hilbesheimer y otras utopías industriales<sup>13</sup>, de unidades habitacionales completas como el Proyecto del Centro Cívico para Bogotá (1945) y la Ciudad del Empleado (1946).

El primero es una propuesta realizada por A.M. Pradilla, J.J. Angulo, F. Tobón, H. Rodríguez, R. Urdaneta y R. Salcedo, en que se demuele un amplio sector del centro histórico para generar amplias zonas verdes sobre las cuales se disponen edificios altos. Solamente conservan algunos edificios históricos, como el Capitolio Nacional o el Palacio de los Ministerios. Es un planteamiento con una clara influencia de los planteamientos urbanos modernos, aunque con menos radicalismos, en comparación con los que vendrían después.

Por su parte, la Ciudad del Empleado es un conjunto para diez mil personas, ubicado entre la futura carrera 10 y la Avenida Caracas, con las calles 4 y 9, donde, pregona *Proa*, las "clases menesterosas [verán...] llegado el comienzo de una vida alegre, higiénica y confortable"<sup>14</sup>. Es un proyecto, predica la revista, concebido con la fe y el optimismo de la "nueva y pujante generación"..., pero hace falta en Bogotá "espíritu cívico, espíritu ciudadano y sentido de progreso" para concretar tan estupendo estudio. En la misma revista se insiste en que Bogotá puede ser una ciudad moderna y publican otro proyecto para el sector de la plaza de mercado de La Concepción, que toma desde la carrera Novena hasta la 13 y de las calles 9 a 11.

Está conformado por bloques modernos sobre un parque continuo, de arquitectura racional y purista, esa que alguien calificara de "barracas de vidrio"<sup>15</sup>. El Espectador saluda con beneplácito el proyecto de la revista *Proa*, que ya "en sus tres números ha ganado el prestigio de ser la mejor publicación nacional en las siempre nuevas cuestiones de la arquitectura". Lo considera una solución para el problema de "la incomodidad y del desaseo de la plaza central de mercado". Significa la reur-

13 Ver Revista PROA, número 1, agosto de 1946, p. 19.

14 PROA, número 3, octubre de 1946, pp. 7-11. La propuesta es de Jorge Gaitán Cortés, Álvaro Ortega, Gabriel Solano, Augusto Tobito y Alberto Iriarte Rocha.

15 PROA, número 3, octubre de 1946, pp. 17-23. Propuesta de Luz Amorochó, Enrique García, José Angulo y Carlos Martínez.

banización de 16 manzanas del sector, que traerá una mejora radical no sólo en “la presentación de Bogotá, sino también para la holganza de la vida, pues todos los asquerosos edificios que hoy rodean ese antro de infección y vergüenza se trocarán en comodísimos edificios de departamentos”, en medio de parques de luz, aire y sol (El Espectador, 1946-12-13, p. 4).

Es este, continúa Proa, un aporte para “cancelar el saldo en rojo en la columna del progreso urbano de la ciudad”. Pareciera ser el *Parc Monceau*, el *Central Park* o los jardines de Palermo, pero es la transformación del antihigiénico vecindario de la plaza actual, lo que se cambiará por edificios para vivir colectivamente, donde reinen “alegría, higiene y optimismo”. Para lograrlo no se necesita dinero, sino voluntad e ingenio capaz de explotar la mina de la valorización y generar “muchos miles de pesos a las cajas de la Tesorería” de la ciudad. Es que el centro de la ciudad, por su estratégica ubicación, puede valorizarse, pero para ello requiere ser urbanizado como una empresa en que no caben especuladores, y esto quiere decir transformarlo con las mágicas ideas de la ciudad radiante que permiten el paso a la mecanización y al progreso. Para qué vejstorios oscuros y coloniales donde sólo florecen la miseria, la inmoralidad y el delito; ¡no más calles estrechas donde no puede circular el siglo XX!

El tono sigue similar y resuenan trompetas, “pleno dominio del espíritu y libertad de movimientos”, higiene y confort, deleite de jardines alegres y anchas calles..., pero hoy, años después, podemos concluir que tenían razón en la necesidad de adoptar el lenguaje moderno, pero había ingenuidad en el optimismo de lo que lograría el urbanismo del CIAM. Y mucha ceguera al querer destruir una ciudad tradicional que no podía ser borrada por el hecho de haber sido construida en tiempos diferentes. Era el radicalismo juvenil, militante y dogmático de la vanguardia, donde nadie podía pensar diferente pues eso significaba no entender sus absolutas certezas y negarse a la luz que ellos mesiánicamente portaban.

Por eso, hacen severas críticas al urbanismo de Brunner, con algo de razón y mucho de injusticia, pues las calles curvas y diagonales pueden confundir al transeúnte y sobre todo al cartero, pero no reconocen la calidad urbana que él lograra; ni quieren ni pueden reconocer nada diferente a lo que predica el gran *gurú* que ha dado la solución a las

ciudades modernas<sup>16</sup>. Para ellos, el Manual del viejo austríaco ha hecho estragos y deriva, por su anacronismo, en lo que Le Corbusier llamó “planos criminales”. Los trazados curvos quizás son necesarios en topografías montañosas y hasta en parques para caminar con bella compañía, pero la ciudad comercial e industrial exige movimiento sin dilación, *time is money*, la calle recta anima nuestro trabajo, la curva es para perezosos<sup>17</sup>. Las calles “fueron anchas pero se estrecharon, fueron rectas pero se torcieron”. En un tiempo fueron suficientes para el paso de una carroza, la procesión religiosa, algunos jinetes ocasionales o los pocos peatones de la aldea colonial, pero a mediados del siglo XX ya no hay diez mil vecinos sino 500 mil y además circulan miles de automóviles, “todos de afán”. Las calles fueron rectas antes de que viniera el viejo Brunner a torcerlas y volverlas tortuosas.

Es Bogotá, sigue su planteamiento la revista, una urbe vieja, construida en tierra y en estilos obsoletos, generadora de atascos y desaseos, una ciudad que clama por “demolición, incendio o terremoto”<sup>18</sup>... y el incendio llegaría pronto, con las destrucciones del “Bogotazo”, el 9 de abril de 1948. Aunque no se quemó tanto como supone el mito, sino que la ciudad se destruyó después con el ideario moderno, aunado al afán inmobiliario que habría de tumbar mucho más, y lo haría también años después con la obra de estas vanguardias. Pero, en el caso de Bogotá, el centro se salvó pues las clases dirigentes huyeron a los barrios modernos del ensanche norte y esas casuchas se mantuvieron como inquilinatos de clases más pobres, y mucho después, cuando fue bien visto el patrimonio, el centro resurgió, para tener la calidad y las arquitecturas viejas que hoy apreciamos tanto allí. Tam-

---

16 Por el mundo andaba Le Corbusier –sin duda un genio de la arquitectura, pero muy equivocado en asuntos urbanos– demoliendo todo centro histórico, en Río de Janeiro, en el *Marais* de París, en Alger y en muchísimas otras ciudades que lo acogieron. También, por supuesto, en Bogotá, donde propone demoler todo el casco viejo para dar paso a los bloques de la “Ciudad Radiante”... Menos mal no tuvo mucho eco su propuesta, pues no tendríamos centro histórico hoy y quién sabe cómo estaría ese “centro radiante”, sin calles ni plazas ni forma urbana, con zonas verdes abandonadas y sin Dios ni Ley.

17 Revista PROA, número 5, p. 16. Los planos de los barrios San Luis, Palermo y La Soledad fueron tachados de esperpentos, por reducir el horizonte infinito de la Sabana plana a mezquinos límites, dificultar la orientación y tener un sentido antieconómico y mezquino. Ver también Revista CROMOS, agosto de 1946, pp. 3-5, y febrero de 1954, pp. 10-11.

18 PROA, número 3, octubre de 1946, p. 16.

bién se salvaron muchas construcciones del centro con la decisión de la dictadura de Rojas de ignorar las ideas del CIAM y construir el centro administrativo en el CAN, donde surgieron los nuevos ministerios y demás sedes de la burocracia. No hay mal que por bien no venga.

Después del 9 de abril, Proa hace una propuesta para la reconstrucción de Bogotá y considera que, si bien los incendios fueron “un fastidioso y lamentable revés”, el problema urbanístico quedó “despejado y parcialmente resuelto”<sup>19</sup>. Jóvenes arquitectos publican una idea para la remodelación del sector central: crear una nueva carrera Séptima, entre las carreras 6 y 8, con nuevos edificios racionalistas y una calle menor, la Sexta A, en cuyo frente surgen bloques altos mientras otros bajos paramentan la Séptima. No más calles parabólicas, no más urbanismo feudal; ya Proa tiene derrotados a esos “urbanistas de pacotilla”; nuestra labor de saneamiento profesional ha dado sus primeros frutos. Presenta un plano con los incendios, aunque en realidad muy pocos quemados en el área del proyecto, y sostiene, con razón, que la Calle Real fue amplia vía triunfal de virreyes y libertadores, lugar de acontecimientos principales de la vieja ciudad, pero ahora está congestionada hasta la saturación y requiere con urgencia un ensanche, pero múltiples intereses particulares lo impiden. “No quedó nada”, dicen a la vez que piden observar las edificaciones en las fotos, tan poco adecuadas para la higiene y el confort, con patios y tejados que forman un conjunto de horroroso desorden.

Por supuesto que la solución no era la estrella de calles diagonales que convergían en la plaza de Bolívar; fue sensato, racional y económico mantener la cuadrícula cartesiana y a la vez formar supermanzanas delimitadas por vías amplias y modernas<sup>20</sup>. Había muchas calles, pero muy pocas buenas, y ensancharlas todas era imposible; entonces Proa, para permitir la circulación de manera fácil y ordenada, plantea un proyecto piloto para el Centro Cívico, donde se amplían las calles 11, 12, 17, 19 y 22, como también las carreras 13 y la Séptima, ésta desde la plaza de Bolívar a la calle 25. Pero sobre todo propone las carreras Cuarta, Décima y la Ca-

racas, para atravesar raudas de sur a norte. Esta última sólo faltaba completarla al sur de la Jiménez, y la Cuarta debía comunicar entre la calle Sexta y la 26, mientras que la Décima ya estaba aprobada y con la obra iniciada entre la Jiménez y la 15. Lograr una calle ancha es aceleración, libertad y desahogo, es aire y luz, como una operación, decían en términos médicos, que “equivale a una hermosa y gigantesca intervención quirúrgica [pues] la cirugía en gran escala es el único medio terapéutico que puede salvar la ciudad”<sup>21</sup>. Y la cirugía comenzaba por la carrera Décima, de la Avenida Jiménez hacia el norte, primero una cuadra para luego continuar hasta la calle 29, y después otro tanto hacia el sur. Luego se suturaría la incisión con arquitecturas modernas, altos e imponentes edificios de concreto y vidrio, manifestaciones tecnológicas de poder y desarrollo.



> Perspectiva de posible edificio de la carrera Décima.  
*El Tiempo*, 1959-10-22, p. 16

19 PROA, número 13, junio de 1948, pp. 11-18.

20 PROA, número 79, abril de 1954, nota editorial.

21 PROA, número 13, junio de 1948, p. 16.

>Página opuesta: Carrera Décima hacia el sur, costado occidental. De derecha a izquierda aparecen los edificios Apartamento de solteros, Tecvivienda, Guevara, Sara Zapata, Seguros Bolívar y al fondo el Banco de Bogotá, ca.1965.  
*Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá*

# la biografía de la avenida





CERVEZA

*Andina*

SABE MEJOR

CERVEZA

CINZANO

PHILIPS

En la intersección entre la utopía modernista de tumbar toda la vieja Bogotá, esa ciudad de tierra, pañolón y alpargatas, de callejuelas empedradas y arquitectura de adobe y patios confinados, para hacer otra radiante y luminosa, de avenidas con grandes edificios, plena de automóviles veloces, y frente a las realidades prediales, sociales, políticas y presupuestales, está la apertura de la carrera Décima. Se trataba de ampliar una angosta callejuela, que se interrumpía en el hospital de La Hortúa, por el sur, y en la calle 23, por el norte, para convertirla en una avenida de 40 metros de ancho, como una enorme cirugía de cinco kilómetros –desde San Diego a la avenida Primero de Mayo y a la calle 27 sur–. Para ello fue necesario arrasar más de 30 metros, repartidos en ambos costados, de las manzanas que encontraba a su paso, y afrontar un sinnúmero de circunstancias de propiedades y vidas, para que allí surgieran los prismas racionales, la valorización inmobiliaria y modernas empresas financieras.

Veamos, pues, las realidades que afrontó su realización para pasar de las consignas a las negociaciones, de los dibujos a la obra concreta, para dar paso a los raudos autos y las gentes de negocios, instaurar prestigios y, más adelante, decadencias, cuando se cambien los brillos de mitad de siglo por los óxidos de su final. Tal es el significado de esa gran carrera, que hoy ya no es más, pues se acabó su exclusividad y las grandes empresas emigraron al norte, hacia nuevos prestigios y ganancias. La Décima quedó como si hubiese pasado el ángel de la historia, que pintara Paul Klee y evocara Walter Benjamin, ese viento huracanado del progreso que sólo deja escombros a su paso y que, por su fuerza, nos impide detenernos.

## 1945

En enero de 1945, el alcalde Gabriel Paredes Gómez, quien había sucedido de modo interino al alcalde Jorge Soto del Corral, es reemplazado por el médico Juan Pablo Llinás. Éste había sido concejal de la ciudad por el partido liberal, entre 1943 y 1945, y por un período fue presidente de dicha corporación. La prensa editorializa sobre su nombramiento y espera que su condición de médico y de estar desligado de compromisos políticos le de independencia para actuar y permita a la ciudad recuperar la autoridad afectada por las agitaciones sindicales recientes. En sus primeras manifestaciones, el nuevo alcalde hizo énfasis en el desarrollo de una especial campaña de higiene pública para la ciudad (El Tiempo, 1945-1-17, pp. 1 y 2) y comenzó por crear varios centros de salud (El Tiempo, 1945-1-25, p. 10).

El secretario de obras públicas del municipio, Alfredo Bateman, termina el plan de labores de su dependencia para este año y anuncia que ya está listo el Plan General de Obras Públicas, por lo cual se deben iniciar gestiones en el Concejo de la ciudad para concretar la iniciativa, que la prensa conocía como Plan vial Soto–Bateman. En él se enuncian muchas otras obras y además se habla de adoptar un Plan de plazas de mercado con las condiciones de higiene requeridas en la era moderna. Entonces, se contempla la construcción de una plaza central en el occidente de la ciudad, más otras de distribución en diferentes zonas (El Tiempo, 1945-1-9, p. 7).

En cuanto a las obras públicas, el alcalde-médico ratifica en su cargo al secretario de obras, Alfredo Bateman, y además diagnostica que la ciudad es un enfermo grave que necesita una junta de médicos, esto es, un grupo consultivo que concilie los diversos intereses. Dicha junta sería nombrada a partir de ternas enviadas por el Concejo, la Sociedad de Ingenieros, la de Arquitectos y la Sociedad de Mejoras y Ornato, más otra de las juntas de mejoras de los barrios. La junta debe asumir el plan Soto-Bateman y lograr pronto que la ciudad proceda a su realización. Además, el doctor Llinás confía en que las cámaras den paso a la idea y anhelo de la ciudad de convertirse en distrito capital (El Tiempo, 1945-1-25, p. 10).

Al alcalde Llinás interesan ante todo dos grandes obras: completar el Acueducto de Bogotá y ampliar la carrera Décima. En febrero de 1945, el Alcalde insiste en abrir una gran avenida de 40 a 50 metros de ancho, que irá desde la calle Primera hasta la calle 31, se cruzará con la avenida Sanz de Santamaría en la plaza de los Libertadores, donde se encontrará, frente a Bavaria, con el monumento al general San Martín. Por esos días el Concejo establece que, en las avenidas de 40 metros de ancho, los edificios de sus costados podrán tener 12 pisos, como máximo, y mínimo 8 (El Tiempo, 1945-2-13, p. 11). La nueva carrera Décima está llamada a ser la “principal avenida céntrica de la ciudad, atravesará prácticamente a Bogotá de sur a norte y servirá para descongestionar el tráfico urbano, a la vez que para abrir perspectivas de progreso a lo largo de zonas que hoy están en su totalidad ocupadas por viejas construcciones...” (El Tiempo, 1945-2-13, p. 11). Será necesario demoler “la iglesita de San Juan”, por lo cual el alcalde celebrará “una conferencia con el excelentísimo monseñor Ismael Perdomo, arzobispo de Bogotá y primado de Colombia”. También será demolido el salón Olympia en el parque de San Diego<sup>1</sup> (sic), la recoleta de San Diego se conservará intacta y, más al norte, la Avenida pasará por las zonas del Ministerio de Guerra, en el antiguo edificio de la Escuela Militar de Cadetes (El Tiempo, 1945-2-13, p. 11).

La carrera Décima es proyectada por el ingeniero Alfredo Ardila Oramas, del departamento técnico de la Secretaría de Obras Públicas (El Espectador, 1945-4-10, p. 1), Avenida que llegará, convertida en la avenida 32, hasta la Avenida Caracas (El Espectador, 1945-4-20. También en: El Siglo, 1945-4-18, p. 12). El periódico El Siglo está muy de acuerdo con el proyecto y sostiene que esta nueva gran obra es “el plan más extenso y benéfico para la ciudad que se haya concebido y será inmediatamente realizado, gracias a la inteligente ini-

---

<sup>1</sup> El Salón Olympia se había estrenado el 8 de diciembre de 1912. Tenía dos mil localidades a 30 centavos la entrada a salón, pero había función los domingos, a 15 centavos; aún no se había construido la entrada general para los artesanos. El 14 de agosto de 1957 se inauguró la nueva y moderna sala “con que don Guillermo Herrera Carrizosa ha querido contribuir al embellecimiento de Bogotá” (El Tiempo, 1957-8-15, p. 8). El diseño es de Miller Wilcox y Battin, fue construido por Cuéllar Serrano Gómez y tiene en total 2.800 m<sup>2</sup> (El Tiempo, 1957-9-3, p. 19).



> Carrera Décima desde la calle 15 hasta el Hospital San Juan de Dios, 1936.  
IGAC



> Carrera Décima entre San Diego y la avenida Jiménez, 1948.  
IGAC



> Panorámica del centro de Bogotá, vista hacia el sur. ca. 1948.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP



> Vista panorámica de Bogotá, parque del Centenario, 1948.  
Álbum de Bogotá, 1948

ciativa del actual alcalde mayor de la ciudad doctor Juan Pablo Llinás” (El Siglo, 1945-4-18, p. 12). Al día siguiente sólo lamenta la necesaria demolición de la iglesia de San Juan de Dios, en la esquina de la calle 12, “el resto de las edificaciones son casuchas viejas y antihigiénicas con cuya demolición se favorece la ciudad”. En cambio, en el tramo de la intersección con la avenida Jiménez al norte, sí hay algunas edificaciones de mayor valor –sobre todo el recién construido edificio de apartamentos *Cité Restrepo*– “construidas a la moderna”. Pero estas son dificultades que deben superarse “a toda costa, como única solución al problema del tránsito central que tiende a ser cada día una calamidad mayor”. “Con la aprobación de este costoso proyecto se augura para la capital una nueva época de progreso aun más brillante y provechosa, que puede llegar a cambiarla de una ciudad vieja y fea en una magnífica metrópoli moderna” (El Siglo, 1945-4-19, p. 8).

La ampliación de la Décima, llamada en esos días Avenida de Los Comuneros, de la calle 27 sur hasta la calle Primera y de allí hasta la calle 26 y la avenida 32, costará 18 millones de pesos y será un proyecto del ejecutivo en la administración del alcalde Llinás. Con esta obra se resolverá el problema de tránsito y estacionamiento del sector central de la ciudad y se facilitará la comunicación del sector con las partes más apartadas del sur y el norte (El Tiempo, 1945-4-20, p. 13). Se definen como plazoletas de estacionamiento: en el costado oriental, en cada una de las manzanas entre las calles 7 y 13, y sobre el lado occidental, las manzanas entre las calles 14 y 19; cada una tendrá más o menos 60 por 20 metros (El Tiempo, 1945-5-6, p. 14).

Entretanto, el alcalde y el secretario de obras públicas buscan en el occidente de la ciudad un terreno para construir la Gran Central de Víveres que permita eliminar la plaza Central de Mercado y se pueda así disponer del valor de este lote para la construcción de la nueva sede (El Tiempo, 1945-3-13, pp. 1 y 13). El lugar planeado para ella está en Paiba y cerca de los ferrocarriles. El sector liberado, en pleno corazón de Bogotá, ahora muy desvalorizado por las actividades que acoge, será modernizado para que sea una de las mejores zonas comerciales de la ciudad y se levanten allí modernas edificaciones de varios pisos.

La “nueva avenida abrirá brillantes perspectivas de progreso en amplias zonas de la ciudad que hoy están prácticamente estancadas, y su financiación será automática por medio del impuesto de valorización” (El Tiempo, 1945-4-6, p. 13). Para la compleja operación inmobiliaria que la construcción de la Avenida implicará, se acudirá a los Bonos de Progreso Urbano, mecanismo que aprobara el Concejo desde 1943, y que, según el secretario de Hacienda del municipio, Julio Ricaurte Montoya, han sido un éxito (El Tiempo, 1945-4-14, pp. 1 y 18. Ver capítulo “Construir sin dinero. Los Bonos de Progreso Urbano”).

En los mismos días se habla de construir un moderno hotel en la calle 27 con la carrera Séptima y la nueva “avenida que se abrirá en la carrera novena” tendrá 8 pisos, su diseño será realizado por la firma Henry C. Hudgins & Co. –antes Fred T. Ley– y será el “mejor dotado de Colombia [...] con el confort que disfrutaban los más grandes de su clase” (El Tiempo, 1945-5-31, p. 1)<sup>2</sup>.

Pero a finales de mayo se presenta una crisis en el municipio por la renuncia del alcalde Llinás y sus secretarios, motivada por la actitud asumida por el Concejo de la ciudad. Había creciente oposición contra la avenida Francisco Soto<sup>3</sup>, por costosa, de corto alcance y porque no solucionaría los problemas de tráfico de Bogotá (El Tiempo, 1945-5-30, p. 3). El nuevo alcalde, Ramón Muñoz Toledo, pronto plantea modificar el plan Soto-Bateman, al suspender el proyecto de la avenida Francisco Soto, así como las avenidas Camilo Torres, Antonio Nariño y Padre de las Casas<sup>4</sup> (El Tiempo, 1945-6-23, pp. 1 y 19). Pero, eso sí, se aprueba en el Concejo la ampliación de la carrera Décima, desde la calle 1 hasta la calle 24 (El Tiempo, 1945-7-5, pp. 1 y 8).

El ingeniero Luis Alberto Martínez Angulo, secretario de obras públicas del alcalde Ramón Muñoz To-

---

2 Al mismo tiempo se plantea la demolición de los hoteles Regina y Granada, con el fin de ampliar las avenidas Jiménez y Séptima (El Tiempo, 1945-11-7, pp. 1 y 11). Y se habla de construir el gran aeropuerto de Bogotá cerca de Funza y a 25 kilómetros de Bogotá (El Siglo, 1945-3-16, p. 3).

3 Carrera Sexta entre el parque Santander y la calle 24.

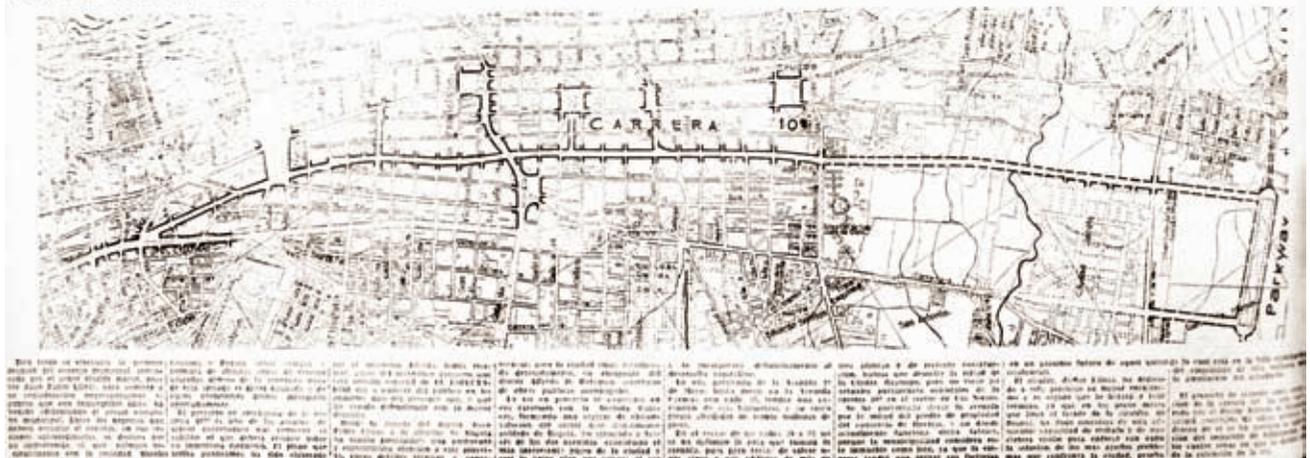
4 Sector comprendido entre la carrera Séptima y la avenida Caracas.

>Página opuesta: Plaza Central de Mercado de la Concepción.  
Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá



# Hoy irá al Cabildo el Proyecto de la Carrera 10ª

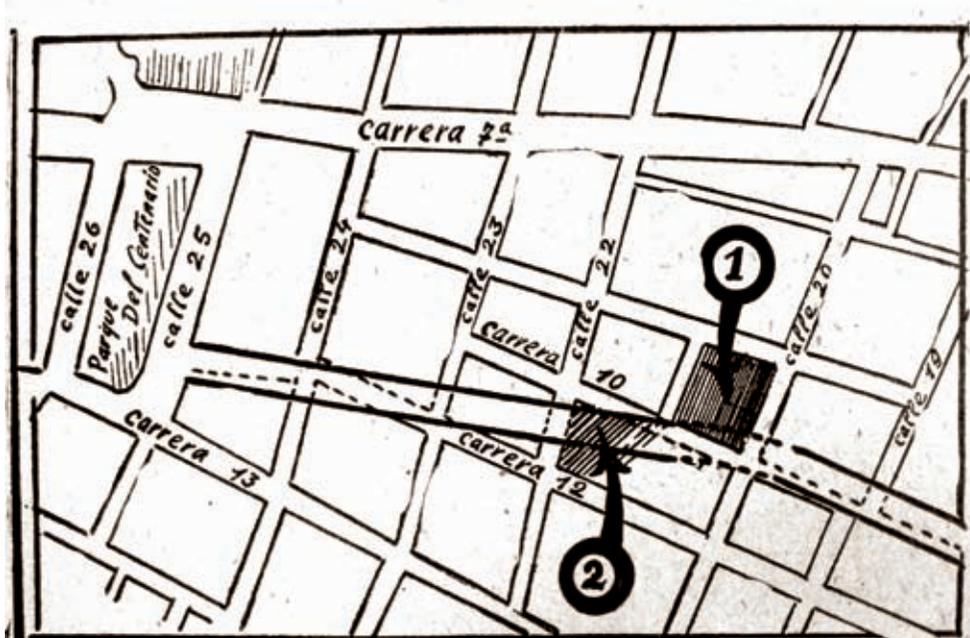
Constituirá un Triunfo de la Sección de Urbanismo de "El Espectador"



>Presentación proyecto de la carrera Décima al Cabildo Municipal.  
El Espectador, 1945-4-2

# Será derruida la ciudad Restrepo para abrir la gran Carrera Décima

## Se presentará el proyecto a los Ediles Bogotanos



La plaza de mercado de Las Nieves también será tumbada en breve plazo

Con el fin de presentar el proyecto definitivo de la ampliación de la carrera décima, el alcalde señor Ramón Muñoz, el secretario de obras públicas del Municipio y los ingenieros del Departamento de Urbanismo, han concentrado su actividad en los últimos días en el estudio de esta importante obra. Según pudimos informarnos en el día de ayer en dichas oficinas, los planos definitivos serán presentados a la aprobación del Concejo Municipal en el curso de la semana entrante.

Como es sabido del público la carrera décima se ampliará en toda su extensión a una anchura de 36 metros, desde la calle 25 hasta la calle 1ª.

Se exponen diversas opiniones

La ampliación de dicha vía no ha tenido dificultad en lo que se refiere al sector que se extiende de la calle 20 hacia el sur. En cambio en el sector comprendido entre las calles 20 y 25 las opiniones de los ingenieros han discrepado en algunos puntos. Sin embargo parece que se ha llegado a un acuerdo casi definitivo al respecto.

Cuál será el trazado más notable

El trazado más probable según nos informamos en el día de ayer, será el que partiendo de la esquina de la

Plano de la carrera décima que se estudia actualmente en el Municipio, en el cual se aprecia cómo será trazada esa nueva vía. La línea punteada indica la parte no definida aún del empalme con la carrera 12. Marcada con el número 1 se encuentra la Plaza de Mercado de Las Nieves y con el número 2 la Ciudad Restrepo, edificios que serán tumbados casi en su totalidad.

>Propuesta de trazado para la carrera Décima con demolición de la Ciudad Restrepo.  
El Siglo, 1945-9-20, p. 10

ledo, propone que la Décima se llame Avenida de los Arquitectos, “en honor a los iniciadores del proyecto” (El Siglo, 1945-6-30, p. 8). Y son numerosas las propuestas para ampliar la calle 10, o la 11, y comunicar la nueva Décima con la Plaza de Bolívar, como también para continuar la Décima desde la calle 20 hasta el parque del Centenario, haciendo un quiebre en diagonal que rompía varias manzanas alrededor de la carrera 12. Entre ellas la de *Cité Restrepo* que, según ese trazado tentativo, implicaba la demolición casi total del conjunto residencial. En realidad sí se afectó el conjunto, pero menos, pues la Décima no hizo tal quiebre y continuó derecho hasta San Diego (El Siglo, 1945-9-20, p. 8).

En el *proyecto de Acuerdo 206* –debates del 22 de junio, 3, 4, 5 y 14 de julio–, se nombra la nueva carrera Décima como “Avenida de Los Comuneros”, que irá desde la calle 27 sur hasta la 32 norte. En el sur, la Avenida pasa por el barrio 20 de Julio y en la calle 27 sur empata con un *park way* de 120 metros de ancho por 800 de largo, que une la plaza del Divino Niño, en el 20 de Julio, con el parque Olaya Herrera, en el occidente. En esta parte se traza desde el pabellón oriental del hospital San Juan de Dios en la calle Primera, hasta la calle 23 norte, tramo en el que se ensancha la estrecha carrera existente y luego, en la calle 27, se une con la avenida 32 y la avenida Caracas. La propuesta busca resolver la creciente congestión del tráfico vehicular, la carencia de áreas de estacionamiento y satisfacer la imperiosa necesidad de conectar el norte con el sur de la ciudad. Por tales motivos, su concreción es urgente por “razones de progreso, embellecimiento y mejoramiento urbanos”, pero sobre todo para dotar a la ciudad de una “verdadera avenida céntrico-comercial” (Acuerdo del Concejo 206, 1945).

La nueva arteria “céntrico-comercial” se planea de carácter residencial y comercial, con almacenes en la planta baja y un ancho total de 36 metros: 7 metros en cada sentido para dos carriles cada uno, con separador central de 2 metros, más estacionamiento lateral de 5 metros y andenes de 5 metros en cada costado. Se propone completar varias conexiones con la avenida Caracas y llegar hasta la plazuela de San Martín, donde es necesaria la demolición de varias manzanas y, además, se consideran las negociaciones requeridas ante la Caja

de Retiro del Ejército, con respecto a la afectación que el trazado genera en la Escuela Militar de la calle 26.

En la parte norte, la adquisición de lotes y edificios para lograr la nueva avenida se calcula en 16 millones de pesos. Un valor que se dividirá así: entre la avenida Primera y la calle 10, tres millones de pesos; de la calle 10 a la calle 20, diez millones, y de allí al parque del Centenario, tres millones; además de dos millones del Parque a la calle 32. A su vez, de la avenida Primera hacia el sur la construirían las urbanizaciones particulares. Para conseguir los recursos, se subdividía la obra en seis sectores con sus zonas de influencia para el cobro de la valorización.

La Comisión que revisó el Proyecto de Acuerdo fue conformada por Plinio Mendoza Neira, presidente del Concejo, el ingeniero y concejal Mariano Ospina Pérez, más el Alcalde y el Secretario de Obras Públicas<sup>5</sup>. Ellos critican que no se elimine la “repulsiva plaza de Las Nieves” y, en cambio, sí se afecte el conjunto de la *Cité Restrepo*, por lo cual devuelven el proyecto a la Alcaldía para que sea replanteado su trazado, aunque a la vez exigen que la avenida sea “totalmente recta sin llevarse construcciones valiosas por el medio”.

Este proyecto de Acuerdo, así como el 260, se convierten en el Acuerdo 42 de 1945, donde “se dispone estudiar y proyectar la rectificación y ampliación de la carrera Décima” (Acuerdo del Concejo 42, 1945) entre la avenida Primera y la calle 23, así como su posterior prolongación en sus extremos norte y sur. En este tramo, y para prevenir pleitos posteriores, se suspenden las licencias de construcción a todos los propietarios de los costados de la calle. En noviembre de 1945, hay nuevos debates en el Concejo sobre la Avenida, entonces el alcalde Ramón Muñoz Toledo y el Secretario de Obras Públicas explican el proyecto, que luego pasa a estudio de la comisión especial conformada por los concejales Mariano Ospina Pérez, Juan Pablo Llinás, Jorge Soto del Corral y Manuel J. Robayo.

En otro debate se la llamó Avenida del Libertador, con una sección de 40 metros, pero aún con estacionamientos a lado y lado. Se propone crear el Fondo y el Banco del Progreso Urbano para depositar los dineros

<sup>5</sup> El vicepresidente del Concejo era Roberto Urdaneta Arbeláez, futuro presidente de la República, como también lo sería el concejal Ospina Pérez.

del Municipio, hacer un encargo fiduciario y facilitar la ejecución de la obra. Asimismo, se habla de los Bonos Pro-urbe y de la ventaja de evitar conceder comisiones a otros bancos por los manejos de los dineros de la construcción, pues, en cambio, en este nuevo banco el municipio será accionista mayoritario.

El ejecutivo municipal busca crear el Fondo de Progreso Urbano como organismo municipal autónomo, con personería jurídica y para administrar “su capital y demás bienes, con independencia de los bienes comunes del municipio” (El Tiempo, 1945-11-7, pp. 1 y 11). Hará las obras de mejoramiento y progreso urbano causadas por el impuesto de valorización, además de otras tareas detalladas más adelante<sup>6</sup>. Más adelante se aclara que los accionistas del Fondo serán: el municipio de Bogotá –51%–, la Caja de Vivienda Popular, la Caja de Previsión Social, las Empresas Unidas de Energía Eléctrica y la Compañía Inmobiliaria de Bogotá –cada una 1%– (El Tiempo, 1945-12-5, p. 17).

En el proyecto de Acuerdo 303, se considera la que ahora se llama “Avenida del Libertador”, para hacer un estudio detallado de la nueva propuesta, en la que, se dice, fueron sugeridas importantes modificaciones por el miembro de la Comisión, doctor Mariano Ospina Pérez<sup>7</sup>. Insisten en ampliar su ancho a 40 metros, con el fin de dejar cuatro metros, en vez de dos, en el separador central e incrementar en un metro cada una de las calzadas. Asimismo, y como una medida justa para los propietarios, se mantiene el eje existente en la pequeña carrera y, a partir de él, toma 20 metros a cada lado, como también se amplía el radio de la curva proyectada entre las calles 20 y 23. La nueva calzada, se argumenta, acogerá el tráfico liviano de automóviles y el pesado de tranvías, buses y camiones, además de que en sus aceras recibirá intenso movimiento peatonal. Tendrá un carácter comercial residencial y, con el tiempo, será enmarcada por edificios importantes de varios pisos, con almacenes y locales en la planta baja.

Su trazado ahora se compone de dos rectas, una del extremo sur a la plazoleta de Los Comuneros en la calle

Séptima, y otra de allí al paramento norte de la calle 20 –Avenida Francisco José de Caldas–. Se complementará luego con el ensanche de la calle 26 y el ensanche de la carrera 13, entre las calles 24, 26 y 28, más la ampliación de la Plazuela de San Martín. Será una obra muy difícil y costosa, con la inevitable demolición de edificios importantes, de alto precio y elevado valor del suelo, y su realización se llevará a cabo mediante la aplicación del impuesto de valorización. No obstante, el municipio rebajaba el 20% del valor del impuesto, pues como la obra motivará nuevas y más modernas construcciones, entonces su mayor valor compensará con creces esta reducción al incrementarse el valor de la propiedad raíz y por tanto los impuestos prediales.

El definitivo *Acuerdo 84* del 6 de diciembre de 1945 ordena la construcción de la “Avenida del Libertador”, consistente en “la rectificación, ensanche y prolongación de la carrera Décima, junto con las vías y obras complementarias”. Además, fija normas para el impuesto de valorización y otorga unas autorizaciones. Iría, en su trayecto sur, desde la calle 26 sur, por el barrio 20 de Julio, Ciudad Jardín y el río San Cristóbal hasta el hospital San Juan de Dios; en su trayecto central, de la calle Primera a la calle Séptima, donde se mejoraría la plaza de Los Comuneros, y luego a la calle 20, donde comenzaba el trayecto norte, que terminaba en la calle 25. Se trataba de rectificar, ensanchar y prolongar la actual carrera Décima para lograr una calle de “carácter exclusivamente comercial y residencial. Acogería tránsito intenso (liviano y pesado), sin zonas verdes dentro de la vía, y no se permitirían construcciones que no guardaran armonía con la importancia arquitectónica y urbanística de la arteria” (Acuerdo del Concejo 84 de 1945). Se dispone un ancho de 40 metros con estacionamientos en sus dos costados y, para lograrlo, demolerá sobre todo el costado occidental. Asimismo, divide la obra en tres trayectos: a) sur, de la calle 26 sur a la avenida Primera; b) central, de la avenida Primera a la calle 20, y c) norte, de la calle 20 a la calle 25<sup>8</sup>.

A la vez, el Acuerdo plantea algunos asuntos de valorización y de costos de la obra: entre la calle Primera y la 32 su costo sería de 18 millones de pesos, y de la Primera al sur, como estaba ya definido, se adelantaría

6 Ver capítulo 3: “Valores y apellidos del poder”, subcapítulo: “Construir sin dinero, los Bonos de Progreso Urbano”.

7 El doctor Mariano Ospina Pérez era miembro de las comisiones de obras públicas, urbanismo y proyectos, mercados, acueducto y valorización (Anales del Concejo, Resolución 11, 1945, sp).

8 Ver Anexo 2: Acuerdo 84 de 1945.



> Antigua Escuela Militar, parque del Centenario y teatro Olimpia.  
Fondo CEAM. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

por urbanizaciones particulares. Con el fin de gravar dicho impuesto de manera proporcional, se delimita una zona de influencia de 200 metros a lado y lado de la vía –dos manzanas y media– y se subdivide la arteria en 13 sectores para identificar trayectos donde el precio de las propiedades fuera similar<sup>9</sup>. Además, se requerirían obras complementarias para unir la nueva avenida con las carreras Séptima y Caracas –carrera 14–. Esta iniciativa sería la primera experiencia de concretar una obra de trascendencia mediante el impuesto de valorización y para ello se seguirían las experiencias de la ciudad de Nueva York.

El 6 de diciembre de 1945, el Concejo remite, para sanción del Alcalde, el Acuerdo 84 del 4 de diciembre de 1945, que ordena construir la Avenida del Libertador y a

la vez reconoce “la eficaz, inteligente y tinsa labor del Alcalde y sus secretarios” para concretar esta feliz iniciativa del ensanche de la carrera Décima (Nota de la Secretaría 897, 1945, p. 122). El 22 del mismo mes, se designan los concejales Jorge Soto del Corral y Roberto Urdaneta Arbeláez, así como al personero municipal, para que asesoren al Alcalde en la redacción de los estatutos del Banco de Progreso Urbano y se reitera la urgencia de “clausurar la plaza de Carnes de la carrera Décima con calle Novena, que constituye un serio peligro para la higiene pública” (Nota de la Secretaría 987, 1945, p. 136).

<sup>9</sup> Estos trece sectores eran: 1- Del Parque Sur al río San Cristóbal. 2- Del río a la calle Primera. 3- A la calle Cuarta. 4- Hasta la Sexta. 5- A la Octava. 6- Hasta la Décima. 7- Hasta la 12. 8- Hasta la Avenida Jiménez. 9- A la calle 15. 10- Hasta la 17. 11- A la 20. 12- A la 23, y 13- Hasta la calle 25.

## 1946

Al empezar las labores del año, el alcalde Ramón Muñoz y su secretario de obras públicas, ingeniero Luis Alberto Martínez Angulo, insisten en iniciar muy pronto las avenidas del Libertador, Francisco Soto, Caldas –calle 20 de la carrera 8 a la Caracas– y la Caracas –desde la calle 13 hacia el sur–. Por tal razón, comienzan gestiones para constituir las juntas de propietarios de zonas, las que deben elegir sus representantes ante el municipio e iniciar el estudio del impuesto de valorización, causado por la ampliación de las vías. De igual forma, proponen acelerar la creación del Banco de Progreso Urbano y estudiar sus estatutos (El Tiempo, 1946-1-7, pp. 1 y 14).

Se crea la comisión organizadora de la Conferencia Panamericana, que se debe reunir en Bogotá en el mes de diciembre de 1946<sup>10</sup> (El Tiempo, 1946-1-9, pp. 1 y 13). El Ministerio de Hacienda emite cuatro millones de pesos en bonos de deuda interna nacional, con cargo al Fondo de Fomento Municipal de Bogotá, y su valor se destina a las obras que se planean para la Conferencia. Hay por estos días gran preocupación por las obras que requiere la ciudad para ser digna sede de la Conferencia Panamericana; por lo cual, ya en abril, se habla de la conveniencia de un aplazamiento de la Conferencia, pues las obras están atrasadas y así se podrían terminar de mejor manera y sin premuras.

Se propone ampliar la calle 26 a 42 metros de sección, de la avenida Caracas hasta la Ciudad Universitaria, en cuyo trayecto empatará con la nueva avenida de las Américas (El Tiempo, 1946-6-1, p. 17), como también la avenida calle 13, desde la carrera 13 hasta la 32, con un ancho de 50 metros. Se argumenta que la capital “ha pasado en forma brusca y sorpresiva de un estado de quietud colonial a otro de intensa actividad, sin que se haya pensado con detenimiento en resolver los graves problemas que le han planteado las condiciones de la era presente (...) Bogotá hoy es un pueblo grande con calles angostas, insuficientes para

contener el inmenso volumen de tráfico que, a pesar de las restricciones en las importaciones, crece día a día” (El Tiempo, 1946-6-13, pp. 1 y 11). Se dice que ahora la ciudad entra en “una era de progreso asfáltico”, por lo que pronto “será posible contemplar no pocas calles y paseos públicos con sus nuevas calzadas de asfalto con sus pavimentos modernos higiénicos, limpios y de fácil y agradable tránsito”. Estas mejoras “contribuyen en forma rápida y apreciable al auge edilicio y la valorización de extensos predios urbanos” hasta ahora relegados al olvido (El Tiempo, 1946-7-6, p. 20).

Con el fin de ampliar la carrera 13 y completar la plazuela de San Martín, se negocia con Bavaria la cesión de una franja de más de 100 metros de sus predios al norte de la ciudad (El Espectador, 1946-9-2, p. 1). Y para el extremo sur, arquitectos y urbanistas hablan de la necesidad de hacer un plan de grandes proporciones para incorporar al desarrollo urbano esas tierras. Hacerlo por fragmentos sería comprometer la integración de esa parte de la ciudad y por ende sus precios, pues como sostiene el arquitecto Carlos Martínez, “urbanizar significa la solución de un intrincado conjunto de problemas, pero en lenguaje llano de negocios quiere decir valorizar” (El Espectador, 1946-9-3, p. 10; 1946-9-6, p. 4; 1946-9-11, p. 9).

La creciente congestión del tráfico se agrava aun más en el sector de la plaza de mercado Central, antes de La Concepción, razón por la cual la ciudad debe decidir si “continúa acomodándose a la ubicación absurda de la plaza de mercado y acepta por consiguiente todas las consecuencias desastrosas que la presencia de dicha plaza entraña para la ciudadanía, pues es en aquel lugar en donde parece que se han dado cita para agravarlo, todos los problemas (...) la delincuencia en todas sus manifestaciones, la falta absoluta de higiene, tanto en la misma plaza como en las asistencias y expendios de chicha, en la prostitución clandestina, con grave peligro para los campesinos incautos (...) o si, por el contrario, Bogotá quiere extirpar aquel centro de todos los males...” (El Tiempo, 1946-7-22, p. 3). Al mismo tiempo, El Espectador habla de “eliminar semejante foco de infección [...Ese] espectáculo pueblerino de suciedad, repugnante por todos los conceptos que a diario contemplamos en el corazón mismo de la urbe”, un deplorable espectáculo que, si no se corrige, será presenciado por

---

10 La conforman los señores Laureano Gómez, como director ejecutivo, Julio Caro, Roberto García Peña, Camilo de Brigard Silva y Moisés Prieto; como secretario ejercerá el embajador en Bélgica y Madrid, Francisco Umaña Bernal.



› Vista aérea del centro de Bogotá. En primer plano la Plaza Central de Mercado.  
 Fondo CEAM. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

los asistentes a la Conferencia Panamericana (El Espectador, 1946-1-24, p. 2).

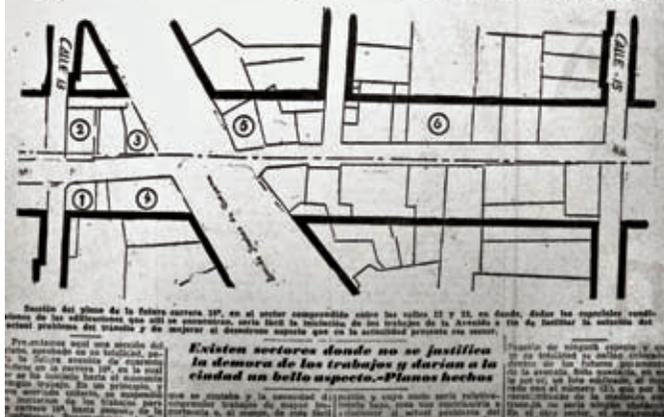
En agosto, la prensa saluda el inicio del gobierno del “presidente urbanista”, doctor Mariano Ospina Pérez, quien había llevado a cabo una importante labor en el cabildo de Bogotá, como “gran conocedor de los graves y complejos problemas” de la capital. El doctor Ospina “está vinculado estrechamente al desarrollo y prosperidad de Bogotá desde hace un cuarto de siglo, y la poderosa compañía constructora y urbanizadora que él fundara en aquella vieja fecha ha cumplido una labor fecunda en obras de verdadero aporte al progreso y embellecimiento de la ciudad (...) Su firma ha incorporado con éxito sin par no menos de cinco millones de varas cuadradas a la vida urbana, por medio de zonas residen-

ciales, fabriles e industriales que hoy constituyen motivo de orgullo para la ciudad”. Él conoce la situación de la ciudad y su desbordado crecimiento, sabe que ella “ha crecido sólo por el aporte de la iniciativa y del capital privado”, está enterado de sus precarios recursos y su inadecuado sistema administrativo, por lo cual los bogotanos alientan la esperanza de que su gobierno procurará a la ciudad un estatuto administrativo acorde con su condición de capital, como única manera de solucionar los problemas que entorpecen su ordenado desarrollo (El Espectador, 1946-8-7, p. 8).

En el Acuerdo 2 de 1946 se ordenan las obras o mejoras de progreso urbano con motivo de la IX Conferencia Panamericana, entre las cuales figuran la avenida de las Américas y otras más en toda la ciudad; pero no está la



**Es conveniente la iniciación de algunos trabajos de carrera 10a.**



>“Es conveniente la iniciación de las obras de la carrera Décima”. Esquema de afectación de predios en la intersección de la avenida Jiménez.  
*El Siglo, 1946-12-5, p. 7*



>Proyecto para el Hotel San Diego.  
*El Siglo, 1946-1-25, p. 7*

>Página opuesta: Plaza Central de Mercado la Concepción.  
 Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
 Colección Museo de Bogotá

carrera Décima, quizás porque ya ella estaba aprobada y su realización definida<sup>11</sup> (Acuerdo del Concejo 2, 1946, sp). Sin embargo, en el proyecto de Acuerdo 37 de 1946 se urge la pronta realización de las obras ordenadas por los Acuerdos 92 de 1944 –Plan Soto Bateman–, 84 de 1945 –Avenida del Libertador– y 88 de 1945 –Avenida Francisco Soto–. Además, en el Acuerdo 36 se ordena aprobar licencias provisionales sobre la Avenida con la demarcación que les señalará la Secretaría de Obras Públicas, que tendrán una vigencia de tan sólo cinco años y una garantía de demoler antes de tal plazo.

- 11 Algunas de estas obras eran:
  - Avenida Caracas, desde la avenida Primera hasta la calle 9 más la ampliación, pavimentación, arborización y cerramientos de la misma desde la calle 10 hasta la 69.
  - Avenida Colón y Avenida del Centenario hasta el ramal de Techo y su ampliación, pavimentación, arborización y cerramientos.
  - Avenida Jiménez de Quesada, desde la fábrica de Germania hasta la Quinta de Bolívar y su ampliación, pavimentación, arborización y cerramientos.
  - Adquisición de solares y edificaciones entre la Quinta de Bolívar y la Fábrica de Cervezas Germania para regularización y embellecimiento de esos terrenos.
  - Terminación del Paseo de Bolívar, desde el Parque Nacional hasta la Planta de purificación de Vitelma, con procesos de adquisición de terrenos y edificaciones con sus demoliciones, para mejoras y embellecimiento de calzadas.
  - Apertura y regularización de calles adyacentes al circo de toros, mediante compra o expropiación de los terrenos necesarios. De igual forma, mejoras y ornato del circo de toros.
  - Carrera Séptima entre calles 30 y 66 y entre calles 80 y 88. Reforma y mejora del perfil transversal y pavimentación.
  - Arreglo y mejoramiento de las siguientes vías:
    - las que conducen a la Ciudad Universitaria
    - Calle 57, desde la carrera 13 hasta la carrera 24
    - Avenida 78, desde la carrera 13 hasta la carrera 24
    - Carrera 11, desde la calle 72 hasta la calle 82
    - Avenida del Progreso, desde la calle 13 hasta la avenida Primera
    - Carrera 13, desde la avenida Primera hasta la avenida Primero de Mayo
    - Avenida Primera, desde la carrera 13 hasta la Escuela de Policía General Santander
    - Antiguo camino de San Cristóbal, desde la calle Segunda sur con carrera Séptima hasta empalmar con la carretera de Oriente
    - Construcción y reparación general de andenes
    - Arreglo del piso y pavimento de todas las calles de la ciudad
    - Ampliación y mejoramiento del sistema de alumbrado público
    - Apertura y construcción de la Avenida de las Américas, desde el cruce de la calle 34 con avenida 26 hasta el Aeródromo de Techo al occidente, con 100 metros de ancho en toda su extensión
    - Ampliación de la Plaza de Nariño y la Avenida Colón
    - Demolición del antiguo edificio de Santo Domingo
    - Pavimentación y arreglo de las carreteras nacionales y departamentales
    - Pavimentación y ornato de las calles y jardines interiores de la Ciudad Universitaria
    - Apertura y construcción de la avenida Santander

## 1947

El 8 de febrero de 1947 se posesiona como alcalde de Bogotá, Fernando Mazuera Villegas, quien nombra como secretario de obras públicas al doctor Antonio Morales Bárcenas. En una entrevista, el nuevo funcionario sostiene que no será “un alcalde, sino un gerente, un administrador cuya principal intención es cuanto antes hacer lo más que se pueda con motivo de la Conferencia Panamericana, [...] pues si] Bogotá no aprovecha este motivo para construir sus mejores obras, habrá desperdiciado una gran oportunidad” (El Siglo, 1947-2-4, p. 2).

El 27 de mayo se informa sobre la inminente visita “del maestro Charles Le Corbusier (...) considerado mundialmente como el primer arquitecto y urbanista contemporáneo”. El profesor “francés” es “el padre de un nuevo tipo arquitectónico” y cumplirá de tal modo una promesa hecha al doctor Eduardo Zuleta Ángel, actual Ministro de Educación, dará algunas conferencias y conceptuará acerca de la planificación de la futura ciudad. “El famoso arquitecto, urbanista, pintor y excelente escritor” llega a Bogotá el 16 de junio para permanecer diez días. “Una frenética ovación estalló al descender éste del avión, y acompañándolo con los pitos y las sirenas de sus automóviles, Le Corbusier hizo una entrada triunfal a Bogotá”. Según El Tiempo, el maestro nos “ayudará a hacer la ciudad menos fea...” y él, luego de un recorrido por algunos barrios, sostiene que el diseño de los españoles fue más planificado, “pero llegaron los urbanistas modernos y todo se enredó. Hay calles que no tienen razón de ser y las que de verdad se necesitan no se han construido”. A una pregunta del periódico El Siglo responde que Bogotá tiene un soberbio paisaje de montañas y una gran planicie urbanizable (El Siglo, 1947-6-18, p. 1), mientras que este periódico confía en el famoso arquitecto, para quien la arquitectura consiste en “dar con las reglas de la lógica más rigurosa en todas sus manifestaciones” (El Siglo, 1947-6-19, p. 1).

Luego dicta dos conferencias y es invitado por el Alcalde a su finca con el propósito de discutir los graves problemas de la ciudad. En la conferencia en el Teatro Colón sostiene que Bogotá se ha extendido sin necesi-

dad, ha demolido edificaciones de manera inconsulta, persistiendo en calles estrechas que mantienen el viejo espíritu de la ciudad. Pero lo que debería hacer es trazar dos amplias avenidas con grandes edificios y así lograr una ciudad verde, que evite la dispersión y logre una valorización racional. Para terminar habló del espíritu cívico como una actitud de los moradores y como un objetivo que deben perseguir sus mandatarios. Entonces “una salva de aplausos, insólitamente prolongados, acogió las últimas palabras del gran expositor, quien reveló en forma incontrovertible la genialidad de sus concepciones y la originalidad de sus puntos de vista” (El Tiempo, 1947-6-19, pp. 1 y 15).

Poco después replica el urbanista Karl Brunner sosteniendo que Bogotá no podrá ser una ciudad de rascacielos, pues para ello se requeriría un cambio en la sociedad, en sus costumbres y modos de vivir. No está de acuerdo con la destrucción de la forma urbana y señala que ese tipo de edificios implican más o menos la abolición de la propiedad privada, además de que no se pueden clasificar como los vagones de ferrocarril: de primera, segunda y tercera. El viejo profesor intenta hablar, ya relegado y menospreciado por los jóvenes de vanguardia que embriagados vitoreaban a Le Corbusier y aplaudían la idea de demoler la obsoleta ciudad para volver a comenzar de nuevo; ellos, que creían saber, con la certeza dogmática de toda vanguardia, cómo debía ser el mundo, cómo debería vivir la gente, con la arquitectura industrial, moderna y pura, sin memoria y sin ornamento.

Por otra parte, insiste Brunner para defender su labor previa, cada ciudad es un fenómeno único y no puede plantearse lo mismo para todas, aun desde antes de visitarla. Más bien debemos seguir la pauta de desarrollo armónico que trae Bogotá desde hace veinte años. Para él, frente a las poderosas influencias de la vida moderna y mecanizada, es importante conservar, hasta donde sea posible, sus características propias, considerar su situación, estructura y organismo, pero sobre todo el paisaje, elemento que define mucho de la ciudad. Esto es algo, sostiene, que se comprendió muy bien en las épocas de la España de los siglos XV y XVI, en lo referente al paisaje y las proporciones de la arquitectura. Por eso, es crucial encauzar en el futuro el desarrollo moderno, de

tal forma que deje sobrevivir lo histórica y artísticamente valioso, con el fin de armonizar a la vez su venerable tradición y su potencialidad moderna (El Tiempo, 1947-7-8, p. 3).

El viejo Brunner tiene razón cuando critica que se proponga demoler todo para dar paso al urbanismo moderno –*tabula rasa*– y mucho más al plantear la necesidad de que sobreviva lo artísticamente valioso del pasado junto a lo moderno de cada época. El mundo ya era moderno, pero no por eso se podían borrar las huellas de París, Río de Janeiro, Alger, Bogotá o cualquier ciudad. Sin duda, ya era conveniente concebir rascacielos, o por lo menos vivienda en altura, pues las crecientes cantidades de población no podían alojarse tan sólo en casas o edificios bajos. La propiedad horizontal aún era desconocida y por eso él temía que se comprometiera la propiedad privada, pero tenía razón cuando vislumbraba que eso requeriría un cambio de hábitos de vida. Aunque ya era tarde pues su hora había pasado,

y ante la avalancha de los jóvenes, no podía más que rezongar, mientras los planes iban por otro lado. Los planes, pues la realidad era diferente y seguía por donde siempre: fragmentación, explotación inconsulta del suelo, segregación y crudas diferencias, transporte caótico, ciudad desestructurada.

Le Corbusier, en la cúspide del mando y el prestigio, haría un planteamiento para Bogotá: el Plan Piloto, que derivaría en el Plan Regulador, formulado por Wiener y Sert, modificado luego en las muy diferentes decisiones dictatoriales de Rojas Pinilla, su alcalde el coronel Cervantes y los ingenieros que hacían lo que se les contratara. Si bien Le Corbusier, ignorando el valor histórico del viejo casco, demolía todo el centro, lo cual era una barbaridad, también definía con razón un perímetro que nadie estaba dispuesto a respetar, a la vez que

ordenaba las vías en una jerarquía estructurada, como también trazaba unos parques lineales a lo largo de las escorrentías, de gran valor paisajístico y que reflejaban una mirada atenta a la geografía particular de Bogotá.

Aún no se inician las obras, pero las discusiones siguen. El Acuerdo 44 de 1947 subroga algunos artículos del Acuerdo 84 de 1945, deroga otros, modifica un poco su trazado variando algunas referencias de alineación y dispone el traslado del templete del parque del Centenario, erigido en nombre del Libertador, a la glorieta de la carrera Décima. También se habla de la conveniencia de suprimir el estacionamiento lateral en la nueva avenida y en cambio ampliar los andenes y la misma calzada. Asimismo, se dan varios debates sobre la afectación que el trazado implica en el templo de San Diego, la plazuela San Martín o los terrenos de la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército.

En el Acuerdo 115 de 1947, que define el presupuesto para el año de 1948, se destinan 800 pesos del

presupuesto extraordinario del Fondo de Progreso Urbano para atender los gastos de la avenida del Libertador. En esos momentos se está liquidando la valorización de la carrera Décima entre las calles 15 y 19. Sin embargo, debido a los errores en la liquidación de la valorización en la avenida Caracas, se pide esperar a la emisión de un acuerdo que reglamente mejor este impuesto.<sup>12</sup>

En este año la Comisión recomienda la continuación de la carrera Décima hacia el norte, y además hacerlo en línea recta y no desviándola hacia la avenida Caracas. A quienes critican que se lleve todo el tránsito a la carrera Séptima, se les responde que la ampliación a 40 metros de la calle 26 resuelve tal problema. Ante la evidente



>Obras de demolición iniciadas por la ampliación de la carrera Décima. *El Espectador*, 1947-10-22, p. 5

<sup>12</sup> En agosto, se denuncia al jefe de la oficina de valorización, Julio Fajardo, por modificar el trazado de 20 metros a 15 en la carrera 9 entre las calles 24 y 25, con el fin de beneficiar a Cine Colombia.

desmejora del parque del Centenario, se espera que la amplia zona alrededor de la iglesia y la casa cural de San Diego lo compensará (Plano en: Registro Municipal, anexo al Acuerdo del Concejo 44, 1947, p. 297). La inicial oposición de la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército a que se afectara su predio, se vuelve interés en la obra, pues su frente de más de 200 metros sobre la avenida les resulta muy conveniente. Por otra parte, el personero pide a los directivos de la Caja que no traten de evadir el impuesto de valorización. Y el representante del *Export and Import Bank* habla ya, para este último predio con más de 200 metros frente a la nueva avenida, de la financiación de un hotel internacional.

Anuncian el inicio de una “demolición en masa” para el primero de junio, pues ya se ha dado tiempo a algunos inquilinos para desocupar sus locales o establecimientos, y ya es hora de realizar el plan que se ha trazado (El Espectador, 1947-5-20, p. 1). Hay una propuesta para construir la “Ciudad del empleado”, un conjunto de vivienda económica, como la de El Silencio en Caracas, con bloques de varios pisos y muchos apartamentos concentrados. Esto contribuiría enormemente a la solución del problema de vivienda, con “habitaciones confortables e higiénicas, donde entre mucho aire y raudales de luz”. La propuesta la promulga Guillermo Wiesner Roza, la diseñan arquitectos del Ministerio de Obras Públicas y la apoya la Caja de Vivienda Popular. Abarcará las 22 manzanas ubicadas entre las calles 4 y 9 con carreras 10, futura avenida del Libertador, y 13, futura avenida Caracas. Sin embargo, el periódico El Espectador duda sobre la posibilidad de demoler un sector tan grande y denso, cuyo valor supera los 30 millones de pesos y exige la reubicación de 12 mil personas, lo cual significaría ¡una devastación semejante o mayor que la de Hiroshima! (El Espectador, 1947-5-28, p. 8).

A comienzos de julio de 1947, el alcalde Mazuera anuncia su decisión de acometer tres obras principales: la ampliación de la carrera Décima, la prolongación de la avenida Jiménez de Quesada hacia el oriente, hasta la Quinta de Bolívar, y una gran central de mercados. Promete que antes de 60 días debe comenzar la obra de la Décima, “que en el futuro será una espléndida arteria urbana”, semejante a la Caracas, además de propiciar el progreso de numerosas zonas y resolver el problema

“de la congestión circulatoria”. El alcalde empleará su método de “demolición en masa”, con los mismos sistemas y métodos técnicos que ya ha empleado en varias obras en los cinco meses que lleva su gestión (El Tiempo, 1947-7-2, p. 13). A su vez, se declara en contra de la apertura de la avenida Francisco Soto, que crearía una carrera Sexta en el centro de la ciudad, pero que, en su concepto, crea demasiados problemas y tendría un muy corto recorrido.

Se plantea una modificación de la avenida al llegar al parque del Centenario y continuar por los terrenos de la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército, donde ahora están las dependencias del Ministerio de Guerra y que antes fueran propiedad de la Escuela de Militar de Cadetes. Así se logra que la nueva avenida no termine tan sólo en la calle 24, sino que se encuentre con la avenida Sanz de Santamaría en la zona de San Diego y luego llegue a la plaza de San Martín. La Avenida tendrá 40 metros de ancho, con separador central arborizado (El Tiempo, 1947-7-31, p. 13). Al prolongarla se hará necesario trasladar el templete del Libertador a la zona verde que restaría del parque del Centenario (El Tiempo, 1947-8-31, p. 3).

El 6 de agosto de 1947, se confirma que la prolongación de la Décima será por la Séptima –avenida Sanz de Santamaría– y ya no por la Caracas, además de que por esos días son muchas las consultas para la realización del proyecto del hotel de San Diego y la conservación de la iglesia del mismo nombre (El Siglo, 1947-8-6, p. 1). El 1 de octubre se iniciarán las obras de demolición de las casas de la carrera Décima, entre la avenida Jiménez y la calle 15 (El Tiempo, 1947-9-20, p. 17), y se vienen comprando las casas de este tramo<sup>13</sup>. Las compras las efectúa el Fondo de Progreso Urbano, cuyos ingresos provienen del impuesto de valorización, el valor de las nuevas emisiones de Bonos de Progreso Urbano, el valor de los bonos recibidos en pago del impuesto de valorización y la participación municipal del 20% sobre el impuesto de valorización.

---

13 Por ejemplo, en el número 14-06/17 por \$160.455, en el 14-62/84 por \$151.655, en el 14-44 por \$90.203 (El Tiempo, 1947-10-29, p. 3), en el 14-10 por \$193.538, en el 14-25 por \$114.791, en el 14-57 por \$75.630 (El Tiempo, 1947-11-1, p. 2), en el 14-47 por \$55.239 (El Tiempo, 1947-11-22, p. 3).

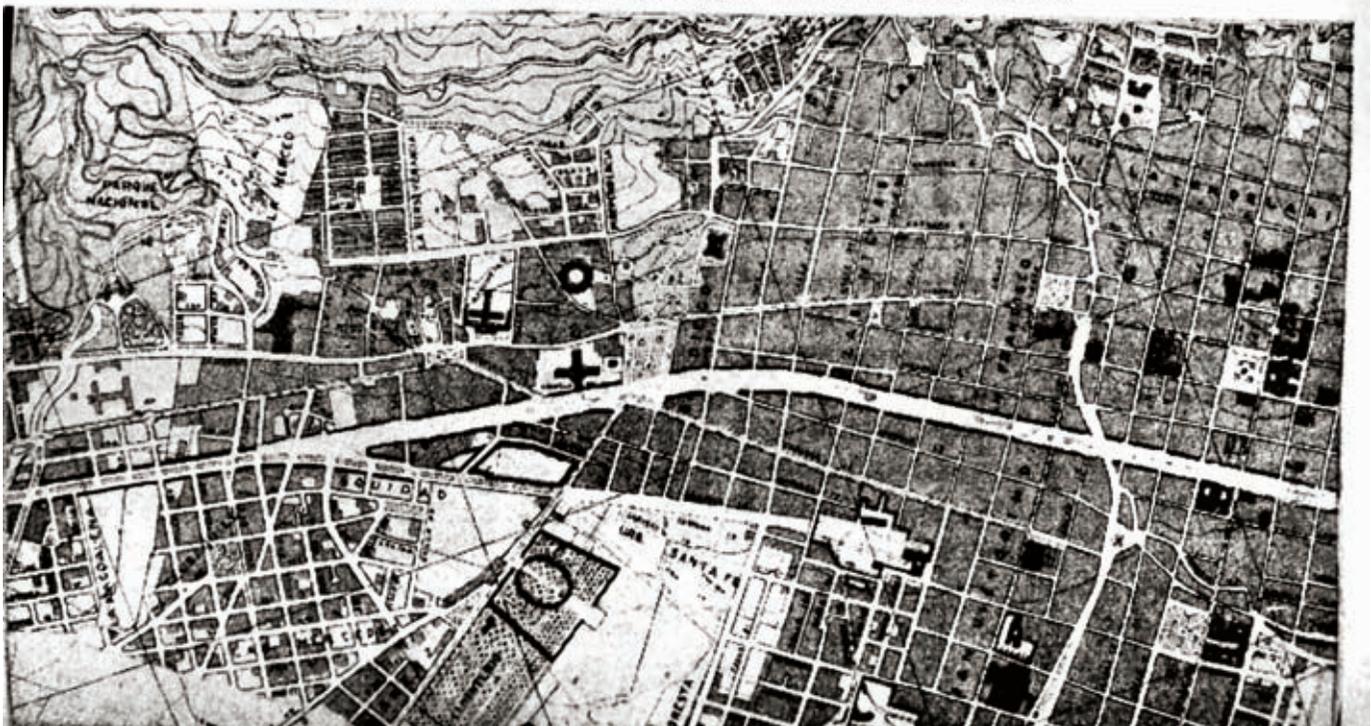


> Dibujo de la nueva ciudad del empleado.  
*El Espectador*, 1947-5-23



> Firma decreto de posesión del Alcalde Fernando Mazuera, 1947.  
*Mazuera*, 1972, p. 205

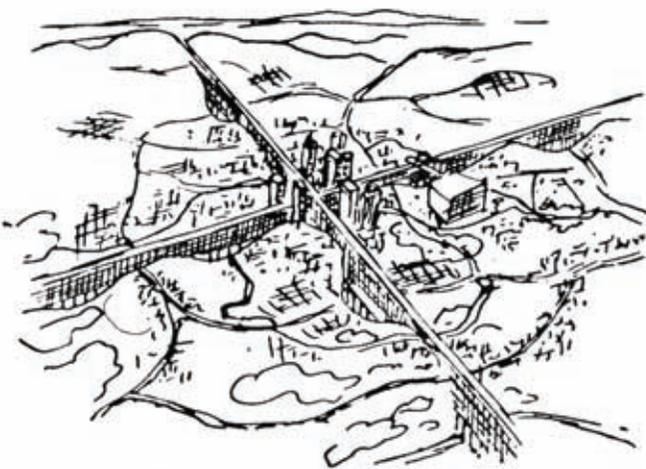
**El autor de un proyecto lo corrige y lo complementa**  
**"La Carrera 10a. Debe Empatar con la Caracas"**  
 El Iniciador de la Campaña de EL ESPECTADOR Pide que la Avenida del Libertador sea de 54 Metros. No Debe Ampliarse la Carrera 4ª **★** Cómo Debe ser Cobrado el Impuesto de Valorización de la Nueva Avenida. Una Verdadera Conexión entre las Zonas Residencial y Comercial  
 (Por ALFREDO ARDILA ORAMAS, ex-jefe de Urbanismo de Bogotá)



> Proyecto para el trazado de la carrera Décima y su empate con la avenida Caracas.  
*El Espectador*, 1947-8-13



> "Mazuera en los barrios populares durante la campaña de su movimiento M.I.L.", 1947.  
*Mazuera, 1972, p. 273*



> Boceto de Le Corbusier para Montevideo.  
*Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP*

Se realizan obras de embellecimiento en la plaza de San Martín, en el difícil cruce de la carrera Séptima – allí llamada avenida Sanz de Santamaría– y donde debe reubicarse el monumento al general San Martín; a la vez que comienza a abrirse la calle 32, para conectar la carrera 13 con la avenida Caracas. Entretanto, se proyecta ampliar la carrera Séptima desde la calle 36 hacia el norte (El Tiempo, 1947-11-14, p. 3).

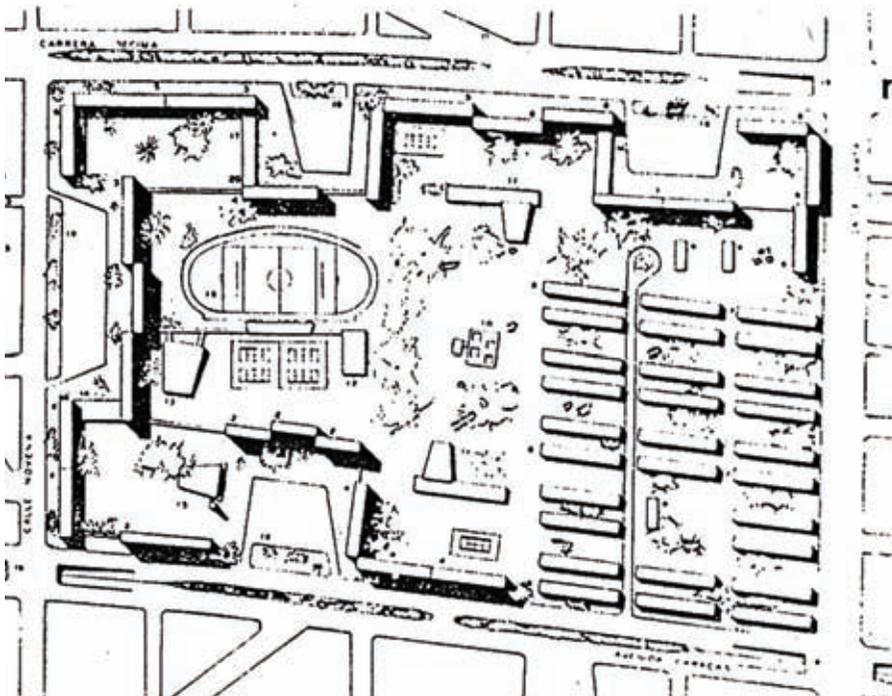
Surge otra propuesta para empatar la nueva carrera Décima con la Caracas siguiendo la línea de esta última, que viene hasta la calle 33, un poco al sur del predio de La Magdalena, y continúa hasta encontrar la Décima, más o menos en la calle 23 (El Espectador, 1947-8-13). Mientras que en el tramo sur se habla de abrir un terreno al desarrollo y la valorización, mediante obras importantes como la continuación de la Caracas y la Décima hasta la avenida Primero de Mayo, más la avenida de Los Comuneros desde San Agustín hasta la avenida de las Américas (El Espectador, 1947-11-13, p. 8).

En el sur se construirá el barrio Quiroga, en un área de 40 fanegadas, para más de siete mil personas y con las nuevas técnicas constructivas que permitan alojar tal número y en las mejores condiciones. Son muchas las obras de la Alcaldía: la avenida de las Américas, la Décima, la Cuarta, la Caracas, pero la preferida es la ampliación de la calle 26; además se habla de la Plaza de mercado, la hostería el Venado de Oro, la conversión del Panóptico en museo, así como de notables mejoras en los servicios públicos. Y se sigue insistiendo en la necesidad de crear el Distrito Especial (El Siglo, 1947-11-20, p. 1).

Las demoliciones continúan, las obras se aceleran y la prensa exalta con tambores y trompetas estas iniciativas: "la tozuda e inteligente labor del ejecutivo municipal, encaminada a echar por tierra todo lo estorboso e incongruente para dar paso al ensanche y empuje de Bogotá, cobra a diario nuevo cariz, dando un aspecto de ciudad progresista y de conglomerado que se preocupa con loable celo por conseguir nuevas conquistas en el orden arquitectónico y urbanístico" (El Tiempo, 1947-11-16, p. 8). Por tal razón, en "una jira (sic) triunfal por los barrios de sur", el alcalde Mazuera recibe aclamaciones entusiasmadas y en el Instituto de Ciegos es sacado en hombros, luego de que regalara mil pesos de su propio bolsillo (El Siglo, 1947-6-6, p. 3).

Mazuera es ensalzado como un brillante administrador, “un caballero afable y sencillo, que lo mismo recibe en su despacho a una comisión del sindicato de limpiabotas que a sus compañeros del Jockey Club”. Se trata, proclama El Tiempo, de un liberal moderado cuyo lema es “¡menos política y más administración!, atiende por igual a liberales y conservadores, a comunistas y derechistas, alterna con los banqueros y los choferes”. “Mi única política es no hacer política”, agrega en una en-

trevista, donde se confiesa entregado al servicio público... Siguen las demoliciones y caen las casas viejas para que puedan surgir calles regularizadas y avenidas amplias y modernas, de un alcalde que no gusta hablar de programas sino más bien referirse a realidades. Siguen las obras, sobre todo la de la carrera Décima, que será “la arteria de mayor influencia sobre el futuro progreso de la ciudad” (El Tiempo, 1947-12-20, p. 20).



> Le Corbusier en el Teatro Colón.  
*El Siglo*, 1947-6-19, p. 1

> La Ciudad del Empleado, esquema básico, 1947.  
*Revista PROA*, número 7, 1947



> Anexo Acuerdo 44, 1947.  
*Archivo de Bogotá*

## 1948

Continúan hablando del gran hotel internacional en San Diego y plantean un edificio moderno para el primer hospital del país, el San Juan de Dios, o sea, la erección de dos hitos importantes en los extremos de la futura carrera Décima (El Tiempo, 1948-2-12, p. 16; 1948-2-20, pp. 1 y 15). En febrero se anuncia que el profesor Karl Brunner ha sido invitado por su ciudad natal, Viena, para dirigir la planificación y reconstrucción de esa capital y que muy pronto viajará allí (El Tiempo, 1948-2-1, p. 2). Ha cambiado el paradigma sobre la ciudad; por tanto, debe darse paso a quienes ahora tienen el poder de influencia y decisión; es el tiempo de los jóvenes vanguardistas, de *Proa* y los nuevos egresados de la Universidad Nacional; es el tiempo para la arquitectura racionalista y moderna.

La Curia reclama la posesión de la iglesia de San Juan de Dios y le pone un precio de 400 mil pesos como base para entrar a negociar con la Alcaldía, pero a la vez la Beneficencia también alega ser propietaria de ella y del Hospicio. Más adelante, el 28 de junio de 1950, un tribunal especial de arbitramento resolverá que la iglesia es propiedad de la Curia de Bogotá, mientras que los locales de comercio anexos a la iglesia pertenecen a la Beneficencia de Cundinamarca (El Tiempo, 1950-6-29, p. 3).

El 6 de febrero se hace un homenaje al alcalde Mazuera en el Jockey Club. Todos parecen apoyarlo por sus obras y por su posición técnica y no política. Sin embargo, el primero de marzo de 1948 se dice que su renuncia es inminente pues, como liberal, debe acoger las directivas de su partido de retirarse de toda colaboración con el gobierno nacional de Ospina Pérez<sup>14</sup> (El Tiempo, 1948-3-1, p. 7). En efecto, ese mismo día renuncia y así genera una grave crisis para la ciudad. El presidente Ospina le insiste en que permanezca en el cargo, pero luego de una consulta con los doctores Gaitán y Echandía, y con la junta asesora del partido liberal, ratifica su decisión de renunciar. Mazuera había sido turbayista en la campaña

presidencial en que los liberales fueron derrotados por el conservador Ospina Pérez, pero después de esa derrota, Gabriel Turbay había salido del país mientras que Gaitán quedaba como jefe del partido, y ahora, contra su voluntad y como burgomaestre, se veía obligado a dejar su obra; entonces declaraba: “al retirarme de la alcaldía dejo en ella la mitad de mi alma” (El Siglo, 1948-4-6, p. 1).

Se venían haciendo compras de predios entre las calles 15 y 17, y ya habían desaparecido, ante el empuje de la piqueta demoledora del doctor Mazuera, las casas entre la avenida Jiménez y la calle 15, donde había numerosos negocios de batán. Se decía antes de la salida del alcalde que ya estaban echadas las bases de la nueva avenida y “quien llegue como sucesor del alcalde, luego de la crisis, tendrá que continuar la construcción de la espléndida avenida” (El Tiempo, 1948-3-19, p. 3)<sup>15</sup>. Y agregaba el secretario de obras de Mazuera, ingeniero Morales Bárcenas: “el día en que la ciudad tenga esta vía concluida cambiará su fisonomía, el tránsito se hará más rápido y habrá dado su primer paso de verdadera ciudad” (El Siglo, 1948-4-3, p. 2).

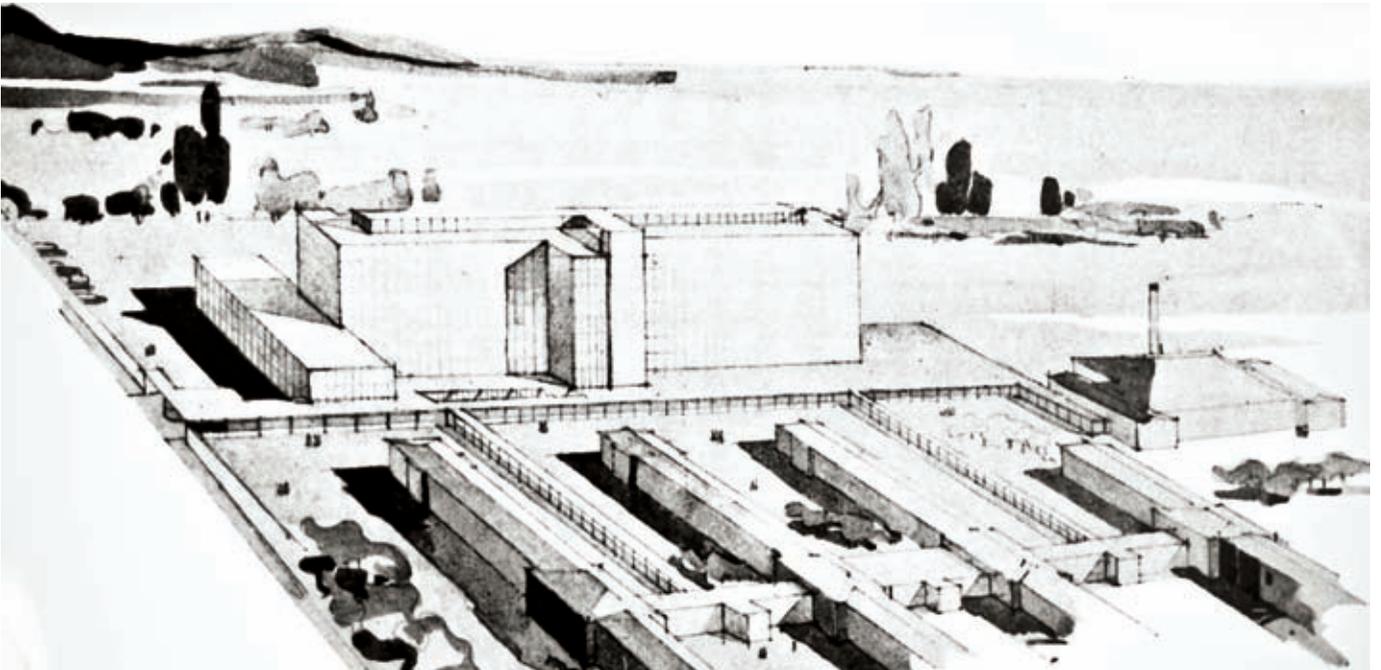
El 5 de abril, se posesiona como alcalde el arquitecto Manuel de Vengoechea y Mier, quien había estado al frente de las obras para la IX Conferencia Panamericana, en los días en que ya comenzaba a celebrarse dicho evento. Pero el 9 de abril es asesinado Gaitán y la ciudad sufre la furia devastadora conocida como “el bogotazo”, analizada en otras ocasiones y acá sólo enunciada como la destrucción que daría paso definitivo a la ciudad moderna. Para entonces, la ampliación de la carrera Décima ya había comenzado y el tramo entre la Jiménez y la calle 15 estaba en demolición; escombros y tierra, muñones de tejados y casas destripadas era lo que allí se veía. No debió atraer mucho a los incendiarios de aquel día, o quizás sólo como lugar de escondite, de aprovisionamiento o de reposo momentáneo. El fuego arreciaba muy cerca, en San Victorino, en la Jiménez con Séptima, en la Séptima con calle 16 y más arriba; pero la Décima, esta calle en escombros, como un testimonio destruido de la conflagración violenta, era un anticipo de las destrucciones de la modernidad.

14 El jefe del partido, Jorge Eliécer Gaitán, en protesta por la Conferencia Panamericana que se realizará pronto y a la que no fue convocado, ordena la salida del gobierno de los funcionarios liberales.

15 En el número 14-94/98 se permutan 371 varas por \$102.132; en el 14-87, 47 varas a \$10.971.



>Demoliciones en la carrera Décima.  
*El Espectador*, 1948-1-13, p. 12



>Perspectiva Proyecto Cuéllar Serrano Gómez, para el Hospital San Juan de Dios, 1950.  
*Revista PROA*, número 39, 1950

El 15 de abril, se crea la Junta de Planeamiento de la Reconstrucción de Bogotá, para realizar los estudios técnicos necesarios y la planificación que permitiera rehacer la ciudad, en tanto que comienza el inventario de edificios saqueados y destruidos en la revuelta. Al día siguiente, fue nombrado de nuevo como alcalde Mazuera Villegas, quien había estado “sin la mitad de su alma” tan sólo diez días y ahora regresaba para reconstruir la ciudad arrasada y, por supuesto, para continuar en la dinámica modernizadora en que venía desde dos años atrás. El ahora exalcalde Vengoechea regresó a su puesto de director de obras de la Conferencia Panamericana y ahora como coordinador de la labor de reconstrucción, aunque más sabio pues, según *El Tiempo*, había tenido la “oportunidad de iniciar durante su brevísima gestión administrativa el estudio de los principales problemas urbanos” (*El Tiempo*, 1948-4-17, p. 1).

Mazuera promete convertir a Bogotá en una urbe orgullo de Colombia, renombra el mismo gabinete que lo acompañara días antes, aunque incluye algunos funcionarios gaitanistas, y sale a revisar los destrozos para comenzar la tarea. Ya no sólo “se trata de planear cosas ambiciosas y grandes, ahora se trata de realizarlas (...), el sector céntrico de la capital, tan afectado por los acontecimientos de la semana pasada, será modernizado y ampliado”. Entre las tareas de reconstrucción y la atención a los barrios obreros, se continuarán varios proyectos “que ya fueron estudiados [...como] la avenida del Libertador [...] nada nos detendrá en nuestro deseo de servir a Bogotá y resolver sus problemas públicos” (*El Tiempo*, 1948-4-21, p. 3).

La prensa lo apoya y proclama que los bogotanos, luego de días tan aciagos, sólo deben tener una consigna: colaborar con el alcalde para que la ciudad “renazca de las ruinas, próspera y engrandecida” (*El Tiempo*, 1948-4-27, p. 9). Se ha creado y reglamentado la propiedad horizontal en el país, que permitirá la densificación de la ciudad y la propiedad por pisos y departamentos de un mismo edificio, con la participación de cada uno en la propiedad comunal que pertenece y compete a todos. Pueden así surgir los edificios de gran altura, ya no de una sola empresa sino para ser vendidos por partes o para solucionar problemas de vivienda con mayor eficiencia y economía (*El Tiempo*, 1948-4-22, p. 1). El urbanista Brunner, quien

por entonces ha retrasado su viaje a Viena, aconseja hacer un plan de remodelación verdaderamente artístico de la urbe y aprovechar “la oportunidad trágica, pero con carácter de redención, que permitirá corregir todos los defectos que en los últimos años se criticaron y que de otra manera habrían quedado irremediables, e introducir a la vez la modernizaciones y reformas (...)” pertinentes (*El Tiempo*, 1948-4-30, p. 17).

En este año se organiza la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (Acuerdo del Concejo 88, 1948, p. 195). En febrero, con el fin de ampliar la plaza de Nariño, se autoriza la adquisición de unos inmuebles en la manzana entre la calle 12 y esta plaza, con las carreras 11 y 12, en tanto que se dispone que los gastos requeridos se carguen al Fondo de Fomento Municipal (Acuerdo del Concejo 16, 1948, p. 25). De igual forma, se ordena la construcción de un parque sobre el río San Cristóbal, entre las carreras 6 y 13 (Acuerdo del Concejo 40, 1948, p. 74), a la vez que se destinan 175 mil pesos para la pavimentación de la avenida Libertador y 65 mil para la plazuela de Nariño (Acuerdo del Concejo 46, 1948, p. 82). Al final del año, en diciembre 21, el Acuerdo 100 de 1948 destina un millón de pesos para gastos de la Avenida y 23 mil para compra de solares o zonas requeridas.

Para la Décima, se contrata por \$91.500 la construcción de las calzadas, andenes y demás obras accesorias en el tramo entre la avenida Jiménez y 34 metros al norte de la calle 15 (Junta Municipal de Hacienda, Acta 7, Contrato 87, 1948, p. 431). Como también la pavimentación entre las calles 15 y 17 por 140 mil pesos, incluyendo demoliciones, rellenos, movimiento de tierras y alcantarillas (Junta Asesora y de Contratos, Acta 23, Contrato 458, 1948, p. 1288), más las zanjas para las tuberías de los servicios públicos (Personería Municipal, Contrato 652, 1948, p. 1559). Más tarde se contrata la demolición de construcciones entre las calles 17 y 18, mientras se dan unas licencias para construcciones provisionales.

De igual forma, se aprueba la valorización de la zona 10, calles 15 a 17, por \$4.160.000 (Alcaldía de Bogotá, Resolución 174, 1948, p. 1557) y se aprueban exenciones de impuesto predial, de aseo y alumbrado a varios predios. A la vez se decreta, por no haberse llegado a

un acuerdo con los dueños, la expropiación por utilidad pública e interés social de algunos inmuebles<sup>16</sup>. Es un momento de muchas compras, pagadas en Bonos de Progreso Urbano –BPU– cotizados a la par. El precio promedio de los predios entre las calles 14 y 17 es de \$230 la vara cuadrada, dependiendo de su ubicación, además de las construcciones existentes. Por ejemplo, en el número 15-33/43 se compra a \$190 v2 de terreno, a \$334 lo edificado en dos pisos y a \$500 en tres pisos<sup>17</sup> (Junta Asesora y de Contratos, Acta 19, Contrato 357, 1948, p. 1071).

Se anuncia que, con el fin de avanzar en la apertura de la vía, se están comprando predios entre las calles 13 y 18, aunque la Junta aconseja que si se reciben ofertas favorables en otras calles podría aprovecharse la ocasión y adquirirlos<sup>18</sup> (Junta Asesora y de Contratos, Acta

21, Contrato 437, 1948, p. 1131). Hay también varias permutas; por ejemplo, el municipio entrega un predio que posee en la calle 9 número 10-67 por otro que se requiere para la apertura de la vía, como también cambia una franja de terreno sobre el número 15-42 por un lote que ya tiene el municipio en el número 15-50 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 23, Contrato 477, 1948, p. 1287). A su vez, vende los solares de los números 14-02 y 14-13/19. En todos estos negocios, el municipio calcula el valor del área por adquirir y le descuenta la valorización de la parte que mantienen los propietarios, paga en Bonos de Progreso Urbano –BPU– y muchas veces los liquida al 110%.

En agosto se aprueba el contrato 408 con la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército, para la venta de los terrenos de las calles 26 y 27, por un total de \$3.205.595 –\$180 v2 por cerca de 16.000 varas, más algunas construcciones–. De esta suma, se pagan cerca de \$1.700.000 en BPU, que la Caja deja en poder del municipio, más \$1.500.000 para pagar la mitad en efectivo a un plazo de tres años y a cinco años el saldo (Acuerdo del Concejo 62, 1948, p. 133). Todo ello debe garantizarse con pagarés de interés anual de 4%. Un concejal Hernández –hay tres– critica las deficiencias del catastro, base de la tributación municipal en toda ciudad, y recomienda tener en cuenta sobre todo los valores comerciales de los edificios. Por ejemplo, habla del valor del lote del Banco de Bogotá de un millón de pesos, mientras que el edificio vale cuatro millones. Según el concejal, este último valor debe ser la base para cobro de tributación (Comisión General del Concejo, Acta 27, 1948, p. 1620).

Tres grandes obras en la ciudad deben continuar: la Caja de Ahorros, el Banco de Colombia y el edificio de la señora Carolina Vásquez de Ospina, que utilizan estructuras metálicas y para las tres deben importarse seis mil toneladas de acero. El último se construye sobre la nueva carrera Décima con calle 24. Por otra parte, a mediados de agosto comenzará la construcción del nuevo hospital de San Juan de Dios, con todos “los adelantos y comodidades de la técnica moderna (...) con 8 pisos y para 1200 personas” (El Tiempo, 1948-7-27, p. 3). Estará en el gran predio del actual San Juan de Dios, para servir de manera gratuita a los pobres del sur.

16 Por ejemplo, la propiedad del señor Carlos Cortés, en los números 10-18 y 13-53/63, que se paga uno a \$416 la v2 y otro a \$287, en tanto que se aprueban \$700 como indemnización al propietario de un predio por la ampliación de la plaza San Martín (Junta Asesora y de Contratos, Acta 5, 1948, p. 583).

17 En el número 13-75/81 y calle 14 número 10-03 a \$184 v2 y otro a \$320 la v2 (Junta Municipal de Hacienda, Acta 37, Contrato 433, 1948, p. 575). En el número 14-19 se compra a \$210 la v2 y en el 14-87 a \$230 (Junta Municipal de Hacienda, Contrato 469, 1947, p. 241 y Contrato 034, 1948, p. 537).

Un predio en el número 15-50 se paga a \$260 la v2 (Anales del Concejo, Decretos. 32, 33, 34 y 202, 1948, pp. 115 y 769) y en el número 15-92 a \$230 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 12, Contrato 245, 1948, p. 711 y Acta 14, Contrato 324, 1948, p. 907). Asimismo, el Municipio compra en el número 15-65/73 a \$230 v2 de terreno, a \$510 el m2 de edificación de tres pisos, \$335 de dos pisos y \$122 de sótano; en número 15-89/91 a \$190 la v2 de suelo y a \$129 el m2 de construcción (Junta Asesora y de Contratos, Acta 29, Contrato 509, 1948, p. 1455). Se expropia el predio número 15-52 de 312 varas y otro de 217 varas en el número 15-84 (Alcaldía de Bogotá, Decretos 230 y 290, 1948, pp. 944 y 1180). Se compra el predio número 15-89/91 de 264 varas2 a \$190 cada vara, con 120 ms2 en una edificación de dos pisos a \$120, aunque en el número 15-65/73 se paga a \$233 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 19, Contrato 340 y Contrato 354 de 1948, p. 1071).

En el número 15-57 y en el 16-20 a \$190, en el 16-90 a \$170 y en el 16-68 a \$170, más edificación a \$60, y en el 16-51 a \$170 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 19, Contrato 364 y Contrato 418, 1948, p. 1071), este último en contrato con Seguros Bolívar. En el número 17-31 el municipio compra a \$165 v2, en el 17-92 a \$165, en el 17-94 a \$200 y en el 17-99 a \$190, pero en el 17-36 se paga a \$215 v2 y en el 17-09 a \$215. En los números 17-21 y 17-76 a \$165 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 38, Contrato 817, 1948, p. 1920), en el 17-89 a \$165 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 36, Contrato 730, 1948, p. 1783) y en el 17-90 a \$165 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 20, Contrato 437, 1948, p. 1295). En el número 18-19 a \$187 y edificación de dos pisos a \$220. En el número 19-30 se paga a \$170 la vara de terreno, y en el 19-79 a \$240, más una edificación de dos pisos a \$150.

18 En la calle 17 número 9-97 se compra a \$200, en el 16-06 a \$210 el suelo y edificación a \$190/m2, y en el 15-45 a \$190, más edificación de tres pisos a \$517 m2.



## La Construcción del Hotel San Diego se Iniciaré el Lunes



> Proyecto para el Hotel San Diego, 1948.  
*El Espectador*, 1950-7-15, p. 1



> Apertura de la carrera Décima de la avenida Jiménez al norte, 1948.  
*El Espectador*, 1948-9-8, p. 10

> Página opuesta: Plaza Central de Mercado la Concepción.  
*Foto: Sady González. Revista Número*, 1999, p. 48

También se discute el desplazamiento de la Plaza de mercado y se analiza la propuesta de una unidad residencial para ese lugar hecha por el conocido arquitecto húngaro Marcel Breuer, en tanto que se habla de llevar el mercado a la carrera 30 con calle 6 (Comisión General del Concejo, Acta 2, 1947-1949, p. 25). La nueva obra costaría ocho millones, pero el predio liberado valía cuatro millones. Tanto las plazas Central como la de Las Nieves serían reemplazadas por la nueva Central de Víveres y además complementadas por pequeños mercados-almacenes. Estas nuevas instalaciones tendrían en cuenta las tendencias modernas en almacenamiento y distribución de alimentos, a la vez que eliminarían las congestiones que dificultan la circulación y son generadas por esas viejas instalaciones que riñen con las aspiraciones a una ciudad culta y progresista. Es una operación urgente, pues además se trata de áreas convertidas en lugar de cita para "actividades ilícitas de elementos antisociales" (Proyecto de Acuerdo 274, 1948, sancionado como Acuerdo 6, 1949, p. 414).

Ya en agosto de 1948, dice *El Tiempo* (1948-8-6, p. 7), el Alcalde ha logrado varios objetivos, pero ahora don Fernando "concentra su dinamismo de trabajo en las obras de la carrera Décima, vía redentora para el tránsito urbano [como puede] irse apreciando con los trabajos cumplidos en el sector de la avenida Jiménez hasta la calle 15. Dentro de poco el área de trabajo será mayor y, en plazo breve, la avenida será una realidad". Entonces se intensifican los trabajos. Ya se han adquirido 32 predios entre la avenida Jiménez y la calle 17, con una inversión de más de \$1.680.000; sólo faltan dos predios cuya compra está prácticamente convenida<sup>19</sup> (*El Espectador*, 1948-6-9, p. 1). A finales de 1948 ya se habla de negociaciones en las cuadras comprendidas entre las calles 18 y 20 (*El Espectador*, 1948-12-29, pp. 1 y 2) y en noviembre se están demoliendo viejas construcciones en las calles 18 y 19.

Por entonces se completan las tablas para calcular dos importantes tramos de la valorización entre las calles 15 a 17 y 17 a 20, y para empezar el cobro sólo falta la revisión por parte del representante de los propietarios. La

<sup>19</sup> El municipio compra dos casas en el número 15-33/43 por \$148.000 (*El Espectador*, 1948-8-25, p. 8).

liquidación provisional alcanza un valor de \$4.158.631 para el primer tramo; los propietarios podrán pagar en Bonos de Progreso Urbano (El Tiempo, 1948-11-6, p. 18). Se comienzan con rapidez las demoliciones entre las calles 15 y 18, a la vez que se realizan varios contratos para la adquisición de predios (El Tiempo, 1948-8-29, p. 15). Igualmente, se planean obras de ampliación de la plaza de San Victorino, ahora plaza de Nariño, donde se ha comprado una manzana y se organizarán un parqueadero y un jardín con la estatua del prócer.

Se contrata con Archila Briceño & Cía. la pavimentación de la avenida Libertador entre calles 15 y 17 por \$139.475 (El Siglo, 1948-9-10). Mientras tanto se negocian, con la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército, los predios requeridos en San Diego<sup>20</sup>; el precio es de \$3.205.595, pero se descuenta \$1.700.000 por valorización y se anuncia que la obra del Hotel de San Diego comenzará en marzo de 1949 (El Tiempo, 1948-9-12, p. 14). En noviembre se le entregan al municipio las zonas cedidas y se inician las demoliciones requeridas para el paso de la avenida. Entretanto, el Ministerio de Guerra realiza su traslado a San Agustín. Entonces se anuncia que el hotel lo hará la firma Intercontinental Hotels Corporation, con 500 habitaciones en 12 pisos; en la parte baja estará el *lobby* más unos almacenes, como también tendrá el hotel un *grill*, varios comedores, grandes salones, espacios deportivos y parqueaderos (El Tiempo, 1948-11-21, p. 18).

En septiembre, la administración reajusta el gabinete y, entre otros, cambia al secretario de obras. El ingeniero Morales Bárcenas, quien había estado al lado del alcalde Mazuera desde 1947, al despedirse insiste en que "la obra más fundamental que acomete en la actualidad la alcaldía de Bogotá es `mi` carrera Décima, ya que esta es la redención vial de la capital", lo cual no resta importancia a las obras de la avenida Caracas y la avenida Cundinamarca (El Tiempo, 1948-9-28, p. 3).



> Plaza de mercado Central.

Foto: Daniel Rodríguez. IDPC. Colección Museo de Bogotá

---

20 El precio es de \$3.205.595, a \$180 la vara<sup>2</sup> y 15.897 varas, más algunas edificaciones que se pagan a \$80 (El Tiempo, 1948-9-12, p. 14). En el número 17-31 por \$28.511 y en el 17-36/42 por \$331.624 (El Tiempo, 1948-10-10, p. 11).



>Sector San Martín.  
*Foto: Sady González. Revista Número, 1999, p. 139*

>Antigua Escuela Militar. Predio para el futuro Hotel de San Diego, luego Tequendama.  
*El Espectador, 1948-1-6, p. 1*



## 1949

El 13 de enero inician la demolición de los edificios en San Diego. Se registra también que los trabajos de la avenida ya están cerca de la plaza de Las Nieves y sólo falta adquirir unos diez predios para acelerar los trabajos en este sector<sup>21</sup> (El Tiempo, 1949-1-14, p. 7). En el otro extremo de la vía, la construcción del nuevo hospital San Juan de Dios avanza de manera notable y se dice que en julio se terminará su estructura en concreto (El Tiempo, 1949-3-9, p. 1).

Se dispone la continuación de la calle 1B hacia el oeste (Acuerdo del Concejo 30, 1949) y se prohíbe el tráfico de vehículos de tracción animal en la avenida del Libertador, así como en otras calles principales de la ciudad (Acuerdo del Concejo 58, 1949). Se exime de impuestos predial, de aseo y alumbrado a los predios sobre la Décima que ya son propiedad del Municipio (Junta Municipal de Hacienda, Resolución 1, 1949, p. 42). El Acuerdo 26 de 1949 destina un predio, comprado al hospital de San Carlos, para la sede de la Tesorería Municipal en la esquina suroeste de la calle 18, pero luego, en 1950, este lote se permuta con otro del señor Heliodoro Pini-lla (Contratos Obras Públicas, Contrato 482, 1950, sp), pues la destinación previa se suprime por Decreto 548 de 1950.

Se anuncia que ya están concluidos los cálculos del impuesto de valorización del segundo sector de la carrera Décima, entre las calles 17 a 20, los cuales suman \$5.300.000, como también que para fines del mes estarán listos los del tercer sector, de la calle 20 a la 25, donde la obra empata con los trabajos de San Diego (El Tiempo, 1949-3-9, p. 11). Pero hay preocupación por la depreciación que está sufriendo el Bono Pro Urbe, que ya

llega al 56% de su valor nominal. Preocupa esta afectación al estatuto del impuesto de valorización, de lo cual el primer afectado es el mismo municipio y, entonces, la Comisión de Valorización, por insinuación del mismo alcalde, entra a estudiar las modificaciones que el estatuto pueda requerir. El valor de este bono es tan importante como el tributo mismo, y “de nada valen ni sirven los proyectos e ideas que se conciban sobre el desarrollo y embellecimiento de la capital si el papel negociable que tiene el municipio como medio, forma y manera para el

cumplimiento de esos cometidos carece de posición estable en el mercado bursátil. Su depreciación lo incapacita e inhibe como vehículo en las transacciones comerciales de cualquier orden” (El Espectador, 1949-4-27, p. 9).

En los sectores de la avenida Jiménez se aplaza el impuesto de valorización con el fin de hacerlo más equitativo (Acta 59, 1949). La Resolución 174 de 1948 ordenaba el cobro en el sector 10 –calles 15 a 17– por \$4.158.630,92, con un promedio por m<sup>2</sup> de \$48,21, pero salían muy costosos, sobre todo los predios de esquina con poco frente

sobre la carrera Décima. La Resolución 153, del 15 de septiembre de 1949, hace una liquidación provisional del impuesto de valorización en el sector 9, entre la avenida Jiménez y la calle 15, por un total de \$3.021.431,01 que debe distribuirse entre los propietarios de esta área de influencia de la obra. Y en la Resolución 154 se hace lo mismo para el sector 11, calles 17 a 20, por \$5.663.130,90.

El 25 de febrero se reúnen con el alcalde Mazuera los arquitectos Le Corbusier, Paul Lester Wiesner y José Luis Sert, con el fin de precisar los términos para la realización del Plan Regulador de Bogotá. A la salida declaran haber “dado un paso esencial para el desarrollo futuro de la ciudad ya que se trata de una concepción realística (sic), de la corrección de algunos defectos y la estructuración sobre las nuevas teorías del urbanismo y la arquitectura” (El Tiempo, 1949-2-26, p. 11). Gran irrealismo subyacía en esta escena: las propuestas de estos *gurús* del urbanis-



>De la señorita Bogotá y sus infancias.  
El Siglo, 1947-3-30, p. 3

21 Se compran los predios números 17-46, 17-66 y 18-32 (El Tiempo, 1949-2-13 y 20). En marzo se compran los números 17-40, 18-99 y 19-60 (El Tiempo, 1949-3-6, p. 14).



>Visita a la nueva avenida carrera Décima de Mariano Ospina Pérez (Presidente) y Fernando Mazuera (Alcalde de Bogotá).  
*El Tiempo*, 1949-4-27, p. 14

mo mundial no tendrían mucho eco cuando terminaran su trabajo por la radical dificultad de planear un desarrollo urbanístico en nuestro medio, donde intereses privados, influencias políticas y una ancestral e intrínseca descoordinación impedirían esa “estructuración”; en buena medida, la ciudad se desarrollaría según los contrapuestos intereses privados y, al final, el resultado habría de ser bastante caótico y “realístico”, o sea, idiosincrático.

Por su parte, Le Corbusier rechaza los últimos proyectos y acota que “el trazado urbanístico del viejo Bogotá es un buen trazado. La cuadra española, con sus ángulos rectos, una hermosa creación. El desorden de Bogotá está en los nuevos barrios. El caso urbanístico de Bogotá se me parece a una de esas señoritas que a los 17 años decidieron abandonar el hogar para entrar en la aventura de una vida sin control” (*El Tiempo*, 1949-3-6, p. 14). Era cierto; control no había, sino que cada urbanizador o propietario construía donde podía y

quería; los señores estaban muy contentos aprovechándose de la señorita, pero ya comenzaba a ser muy serio el problema, como lo reflejaba el plano casquivano, y lo que era peor, el prefecto Le Corbusier tampoco lograría ponerle control (*El Tiempo*, 1949-3-6, p. 14).

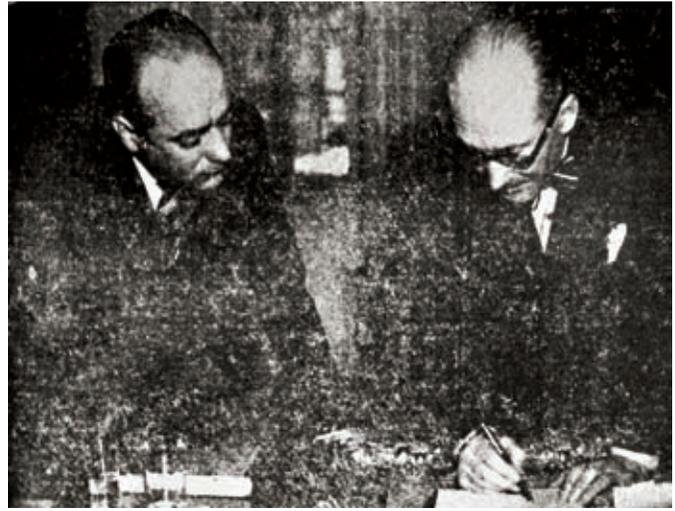
Para llevarlo a cabo, la oficina del Plan Regulador de Bogotá asume el plan que debe seguir cinco etapas: análisis de la ciudad, esquema preliminar, anteproyecto, plan regulador y desarrollo. La asesoría técnica será dada por Wiener & Sert, con Le Corbusier como asesor responsable. Firman el alcalde Fernando Mazuera Villegas y el Secretario de Obras Públicas, José Gnecco Fallón.

Poco después, el presidente Ospina recorre con el alcalde Mazuera las obras de la ciudad, entre ellas la carrera Décima. Al final, al ser informado del obstáculo que representa el edificio de su tía, doña Carolina Vásquez de Ospina, sobre la calle 25, aconseja con imaginación curvar el trazado: “de esta manera la avenida perderá

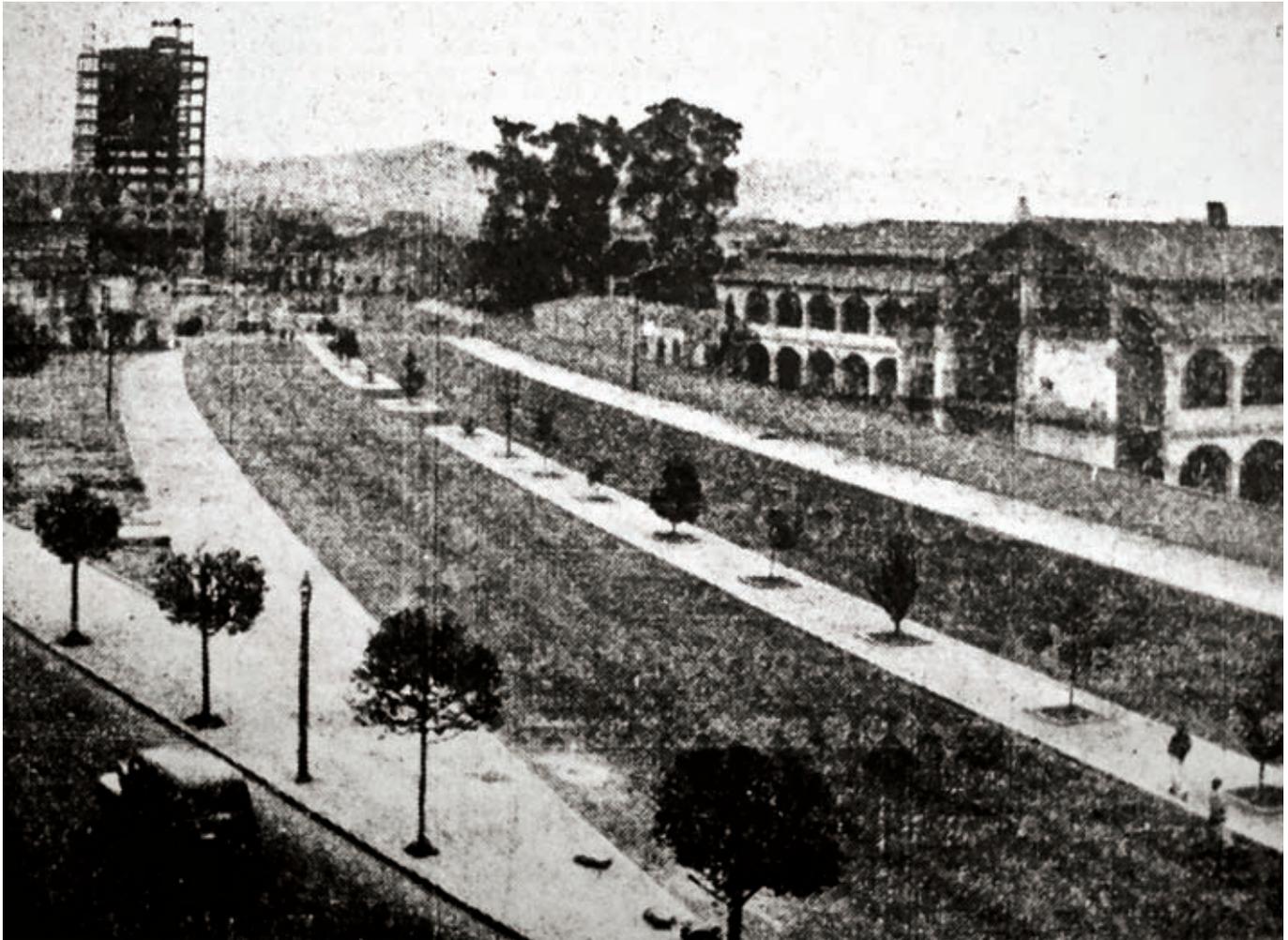
> La Carrera de la Modernidad



> "La avenida del Libertador llega a la calle 20".  
*El Espectador*, 1949-3-3, p. 1



> El alcalde Mazuera con Le Corbusier.  
*El Espectador*, 1947-6, p. 5



> Carrera Décima junto a la antigua Escuela Militar.  
*El Espectador*, 1949-9-27, p. 3

la tradicional monotonía de estas vías, pues casi todas son trazadas en línea recta” (El Espectador, 1949-4-27, p. 2). Bueno, ya no era hora de tumbar el edificio de la tía Nina y, más bien, como ingeniero creativo, hacer su aporte de diseño.

Pero el 27 de abril vuelve a renunciar el alcalde Mazuera, pues, según declara, ya ha cumplido su compromiso con Bogotá y después de más de dos años de servicio público “me encuentro fatigado”. En realidad permaneció en el cargo durante 26 meses. El anuncio produjo “enorme revuelo y general desconcierto en las esferas de la ciudadanía”, por lo cual se espera que reconsidere su decisión o, por lo menos, que permanezca un poco más (El Espectador, 1949-4-27, p. 1). El presidente Ospina le responde y acepta la renuncia, no sin antes deplorar su retiro y agradecerle “la trascendental labor cumplida en beneficio del progreso y embellecimiento de la ciudad capital” (El Espectador, 1949-5-3 p, 1). El 24 de mayo asume provisionalmente el cargo el secretario de gobierno del municipio, doctor Carlos Reyes Posada (El Tiempo, 1949-5-24, pp. 1 y 15).

El nuevo alcalde, Gregorio Obregón, asume el cargo el 22 de junio y recibe las llaves de la ciudad del alcalde encargado Reyes Posada, quien entre varios elogios, brillantes frases e inventario de obras, resalta la avenida de los Libertadores, que “ya exhibe sus 40 metros de ancho [...] y está] construida en un 65%, faltando el sector comprendido entre las calles 20 y 25” (El Tiempo, 1949-6-23, p. 11).

El 19 de junio, la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá hace varias recomendaciones sobre la conservación de las joyas arquitectónicas de la ciudad; enumera los inmuebles principales, entre los cuales está la casa “donde funcionó el tribunal de Purificación en la época de la Reconquista”, esquina de la calle 12 con carrera Décima. En la misma comunicación, dicha sociedad pone de presente, una vez más, la protesta por la destrucción del parque de San Diego” (El Tiempo, 1949-6-19, p. 3). Aunque el 26 del mismo mes, el arquitecto

José María González Concha informa sobre los trabajos de conservación y ornamentación de la zona de este parque, así como de la restauración de la iglesia. Los trabajos costarán 48 mil pesos y tomarán de cuatro a seis meses (El Tiempo, 1949-6-26, p. 1).

Poco después, el cabildo municipal aprueba la demolición del pabellón de carnes en la plaza Central, iniciativa que el burgomaestre se propone adelantar “en la mayor brevedad posible” (El Espectador, 1949-7-13, p. 3). Y en agosto de 1949, está terminada la estructura del nuevo edificio del hospital San Juan de Dios. Por esos días se compran predios entre las calles 17 y 20<sup>22</sup>. Y en septiembre ya se han comenzado las obras de pavimentación de la Avenida de los Libertadores entre las calles 26 y 28; además están por comenzar las obras del gran hotel de San Diego (El Tiempo,

1949-9-5, p. 9). También se habla del inicio de obras de demolición de varias casas “que forman la saliente” entre las calles 27 y 28, así como de negociaciones de otros predios en esas mismas calles, donde tan solo resta una propiedad por adquirir (El Tiempo, 1949-11-18, p. 7).

Los trabajos se detienen a la altura de la calle 20, en la plaza de Las Nieves, y por entonces se estima que las obras completas de la carrera Décima se concluirán sólo en 1951 (El Tiempo, 1949-12-18, p. 17). Para hacer el empalme con el sector de San Diego, faltan pues

cuatro cuadras por demoler. En julio 8 de 1950, se anuncia que ya se adelantan las obras en dicha plaza (El Tiempo, 1950-7-8, p. 3), que en realidad habían comenzado a finales de mayo, pero sólo para los locales que impedían el paso de la avenida, pues la plaza completa permanecería unos años más (El Espectador, 1950-7-8, p. 3).



> Trabajos de ampliación de la carrera Décima.  
Foto: Daniel Rodríguez. IDPC. Colección Museo de Bogotá

22 En el número 9-90 de la calle 18 los Romanowsky venden al municipio 461 v2 por \$135.513 y sobre la Décima 199 v2 por \$41.320; en el número 18-25, el municipio compra un lote de 170 v2 por \$43.154 (El Tiempo, 1949-5-8, p. 10). Sobre la calle 12 se pagan \$99.682 por 106 v2 (El Tiempo, 1949-5-30, p. 19). En el número 17-39 por \$15.162 a \$170 la v2 de terreno y \$50 el m2 de edificación (El Tiempo, 1949-6-13, p. 15). En el número 18-35 se pagan \$279.844 por 346 v2 (El Tiempo, 1949-6-26, p. 15). En el número 19-42 por \$2.083 de 166,7 m2 a \$12.5 el m2 (El Tiempo, 1949-7-3, p. 15).



> Apertura carrera Décima, sector San Diego.  
*El Espectador*, 1949-6-25, p. 1

En el contrato 264 de 1949, se ha encargado a Antonio J. Vargas pavimentar 12.000 m<sup>2</sup> de vías y plazas, entre las cuales se incluía la carrera Décima entre calles 9 y 10. Se adquieren el predio número 18-35/37 de 346 v2, el 19-42 de 443.72 v2 a \$175 cada una, el 19-60 de 166m<sup>2</sup>, y varias compras más. Asimismo, se rematan varios predios<sup>23</sup> y se pide la demolición de un edificio ruinoso en la esquina noroeste de la calle 13, de propiedad del señor Manuel Peraza, a la vez que se decreta, por razones de utilidad pública e interés social,

la expropiación del inmueble de propiedad de la señora María Pérez de Herrera, más tres hijos y otra, ubicado en la carrera Décima números 12-39 y 49, y con un área de 737 v2 (Resolución 98, 1949).

El 12 de octubre es nombrado como alcalde de Bogotá el doctor Santiago Trujillo Gómez, quien se desempeñaba como Ministro de Agricultura, además de que era directivo del partido conservador y miembro de la prestigiosa firma Trujillo Gómez & Martínez Cárdenas (*El Tiempo*, 1949-10-12, p. 1).

<sup>23</sup> En el Acta 19 de 1949, del 15 de julio, se licita el predio de la carrera Décima números 15-03/29, con avalúo de \$650 por v2 y cabida de 92 v2, pagaderos en Bonos Pro-urbe. Por este inmueble, el gerente del Edificio Libertador S.A., Jorge Mahecha Rey, ofrece la suma base. El 18 de octubre, se licita el solar de la carrera Décima número 16-20, y Alberto Escallón Guarín ofrece la base fijada, \$53.234, pagaderos en Bonos de Progreso Urbano, por las 96.79 v2, a un precio de 550 pesos por v2.

## 1950

Se planea inaugurar el 7 de agosto la avenida del Libertador, para lo cual se deben realizar las obras entre febrero y marzo de la calle 20 a la 22, en abril y mayo las calles 23 a 24, en junio y julio las calles 24 a 25 (El Siglo, 1950-1-19, p. 13). Esta nueva avenida es muy importante, junto con la avenida Caracas y la Cundinamarca, para descongestionar el tráfico de la ciudad, “aparte de constituir un verdadero monumento al progreso urbano en general” (El Espectador, 1950-1-3, p. 1).

Ya se habla de iniciar la demolición de la plaza de Las Nieves, de “los locales que dan sobre la Décima (...) para arrancar desde allí la culminación del proyecto” (El Tiempo, 1950-1-10, p. 3). En el contrato 248 del 6 de mayo de 1950 se encarga, por \$7.453 y con un plazo de tres meses, la demolición de la Plaza de mercado de Las Nieves, ubicada entre calles 20 y 21 (Contratos Obras Públicas, Contrato 248, 1950, sp).

Asimismo, se adelantan negociaciones con los propietarios de la Ciudad Restrepo —entre las calles 21 y 22— para comprar por tres millones de pesos la parte requerida por la ampliación de la vía. “Cuarenta y cinco de los noventa modernos departamentos que componen dicha concentración realizada por don Gustavo Restrepo deben ser demolidos”. Su valor se calcula entre uno y medio y dos millones de pesos (El Espectador, 1950-1-10, p. 10). El 2 de agosto se publica la nueva fachada que tendrá el conjunto, diseñada por Tejeiro & Blumenthal. En el primer piso se planean 17 locales para almacenes, mientras que en el segundo y en el tercer piso se harán 14 departamentos (El Tiempo, 1950-8-2, p. 18). El municipio adquiere la parte del edificio *Cité* Restrepo que obstaculiza el paso de la nueva avenida. La transacción se ha hecho por \$1.900.000 en Bonos de Progreso Urbano y la demolición de lo que se requiere para pasar la Décima se inicia en septiembre. En agosto, el señor Elías Prieto contrata la demolición del tramo occidental de este conjunto residencial y los materiales quedarán para él, con algunas excepciones (Acta 25, Contrato 416, 1950, p. 1582). El 1 de septiembre se dice que la parte de la *Cité* que debe ser suprimida ya está desocupada y lista para su demolición (El Espectador, 1950-9-1, p. 9). Dicho trabajo se concluye el 27 de marzo de 1951, pero entonces el contratista debe pagar una multa por la

demora en terminar la tarea (Contrato Obras Públicas 416, Anexo 9, 1950, sp), pues debía haberla terminado el 4 de noviembre (El Espectador, 1950-11-30, p. 8).

El 1 de febrero se ha colocado la primera piedra del gran hotel de San Diego, ahora llamado “Hotel Bochica” (El Siglo, 1950-1-12, p. 1), pero la obra en realidad comienza el 17 de julio de 1950 (El Tiempo, 1950-7-16, p. 3) y se completará en dos años. Los constructores serán Cuéllar, Serrano & Gómez, los interventores Uribe, García & Álvarez, sobre planos hechos por Holabird, Root & Burgee, quienes asesorarán la ejecución (El Tiempo, 1950-7-17, p. 10). A finales del año se anuncia que el hotel será concluido en noviembre de 1952 y que su nombre definitivo será Hotel Tequendama (El Espectador, 1950-12-8, p. 3).

Desde comienzos del año y con el fin de proseguir los trabajos del Plan Regulador, el 17 de febrero había llegado a Bogotá el arquitecto Le Corbusier (El Siglo, 1950-2-18, p. 1). Luego, el 20 de febrero, y después de algunos días en que el maestro francés, en compañía de Wiener y Sert, recorrió algunos sectores de la ciudad, los urbanistas se reunieron en la Oficina del Plan con el fin de iniciar las actividades del Plan Regulador en Bogotá. Le Corbusier entregó su estudio preliminar del Plan Piloto y todos intercambiaron impresiones con los funcionarios encargados de recopilar información para sustentar el estudio, labor realizada bajo la dirección del arquitecto Herbert Ritter y luego de Carlos Arbeláez Camacho (El Tiempo, 1950-2-21, pp. 1 y 18). El 8 de marzo, los tres técnicos internacionales regresaron a Nueva York y París, respectivamente.

El Municipio realiza varias compras en el año<sup>24</sup>, a la vez

24 En el número 22-31 por \$59.659 de 216 v2 de terreno a \$235 cada una y 98 m2 de construcción a \$90 (El Tiempo, 1950-5-21, p. 2). En el número 22-11 por \$145.000, con un edificio de cinco pisos en un lote de 138 v2 (El Tiempo, 1950-7-11, p. 18). En el número 22-45 por \$147.000 de 477 v2, y en el número 21-03 por \$1195.484, a razón de \$245.5 la v2 de terreno y a \$117 el m2 de edificación (El Tiempo, 1950-8-9, p. 20, y El Espectador, 1950-10-5). En el número 22-36 por \$224.887 de 257 v2 (El Tiempo, 1950-9-26, p. 11), En el número 22-13 por \$47.347 de 147 v2 a \$260 cada una y 85 m2 de edificación a \$110 cada m2 (El Espectador, 1950-10-5, p. 11). En el número 20-49/55 por \$140.000 de 401 v2 (El Espectador, 1950-10-12, p. 9). En el número 5-15/27 por \$25.025 de 249 v2 (El Espectador, 1950-10-17, p. 11). También autoriza comprar dos fincas de la Beneficencia de Cundinamarca ubicadas de la calle 20 hacia el norte, y acuerda pagar \$246 por v2 a Reinaldo Melo en un predio del número 20-11 de 330 varas y \$230 por m2 en un edificio de 194.30 m2, con un total de \$126.036,48, que se le pagarán en BPU cuando entregue el lote limpio y sin escombros (Contrato Obras Públicas 092, 1950, sp).

> La Carrera de la Modernidad



> Obras terminadas de la avenida Décima en el parque del Centenario, y en el sector de San Diego y la escuela Militar.  
*El Tiempo*, 1950-9-16, p. 30



> Demoliciones de la plaza de mercado de las Nieves.  
*El Espectador*, 1950-6-1, p. 3

que arrienda varios de sus predios adquiridos –canon de \$150 por mes– pero sólo por término de un año, mientras que muchos otros los vende en subasta. De igual manera, adquiere terrenos sobre las calles Cuarta y Quinta, así como en el número 12-29, donde la casa fue destruida en los incendios del 9 de abril de 1948. En estos sectores al sur de la Jiménez, otorga muchas exenciones de impuestos. Un poco más al norte, por medio de la Resolución No. 1 de 1950, cancela la exención del impuesto a la finca número 16-10 por no cumplir los requisitos para merecerlo. La mayoría de los actos de compra, expropiaciones o demoliciones se dan este año entre las calles 16 y 23, donde, en términos generales, se paga entre 250 y 370 pesos por vara cuadrada de terreno.<sup>25</sup>

Son muchos los problemas, transacciones y reclamos que deben atenderse; por ejemplo, se expropia el lote de la calle 23 número 10-07, de Edmundo Pinilla y otros, por haberse agotado las “vías amables” para su adquisición (Acta 25, Decreto 604, 1950, p. 1480). Raimundo Umaña solicita aumento del precio de compra de su predio de 290 varas, en la esquina de la calle 15, por \$95.226 en BPU, pues estos bonos se han depreciado, pero su solicitud le fue negada (Acta 75, 1950, p. 451). Alejandro Araoz Fraser solicita se le compre su casa del número



>Le Corbusier, Santiago Trujillo y Paul Lester Wiener en la entrega del Plan Piloto, 1950. Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP

25 En las calles 18 y 19 se aprueba pagar en BPU a \$600 la vara (Acta 16, Contrato 110, 1950), aunque en la calle 20 se paga un predio a \$800 por metro construido, de un edificio de tres pisos (Contrato Obras Públicas 482, 1950, sp) y otro de dos pisos a \$360 el metro construido. En la calle 20 a \$246 la v2 y \$230 por m2 de edificación, pero hay otra compra a \$369 la v2 y \$360 el m2 de edificación de dos pisos (Contratos Obras Públicas, Contrato 464, 1950, sp); en la 21 a \$245 por v2 y \$116 por m2 de área construida (Contratos Obras Públicas, Contrato 242, 1950, sp), en la 22 a \$260 por terreno y \$125 de edificación. A doña Blanca González de Guerrero se le pagan \$59.659,55 por su casa baja de tapia y teja del número 22-31, a \$235 por v2 y a \$90 el metro de construcción (Acta 16, Contrato 110, 1950, p. 665). Mientras que en el sur de la avenida, en la calle 5, se paga un predio a \$92 la v2 de terreno y a \$30 el metro construido (Contratos Obras Públicas, Contrato 260, 1950, sp) y en el número 4-80-86 por \$3.712 de 93 v2 (El Espectador, 1950-11-9, p. 11). Y se permuta (Contrato Obras Públicas 261, 1950, sp) una parte –25 v2– del inmueble situado en la calle 12 número 10-22/26 por otro en la calle 18, número 18-26/32 con un valor de \$500 la v2.

ro 10-27 de la calle 23 y pide indemnización por lucro cesante y daño emergente al suspender su negocio de panadería (Acta 75, 1947-1949, p. 451). Entre tanto, el Municipio ofrece un predio de la calle 16 y la señora Elvira de Escallón se declara interesada.

En septiembre de 1950 se firma un adicional al contrato 350 con Cardozo, Araújo & Cifuentes para pavimentar la carrera Décima entre calles 26 y 28, por un valor de \$17.293,09 (Contratos Obras Públicas, Contrato 350, 1950, sp). Y en este año se están pagando canalizaciones subterráneas para líneas de teléfonos, sobre las calles 20 a 25. A la vez se destinan \$250.000 para la construcción del edificio para la Tesorería Municipal, en la esquina suroeste de la calle 18 (Anales del Concejo,

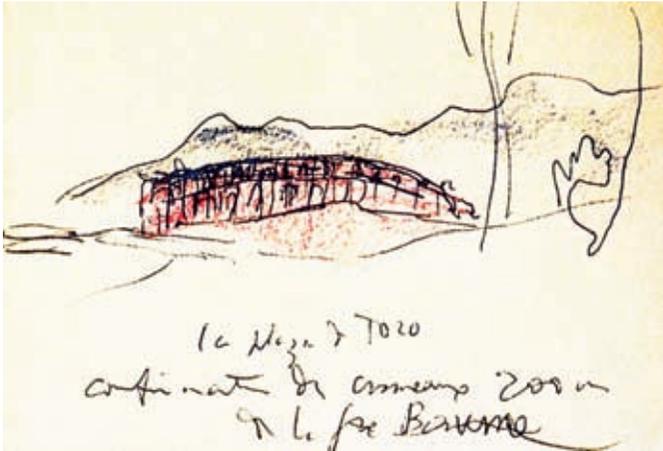
1950, p. 421) y se cede un predio de 325 m2, en el número 17-99, a la Fuerza Aérea Colombiana para el club social de su personal técnico (Proyecto de Acuerdo 72, 1949, y Acta 75, 1947-1949, p. 446).

Por otra parte, a la iglesia de Santa Inés, por petición de su párroco, Julián Jiménez, se le exime del pago de cuotas de pavimen-

to en la carrera Décima con calle 10. Se habla de la restauración de la iglesia de San Diego y de la construcción del nuevo claustro por el arquitecto José María González Concha; además, se destinan \$150.000 para esta obra (El Siglo, 1950-10-4, p. 10 y 1950-11-23, p. 11. Ver también: El Espectador, 1951-8-23, p. 9). Se anuncia la construcción de un edificio de cuatro pisos en el número 19-30/36, de propiedad de don Martín Gómez y su costo \$70.719 (El Siglo, 1950-9-6, p. 10), además de la publicación del proyecto para el edificio de la Sociedad de Agricultores, realizado por Martínez Cárdenas & Cía., cuya construcción se iniciará muy pronto y costará \$1.300.000 (El Tiempo, 1950-9-11, p. 1).

En septiembre, el director de circulación y tránsito anuncia la inminente terminación del pavimento de la carrera Décima en su empalme con San Diego. En noviembre 17, el Alcalde cita a los vecinos propietarios en

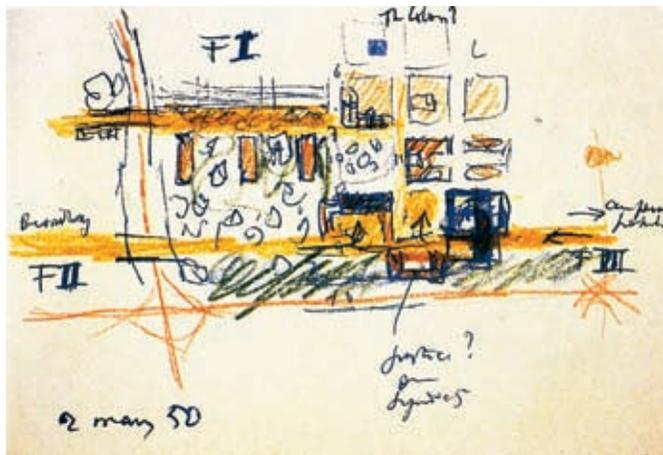
> La Carrera de la Modernidad



> Boceto de la Plaza de Toros, Le Corbusier, 1950.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP



> Chircal, boceto de Le Corbusier, 1950.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP



> Centro Cívico, borrador de Le Corbusier, 1950.  
Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP

el sector de San Diego para que elijan su representante en la liquidación del impuesto de valorización (El Espectador, 1950-11-17, p. 1). Allí se construirá un gran *round point*, pues buena parte del tráfico que viene de la carrera Séptima se desviará a la nueva carrera Décima, por lo cual la congestión va a ser considerable en el cruce con la calle 26. Esta glorieta será construida a la manera de la plaza de la Estrella en París (El Espectador, 1951-8-29, p. 6). Así, "sobre este punto redondo los automóviles harán un juego alrededor del parque, sin peligro de que se registren hechos lamentables" (El Tiempo, 1950-9-17, pp. 1 y 13).

El 1 de septiembre vuelven los tres urbanistas internacionales, Le Corbusier, Wiener y Sert, para continuar la elaboración del Plan Regulador; vienen a entregar el Plan Piloto y a trabajar con la administración y con la Oficina del Plan, dirigida por Carlos Arbeláez Camacho (El Siglo, 1950-9-2, p. 1). El alcalde Trujillo Gómez recibe el Plan Piloto, un esquema flexible pensado para una población de 1.500.000 habitantes, que se adaptará a cualquier situación futura. El alcalde lo estudiará en las dos semanas siguientes, por lo cual "dedicará los días lunes, martes, miércoles y jueves para estudiar lo proyectado para la ciudad (...), entretanto se mantendrá en la más estricta reserva y sólo se dará a conocer en la exposición" que se haga a fines del mes (El Tiempo, 1950-9-11, p. 1). Ya el 21 de septiembre el alcalde ha terminado el estudio del Plan y, plenamente satisfecho, informa que será aprobado en un decreto, para que se respete lo que en él se dispone como desarrollo de la ciudad. Además, el Plan pasará a ser objeto de una elaboración más precisa por el arquitecto Wiener en los dos años siguientes (El Tiempo, 1950-9-22, p. 1).



>Demoliciones parciales de Cité Restrepo, por la ampliación del perfil de la carrera Décima.  
*El Espectador*, 1950-12-14, p. 3



>Edificio Residencias el Parque en construcción.  
*El Espectador*, 1950-6-1, p. 11

## 1951

El ex-alcalde Fernando Mazuera escribe desde París, donde vive desde que se separó del cargo de alcalde de Bogotá, para incitar a los bogotanos a construir una verdadera capital. Nuestra ciudad es joven, sostiene, pero con sólo 400 años parece más vieja que la secular Luteicia, asediada por sinnúmero de problemas: indefinición de sus límites, deficiencias en todos los servicios y, ante todo, una “fealdad que contrista y deprime el ánimo”. Es una urbe generosa y noble que acoge “sin distingos ni privilegios y con igual cordialidad a todos los colombianos”, que a todos, desvalidos y opulentos, ha recibido con “sonrisa maternal procurando que ella les haga olvidar los harapos de que se viste, [los cuales] comienzan en sus cerros raídos por la codicia y la insensatez y se extienden a lo largo de sus vías incapaces, estrechas, muchas sin pavimento, en las que se apretuja una multitud de colombianos indiferentes a lo que necesita y a diario de ellos reclama silenciosamente”. Ojalá, agrega El Espectador, el llamamiento del exalcalde, cuya cuna no se meció en Bogotá, logre que su autoridad y devoción afectuosa sean capaces de poner en acción los sentimientos de sus habitantes, “que viven en el pueblo más grande, más incómodo y más feo de Colombia” (El Espectador, 1951-2-1, p. 4).

Días después, Mazuera señala en la prensa las bondades de las nuevas avenidas de Bogotá, que él iniciara meses antes, y ahora, luego de sus viajes por las principales ciudades del mundo, confirma que el ancho de 40 metros es muy adecuado. Este perfil adoptado para la carrera Décima, así como para la Caracas, la Jiménez o la 26 –avenida Jorge Eliécer Gaitán–, es muy apropiado para calles comerciales en que debe mantenerse una relación visual y peatonal entre las dos aceras. A diferencia de las vías–parque –*park ways*– que pueden ser más anchas –como los 100 metros de la avenida de las Américas– y, sobre todo, a diferencia de vías tan absurdas como nuestra avenida Jiménez, estrecha y sinuosa, “error que ya nunca se podrá enderezar” (El Tiempo, 1951-2-10, p. 4).

La carrera Décima es una de las vías estructurales del centro y ya casi está completa en su tramo norte. En primer lugar están las V1, vías de enlace regional, como la avenida Cundinamarca, la del Centenario y la futura

avenida de Oriente, y luego las V2, vías de tránsito rápido, entre las cuales están la avenida del Libertador, así como la Caracas, la carrera séptima y la 13, entre otras. (El Tiempo, 1951-2-10, p. 9)

Se compran algunos lotes pendientes para completar la Avenida en su sector norte, o para ir adquiriendo predios en el sector sur, de la Jiménez a la calle primera<sup>26</sup>. En febrero, anuncian el comienzo de la construcción de la parte nueva de la Ciudad Restrepo, a la vez que la refacción de la parte interior antigua. Toda la obra tendrá un valor de \$600.000 (El Tiempo, 1951-2-14, p. 15). Asimismo, el 3 de mayo anuncian el inminente contrato de pavimentación de la carrera Décima, entre las calles 20 y 24, obra contratada a la firma Archila, Briceño & Cía. por \$425.000 (El Espectador, 1951-5-3, p. 11); incluye sardineles y andenes, alcantarillados y conductos de energía eléctrica.

En la Resolución 21 de 1951, se extiende el plazo para pagar el impuesto de valorización hasta el 17 de enero de 1952 (Anales del Concejo, Resolución 21, 1951, p. 53). A \$5.448.000 asciende el impuesto de valorización por la apertura y regularización de las vías en el sector de San Diego. Entretanto, se conceden varias exenciones y se permuta el lote de número 17-01, a \$500 la vara<sup>2</sup>, por un inmueble en 20-37 a \$246 la vara<sup>2</sup> y \$800 edificación de tres pisos (Anales del Concejo, Contrato 482, 1951, p. 207). Además, el Municipio compra predios en la calle 20 a \$245, con un precio promedio cercano a \$350 la vara<sup>2</sup>.<sup>27</sup>

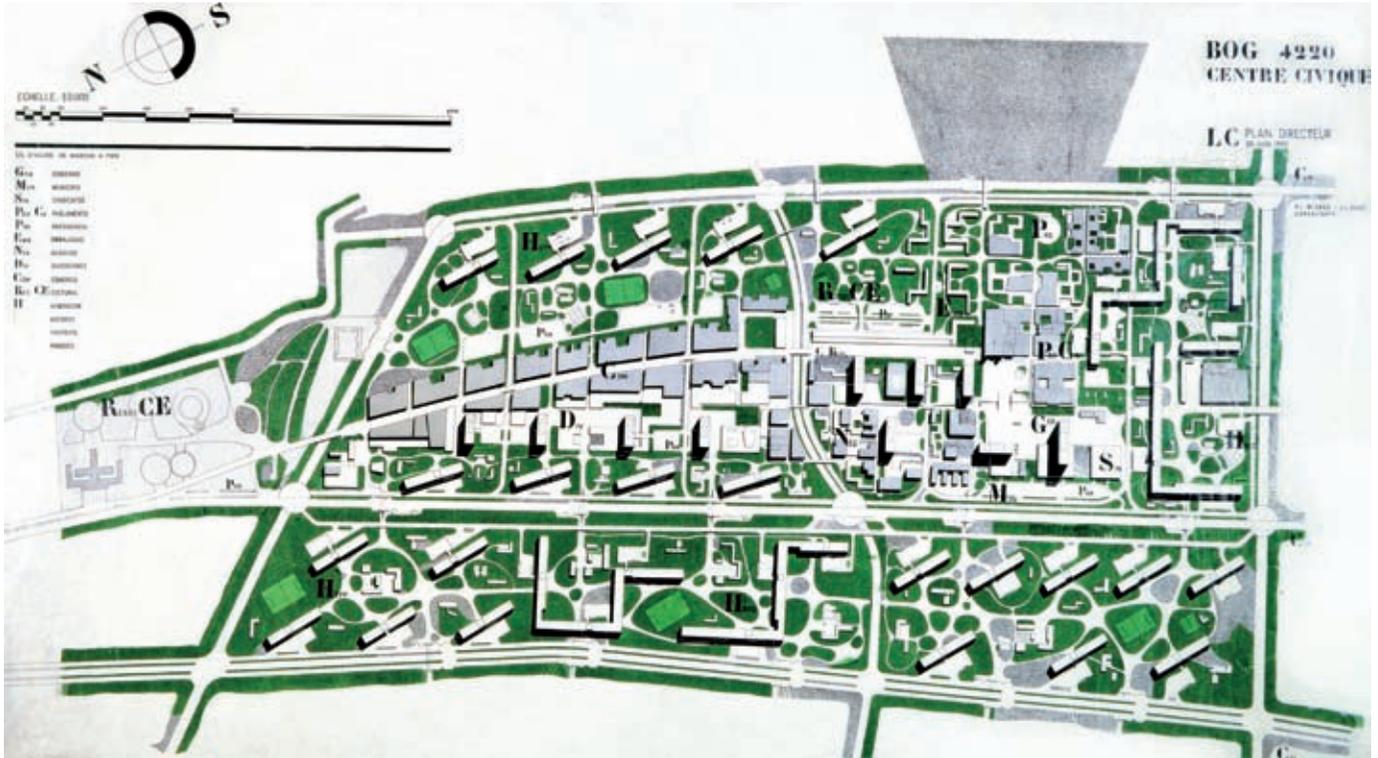
26 En el número 20-09 por \$52.000 (El Tiempo, 1951-2-21, p. 16). En el número 20-37, el municipio permuta un solar por \$214.929 de 319 v2 a \$246 cada una y a \$171 el m2 de una construcción de tres pisos a \$800 cada m2, por otro en el número 17-91 de 237 v2 a \$500 cada una, o sea \$118.655; el saldo de \$96.274 se pagará en bonos Prourbe cotizados a la par (El Siglo, 1951-2-14, p. 10). En el número 20-03/09 compra unos derechos de 159 v2 a \$396 c/u (El Espectador, 1951-2-1, p. 1). En el número 20-37, el municipio permuta 319 v2 a \$246 c/u, con una edificación de tres pisos y transfiere una propiedad suya en el número 17-91 de 237 v2 a \$500 c/u (El Espectador, 1951-2-15, p. 10). En el número 9-81 de la calle 25 por \$670.000 de 1.476 v2 a \$434 c/u y 432 m2 de edificación a \$68 c/u (El Espectador, 1951-5-3, p. 9).

27 En el número 20-09 paga a \$396 v2 de terreno y edificio de dos pisos a \$360 el m2 (Anales del Concejo, Contrato 464, 1951, p. 175). En el número 22-23, compra a \$275 y edificación a \$165 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 23, 1951, Contrato 393, p. 736). En la esquina de la calle 24 número 9-93, compra a \$330 la v2 (Anales del Concejo, Contrato 069, 1951, p. 285) y permuta en la esquina de la calle 16 a \$580 v2 (Anales del Concejo,

>Página opuesta: Vista al sur de la carrera Décima desde el parque del Centenario, con obras a punto de culminarse.  
El Espectador, 1951-9-26, p. 1

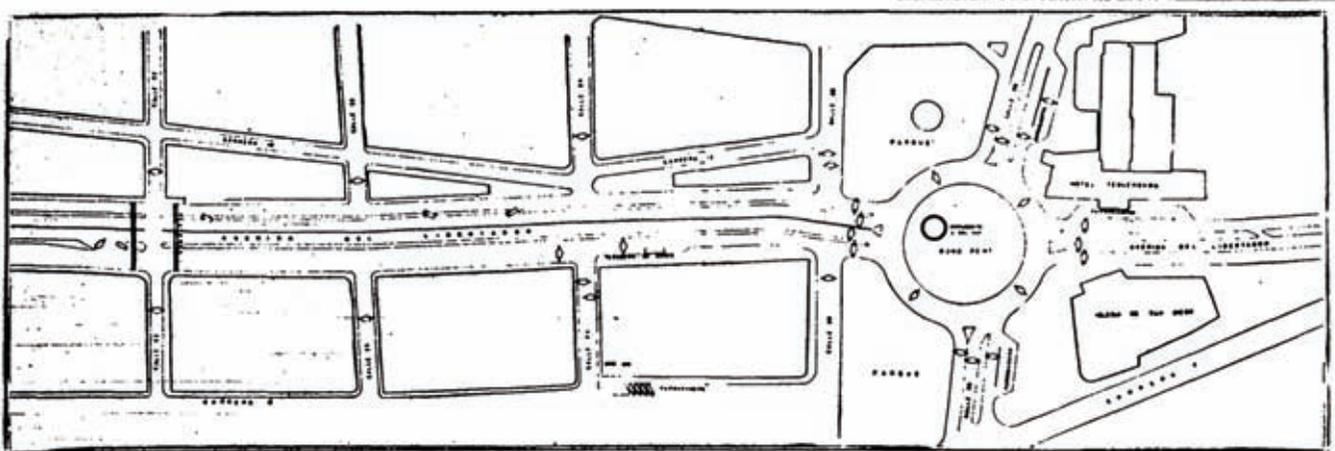


> La Carrera de la Modernidad



>Centro Cívico, Plan de Le Corbusier, 1951.  
 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

**COMO SERA. EL TRANSITO EN LA CARRERA DECIMA**



En el presente gráfico se puede apreciar la nueva organización que se le dará al tráfico de vehículos y peatones en la nueva Avenida del Libertador, q' será puesta oficialmente en servicio en el día de mañana. La avenida contará con dos vías de tráfico rápido y dos que servirán para el tráfico lento y como vías de acceso. Las de tráfico rápido (cuarenta a cincuenta kilómetros por hora) están situadas al centro y las de tráfico lento (máxima velocidad veinte kilómetros) a los lados. Estas velocidades se extiende sólo a partir de la calle 20 hacia el Norte. Entre esta calle y el round-point de San Diego sólo habrá un lugar destinado al cruce de peatones, colocado en la esquina de la calle veintidós. Todas las entradas o salidas de la avenida, cualquiera que sea la dirección

que lleve el vehículo, tendrán que hacerse estos colocados a su derecha. Quedan terminantemente prohibidos los cruces a la izquierda. Los árboles, marcan la dirección que tomarán los automóviles en las distintas calzadas. En algunos sectores, teniendo en cuenta el volumen del tráfico, se ha diseñado un sistema para la circulación, en un sentido que en el otro. Muy pronto se ha diseñado sobre la zona que ocupa la superposición de esta red a mencionar para en última instancia, se ve en la actualidad, teniendo en cuenta que se trata de la primera recomendación que resultará de tránsito hace la oficina del Plan Regulador.

>Esquema de circulación por la carrera Décima y cruces con el round point de la calle 26.  
 El Siglo, 1951-10-11, p. 10

Se informa que muy pronto se terminará la avenida en su tramo norte, que se han gastado en adquisición de predios \$23.115.466 e invertido \$1.300.000 en contratos diversos (El Tiempo, 1951-8-28, p. 3). El 16 de abril se adiciona el contrato para las obras de la avenida entre las calles 20 y 24 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 34, 1951, p. 1365) y para junio ya se muestran fotos de las demoliciones sobre la carrera Décima en este sector. Muy pronto, ya se dice que los trabajos están casi terminados y “en muy breve tiempo quedará concluida la labor de ensanchamiento” de la avenida, pues se viene imprimiendo creciente intensidad a la obra luego de adquirir propiedades hasta la calle 25 (El Siglo, 1951-6-12, p. 1). El 12 de octubre se inaugura el tramo desde la avenida Jiménez hasta el parque del Centenario, y ese mismo día se publica un plano con la glorieta que se construirá en el cruce de la calle 26 para mejorar el tráfico<sup>28</sup> (El Tiempo, 1951-10-11, p. 10, y 1951-10-10, p. 3).

En cuanto a los planes, el 5 de abril de 1951, el alcalde Santiago Trujillo Gómez aprueba el Plan Piloto, mediante Decreto 185 de 1951 (El Siglo, 1951-4-6, pp. 1, 7, 9 y 10). A pesar de las crecientes críticas al Plan Piloto, había mucha ilusión y orgullo por ser una propuesta de Le Corbusier, quien días después, el 10 de mayo, llega por cuarta vez a Bogotá. “El científico de la arquitectura viene para la inauguración del Plan Piloto y se quedará

unos 10 días en la ciudad” (El Siglo, 1951-5-11, pp. 1 y 7). Estaba encantado de volver a nuestra ciudad, que ahora tiene la posibilidad de ser “una de las mejores capitales de Suramérica”, pero para eso, agrega: “es preciso que la arquitectura sea una feliz conjunción de los tres ejes de la vida: la familia, la naturaleza y el arte. Las ciudades deben respirar la libertad de la naturaleza”. En una entrevista dibuja en el papel un monigote –que es él, el autor del Plan– y escribe: “Bogotá tiene un Plan. Este plan no es malo! Creo que teniendo un plan, Bogotá podrá, si Dios lo ayuda, abrir una gran página de la arquitectura” (El Siglo, 1951-5-11, p. 9). Dios mediante.

Por supuesto, todavía no se conocía el desenlace: el Plan Piloto sería desarrollado por Wiener y Sert en la figura del Plan Regulador, y éste sería entregado al alcalde coronel Cervantes durante los tiempos de la dictadura de Rojas Pinilla, y ambos planes –Piloto y Regulador– serían ignorados para seguir otras ideas, las del programa decidido por el dictador. La propuesta del *gurú* no se desarrolló como se debía y al final los mismos impulsores criticaron el resultado del Plan Regulador; los barrios que habían quedado por fuera de perímetro protestaron, lo mismo que los

propietarios de tierras que no podían ahora urbanizar. Ningún plano se adoptó para regir la ciudad: ni nuestra idiosincrasia que prefiere el desorden, ni la plutocracia inmobiliaria, aceptaban que se restringiera el perímetro, que se limitaran áreas urbanizables o que Bogotá tuviera un plan ordenador, y ¡así le quedaba muy difícil a Dios ayudarnos!

Para la carrera Décima, y con respecto a las edificaciones que han de surgir, la Oficina del Plan Regulador



> Panorámica de la carrera Décima hacia el norte, desde la calle 19. *El Tiempo*, 1951-10-10, p. 3

Contrato 131, 1951, p. 417). En el número 22-23, el Municipio compra 207 v2 a \$275 c/u y algunas construcciones, todo pagadero en bonos de progreso urbano; en la esquina de la calle 24 paga a \$350 la v2; en el número 24-66 a \$330 (Junta de Planificación de Bogotá, Acta 25, Contrato 430, 1951, p. 891) y en la calle 25 a \$434 v2 (El Espectador, 1951-7-26, p. 11).

28 Ver Revista Cromos, 13 octubre de 1951, p. 27.



>Le Corbusier, a propósito del Plan Regulador de Bogotá.  
*El Tiempo*, 1949-3-27, p. 6



>Arriba izquierda: Demoliciones en San Diego.  
*El Espectador*, 1951-4-24, p. 7

>Abajo izquierda: Inauguración de la carrera Décima, Hotel Tequendama en construcción.  
*El Tiempo*, 1951-10-13, p. 1

y luego el decreto 480 de 1951 determinan los perfiles por construir: una V-2 de 40 metros en el tramo entre San Diego y la avenida Jiménez, luego 48 metros hasta la calle Sexta, o avenida de Los Comuneros, y 60 metros de allí a su terminación en el sur (Anales del Concejo, Decreto 480, 1951, p. 1349; El Tiempo, 1951-10-2, p. 7). De igual forma, el decreto fija para las construcciones sobre la carrera Décima, y entre las calles 6 y 26, que ellas deben retroceder en el piso bajo un metro de la línea de demarcación y, del tercer piso hacia arriba, avanzar 80 centímetros de la misma línea con el fin de crear un andén cubierto a lo largo de la avenida (El Siglo, 1951-10-6, p. 3). Se definía así el magnífico zócalo comercial y cubierto para la avenida, que sería uno de los grandes aciertos urbanísticos del proyecto.

A partir de este año, se emprende la construcción de la carrera Décima hacia el sur de la avenida Jiménez. Lo más conveniente, sostienen las autoridades, es que el tramo sur no sea en zigzag sino en línea recta, por lo cual debe afectarse el edificio Salgado, así como las iglesias de Santa Inés y San Juan de Dios (El Espectador, 1951-7-16, p. 3). De manera inmediata, reacciona la Sociedad de Mejoras y Ornato de la ciudad y pide reconsiderar la decisión, pues tanto la iglesia de Santa Inés como la mansión de “la calle 12, esquina con la carrera Décima, hoy propiedad de la familia Michelsen”, son reliquias de gran valor y significación. Las dos iglesias “son verdaderas joyas coloniales construidas en 1645 y 1739”, y en Santa Inés fue enterrado –el 11 de noviembre de 1808– el sabio José Celestino Mutis, lo mismo que otros ilustres personajes. El director del Plan Regulador, Carlos Arbeláez Camacho, por lo demás fervoroso creyente católico, responde que no es posible preservar los monumentos, pues la avenida ya está en la calle 13 y las curvaturas que un desvío requeriría son inconvenientes, pero eso sí está dispuesto a conversar el asunto con tan ilustrados caballeros (El Espectador, 1951-8-11, p. 3).

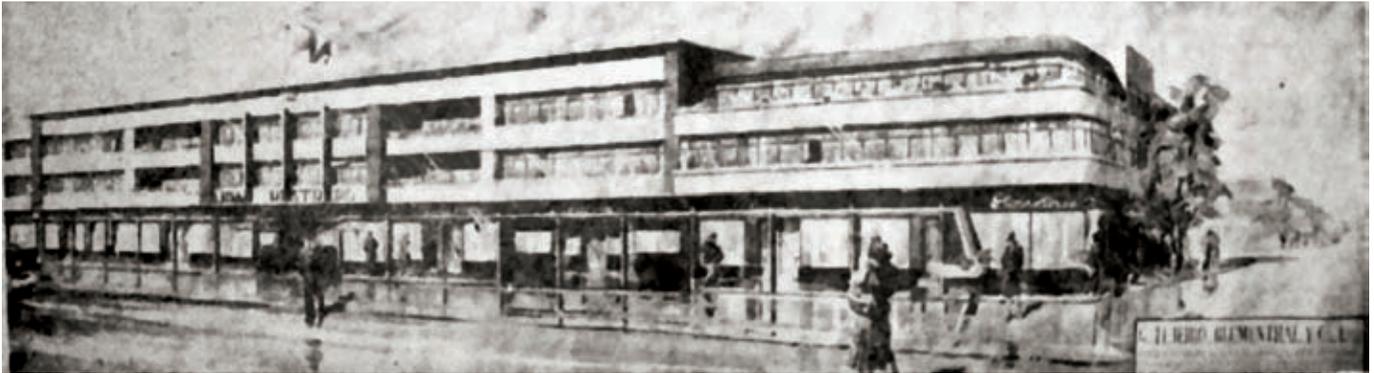
Será un debate de varios años que habrá de atravesar todos los corazones y mentes, aun años después, pues sería ocasión de más de un lamento dramático y de muchos oportunistas actuales que, como ya no hay iglesita, se lamentan con nostalgia de la joya que se perdió... Según Javier Arango Ferrer, “la codicia que racio-

cina en cifras sobre la topografía de la valorización, en el burgo mismo trazado por el conquistador, ha hecho de la historia un valor negociable. Vano será, en la fenicia avides, que un claustro o un histórico caserón ostente méritos arquitectónicos o valores de más sutil captación, para que sea respetado por el urbanista, el negociante o el restaurador”. Además, con nuestro gusto por la retórica, el editorialista agrega que la pérdida de la iglesita debía preocupar más a las autoridades, pues “en todo caso, por el sitio en donde hoy se alza la estructura sencilla a la vez que recogedora de Santa Inés pasará dentro de poco, orgullosa y flamante, fríamente, con frío de cemento y asfalto la Avenida de los Libertadores. [El interrogante es] ¿Qué vale más, una suntuosa avenida, limitada por masas de concreto y hierro a lado y lado, o la sencilla, dulce, piadosa estructura colonial de una iglesita?” (El Espectador, 1951-8-16, p. 10).

En realidad la iglesia no tenía tanto valor, por lo menos arquitectónico, porque de los más piadosos no alcanzamos a captarlos, como “la dulzura y piedad de esa fachada” que más bien parecía un edificio feo de apartamentos con espadaña, pues la torre la había perdido desde el terremoto de 1743.<sup>29</sup> Pero ya la avenida venía y no justificaba que se detuviera allí, obstaculizando “el progreso de la ciudad”, deteniendo los automóviles que pitaban frenéticos para que se diera vía libre al mundo tecnológico e industrial. En octubre, se anuncia que se logró conservar la iglesia de San Juan, haciendo una curva ligera, pero “no fue posible salvar” la de Santa Inés (El Espectador, 1951-10-31, p. 14). Según las actas de la Junta de Planificación de Bogotá, fue posible preservar la iglesia de San Juan de Dios gracias a que se desvió un poco hacia occidente el eje de la Avenida (Junta de Planificación de Bogotá, Acta 2, 1951, p. 1516) y aunque se propuso salvar la iglesia de Santa Inés mediante una bifurcación, no fue posible, pues adquirir las zonas necesarias encarecía la obra y las curvas creadas en la calzada le restarían magnificencia y efectividad a la avenida (Junta de Planificación de Bogotá, Acta 2, 1951, p. 1516).

<sup>29</sup> Ver Camilo Pardo Umaña en: El Espectador, 1951-9-21, p. 4.

> La Carrera de la Modernidad



> Perspectiva reconstrucción del conjunto Cité Restrepo, hecho por Tejeiro y Blumenthal.  
*El Tiempo*, 1950-8-2, p. 18



> Daños en la iglesia de San Diego por el invierno y las demoliciones parciales efectuadas por la construcción del tramo de la Décima de la Escuela Militar.  
*El Tiempo*, 1951-11-10, p. 11



> Cruce de la carrera Décima con calle 19 con el perfil nuevo, en primer plano cotores de la plaza de las Nieves y edificio Martín Gómez (derecha).  
*El Tiempo*, 1951-7-25, p. 1



> Plano de síntesis del Plan Piloto con los nuevos perímetros de la ciudad, zonas de desarrollo y planes viales para conectarla.  
*El Siglo*, 1951-4-6, p. 1

## 1952

En el Decreto 34 del 22 de enero de 1952 se fijan las alturas que deben tener las nuevas edificaciones sobre la carrera Décima, entre las calles 6 y 25. La mínima será de 13.82 metros correspondiente a cuatro pisos; el piso primero, o bajo, tendrá 5 metros y los altos 2.5 metros libres y pueden avanzar 1.5 metros en voladizo sobre la avenida. Asimismo, pueden autorizarse edificios de diez pisos, con altura total de 30.80 metros y sólo se podrán variar las normas establecidas cuando se trate de una edificación en la manzana completa, variaciones que serán establecidas por la Oficina del Plan Regulador (El Tiempo, 1952-1-23, pp. 1 y 9).

Surge una inquietud para hacer un paso elevado para la Décima con la avenida Jiménez, debido al intenso tráfico que en este punto se genera (El Tiempo, 1952-5-1, p. 18). Luego se informa que la construcción de ese puente costaría \$680.000 (El Tiempo, 1952-5-15, p. 17; El Siglo, 1952-6-4, p. 1) e incluso parece que hubo un contrato para hacer dicho paso sobre la avenida Jiménez (Anales del Concejo, Acta 17, 1952, p. 630). En esta esquina, decía El Tiempo, “los pobres peatones necesitan un seguro de vida antes de atreverse a cruzar la vía en cualquier dirección”. Sin embargo, en octubre se descarta esta obra, pues entonces se dice que su costo alcanzaría los dos millones de pesos y que, además, no es necesario (El Tiempo, 1952-10-21, p. 1).

Es urgente trazar un plan de emergencia para resolver la circulación en la ciudad, algo que opere mientras concluyen el Plan Regulador; si lo concluyen, pues “al paso que vamos no lo veremos nunca terminado”. Comienzan los dardos contra el Plan y cada vez se harán más radicales. Ese Plan “sigue en su mutismo tempe-

ramental, sordo a los clamores de la colectividad”, no define nada y tiene las operaciones de finca raíz y de la construcción en la incertidumbre y la virtual paralización (El Tiempo, 1952-6-11, p. 10).

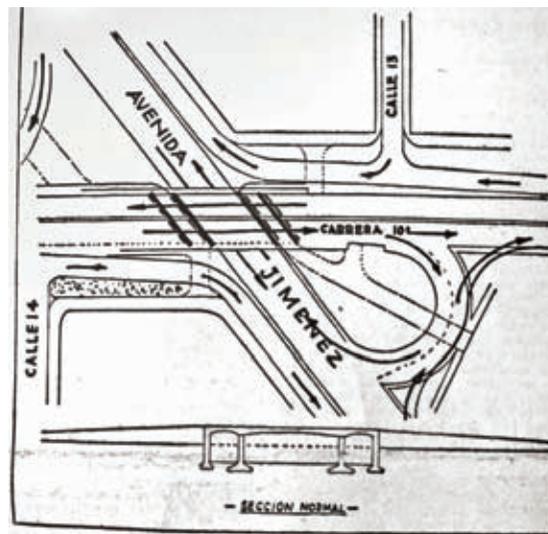
En marzo, ya el municipio habla de desviar varias rutas de buses por la nueva carrera Décima, desde el *round point* de San Diego hasta la avenida Jiménez de Quesada y viceversa (El Tiempo, 1952-3-3, p. 2). Así comienzan a calmarse los nuevos comerciantes de la Avenida, que se quejaban de mucha soledad en su calle, lo cual afectaba sus negocios, sobre todo luego

de pagar, según ellos, alta valorización y elevados impuestos.

Toda gran avenida se la construye pensando ante todo en la velocidad, ¡esa es la modernidad!, rapidez permitida por su curso recto, el piso pavimentado y reforzada con su aspecto límpido para vehículos de motores poderosos y rugientes. Entonces se vuelve pista deportiva, como cuando el Motoclub organiza el Circuito Central Ciudad de Bogotá, para el 29 de junio, en la nueva avenida del Libertador. El circuito se forma entre San Diego y la Jiménez, amplio y aún rodeado de casuchas y de cascarones de demolición, con la forma de un circo máximo pero con aurigas de casco y anteojos,

ases del motociclismo en carruajes de motores de muchos caballos; la ciudad como escenario que presencia el despliegue modernista.

El municipio compra 44 fanegadas en Paiba, con el propósito de construir allí la gran central de mercados. Es un primer paso para hacer realidad la erradicación de las plazas de mercado Central y de Las Nieves, que constituyen tanto un problema de tránsito como de higiene y, por tanto, afectan el ambiente de la nueva avenida. Se busca con esta iniciativa organizar de manera más moderna el problema del abasto de toda la ciudad (El Tiempo, 1952-2-24, p. 1).



### **Puente entre la Avenida Jiménez y la Carrera 10a.**

> Propuesta de puente en la carrera Décima sobre la avenida Jiménez. *El Siglo*, 1952-2-14, p. 1



> Competencia motociclistica por la carrera Décima el 29 de junio de 1952, vista desde la avenida Jiménez hacia el norte.  
*Foto Sady González. Revista Número, 2007, p. 175*

A finales de mayo, comienzan la “demolición del costado oriental de la plaza central de mercado, en una amplitud de 10 metros y en una longitud de 80 metros”, con el fin de permitir el paso de la avenida del Libertador en su tercer tramo, que irá hasta la calle Sexta (El Tiempo, 1952-5-27, p. 3). La plaza desaparecerá por etapas; se comienza por los pabellones situados sobre la carrera Décima, pero el plan del ejecutivo es eliminarla toda en el más breve plazo. Situada a sólo “dos cuadras de la Plaza de Bolívar, ha sido la causa de que ese sector centralísimo de la ciudad presente en todo momento el más deplorable aspecto, [el retiro de este mercado] es la única manera de liquidar los grupos de gentes de la

peor condición que deambulan en todo momento por allí, [... así] se acabarán los hoteluchos y posadas de mala muerte, las fondas y ventas clandestinas de licores, los centros de perdición, y esto traerá una verdadera revolución urbanística en este sector de Bogotá”. Más adelante concluye que “la ciudad tendrá allí uno de sus principales centros de progreso y los dueños de finca raíz podrán obtener inclusive (sic) el verdadero valor de sus propiedades” (El Espectador, 1952-4-18, p. 7).

Pero después de tanto esperar el gran predio para la plaza de mercado moderna e integral, la propuesta final es llevar el mercado a “una construcción provisional” en la plaza España, a lo cual se opone de manera enfática la

Sociedad de Mejoras. Esta lamenta que habiendo “tantos lotes baldíos y de considerable capacidad y tantos lugares adecuados para el nuevo mercado, se fuera a escoger el bello parque dedicado al recuerdo de la Madre Patria y del genio de Cervantes, para encaminarlo a convertirse en la zona de infección moral y material que entre nosotros es característica de las plazas de mercado”. Y bueno, allí se trasladó y allí permaneció más de 40 años, para pasmo del gran escritor y de la Madre Patria, no para nosotros que conocemos cómo actuamos los hijos de la patria (El Espectador, 1952-6-18, p. 16).

Insisten en la prolongación de la carrera Décima, de la Jiménez hacia el sur, donde se calcula la valorización para las tres primeras manzanas en \$24.000.000, pero el problema es que allí ya se ha cobrado este gravamen, tanto para las obras de la Jiménez como para la plaza de Nariño. De igual manera, se calcula en \$31.000.000 la valorización de la Jiménez hasta la calle Sexta, pero “debido a las circunstancias económicas y de los distintos vecinos afectados por este impuesto”, el municipio debe absorber parte de ese gravamen (El Espectador, 1952-5-8, p. 12). En otro cálculo, hablan de \$9.361.941 por el cobro de valorización de los predios de la avenida del Libertador entre la calle 10 y la avenida Jiménez (El Siglo, 1952-6-7, p. 3). El municipio plantea una liquidación provisional de la valorización en los sectores 7 y 8, calles 10 a Jiménez, por un total de \$9.361.940,68 (Anales del Concejo, Resolución 242, 1952, p. 635), al tiempo que se están realizando cobros de valorización en la calle 32, donde quedará la plazuela de San Martín (Resolución 232, 1952, p. 588).

Se asignan partidas para la ampliación de la carrera Décima de la Jiménez hacia el sur y de la calle 24 al norte (Alcaldía de Bogotá, Decreto 171, 1952, p. 425). Hay varias negociaciones, entre las calles 12 y 13, o en el tramo norte<sup>30</sup>. La más importante es la del edificio Salgado

30 En la calle 23 se avalúan, a \$400 la vara, tres zonas que le quedaron al municipio luego de pasar la avenida, por las que los hermanos Herrera Carrizosa ofrecen \$350. Se permuta un lote de la casa baja de la calle 24 número 9-58 por otro en la misma calle 24 que ha resultado del trazado definitivo (Personería, Contrato 662, 1951, p. 290). Ya se arriendan solares en la esquina de la calle 18 a \$250 mensuales (Junta Asesora y de Contratos, Acta 49, Contrato 637, 1951, p. 116). En el otro extremo, en una compra se paga en la calle 12 a \$585 la v2 de terreno y a \$422 el m2 de edificación en dos pisos (Personería, Contrato 147, 1952, p. 437). En el Acta 11/52, la Compañía Colombiana de Seguros vende al municipio un edificio de cuatro pisos en el número 12-53/75; son 1.906 v2 a \$550 cada una, área construida en cuatro pisos a \$875 y de un piso a \$90, en un ne-

número 12-79/99, inmueble de siete pisos y mansarda, ubicado en la esquina de la calle 13 con carrera Décima, muy elaborado, con estructura de concreto y profusa decoración. Es propiedad de Soledad Jaramillo de Gómez y se paga a \$1.196 la vara y a \$196 la construcción, en un negocio de \$2.402.261,28 (Anales del Concejo, Acta 11, 1952, p. 565). El inmueble es entregado el 31 de mayo de 1952 y a comienzos de junio inician su demolición (Junta Asesora y de Contratos, Acta 42, 1952, p. 1338).

Por el momento suspenden la negociación con los padres Redentoristas de la iglesia de Santa Inés (Junta Asesora y de Contratos, Acta 29, 1952, p. 825), la cual “no será demolida por ahora”, y se informa sobre la necesidad de comprar al gobierno nacional el edificio de la Imprenta Nacional que debe ser derribado. Pero sí hay tratos con doña Lucy Durán de Wiesner para la adquisición del edificio “La morada del Altísimo”, de la familia Wiesner Durán, en la misma calle 13 con carrera Décima y de tres y cuatro pisos (Junta Asesora y de Contratos, Acta 45, 1952, p. 1369), luego expropiado por medio del Decreto 320 de 1952 y que también debe ser demolido. Parece ser el mismo que se expropia en el número 12-82/98 al señor Francisco Wiesner Rozo, un lote de 441 varas y 861 metros de construcción. Así comenzaba la expansión hacia el sur, operación aun más difícil que la que había sido necesaria en el tramo norte (El Tiempo, 1952-6-4, p. 20).

El municipio realiza varias compras<sup>31</sup>, al tiempo que logra un empréstito por \$600.000, pagadero en dos años y medio, para adelantar las obras de la Recoleta

gocio de \$1.644.000, mientras que en el número 12-29 el municipio paga a \$585 la v2 de terreno.

31 En el número 12-01/13 por \$883.760 pagaderos en bonos de progreso urbano de un lote de 438 v2 a \$1.250 c/u y 1.020 m2 de un edificio de cuatro pisos a \$330 c/u (El Tiempo, 1952-6-19, p. 18; El Siglo, 1952-6-12, p. 5). En el número 12-30 de 330 v2 (El Tiempo, 1952-7-2, p. 18). En el número 12-79/99 y número 10-11/17 de la calle 13, el municipio compra por \$2.400.000 el edificio Salgado, de siete pisos (El Tiempo, 1952-8-27, p. 18). En el número 10-04/14 de la calle 13 y el número 13-09 de la carrera 10, adquiere 638 v2 a \$1.540 c/u y 253 m2 de una edificación de un piso y sótano, con varios precios, por un total de \$1.015.454. Se pagarán en bonos de progreso urbano cotizados por su valor nominal, pero se descuentan \$9.581 que deben sus propietarios por valorización de las obras de la Plaza de Nariño. El saldo se pagará en el año siguiente a la entrega del inmueble, con intereses del 6% anual en bonos cotizados al 55% y por trimestres vencidos (El Tiempo, 1952-8-27, p. 18). El municipio compra un local en el número 10-08 de la calle 11 con 54 v2 y la casa número 11-17/23 por \$274.265 (El Tiempo, 1952-12-3, p. 16). En el número 6-07 por \$86.688 de 470 v2 a \$130 c/u y 237 m2 de edificación a \$108 c/u. En el número 11-61 y 10/05/19 de la calle 12, compra un inmueble por \$1.725.432 (El Siglo, 1952-7-6, p. 14).



> Carrera Décima hacia el sur desde la calle 23.

Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

del San Diego (El Tiempo, 1952-6-15, p. 15; El Siglo, 1952-6-7, p. 3). En el Acta 48 de 1951, se registra la compra de los terrenos necesarios para construir la glorieta reguladora del tránsito en las calles 24 y 25, cruce de la carrera Décima con la avenida Jorge Eliécer Gaitán, la calle 26, y se contrata su construcción. En el Acta 28 de 1952, se encarga a Jorge Hoshino la arborización de la glorieta, así como se contrata el alumbrado entre las calles 20 y 27. Al realizarse la glorieta, el templo del Libertador queda descentrado, lo cual es motivo de críticas y comentarios, como también se lamenta la desaparición del busto de José Asunción Silva que se hallaba en esa zona (El Espectador, 1952-1-17, p. 9). En febrero ya se ha terminado la construcción del *round point* del Centenario y entonces la "barrera décima", como la llamaban con ironía los bogotanos, se abre por fin al tráfico de la ciudad (El Espectador, 1952-2-1, p. 1).

Ante la inminente salida del alcalde Trujillo Gómez por haber sido nombrado gerente de la Empresa Colombiana de Petróleos, el presidente nombra a Luis Carre-

ño Mallarino, quien es el cónsul de Colombia en Nueva York. Pero como este vacila o no puede posesionarse de inmediato, entonces se nombra al secretario de gobierno del municipio, Manuel Pardo, como encargado de la alcaldía. (El Tiempo, 1952-6-10, pp. 1 y 7).

Pronto vuelve a atizarse la polémica sobre la demolición de la iglesia de Santa Inés. Guillermo Hernández de Alba sostiene que Bogotá está muy preocupada por el asunto, pues "cada día ve desaparecer jirones de su vieja estampa virreinal tan característica entre todas las ciudades latinoamericanas y que tantos elogios y deseos por su conservación y defensa integral hacen expresar a viajeros ilustres." La avenida Décima, prosigue, ya está en la calle 10 y se encuentra frente a frente "con la antigua iglesia monacal de las Ineses, monumento de la pericia de los maestros arquitectos, canteros, ensambladores, entalladores e imagineros del siglo XVII santafereño". Menos mal que frente al Plan Regulador están dos devotos de los monumentos que son decoro del arte hispánico florecido en el Nuevo Reino de Granada, los doctores Arbeláez

Camacho y Pizano de Brigard que ya encontrarán cómo resolver el problema de la hermosa nave de Santa Inés.<sup>32</sup> “Conduce su criterio la célebre ‘Carta Internacional de Atenas’, promulgada en 1935, mandamiento del perfecto arquitecto y urbanista, la que encarece perentoriamente no sólo la conservación de los monumentos antiguos sino su exaltación y su valorización para que sean mejor estimados. Una vía de tránsito no puede arrasar como un tanque de guerra. Sobre el erial no puede erigirse la tradición, base inconvencible de la patria misma. (...) no nació Bogotá expósita, su abolengo es preclaro y a su impetuoso desarrollo actual debe incorporarse el legado armonioso y sincero de cuatro siglos de noble y pausado esfuerzo” (El Tiempo, 1952-9-12, p. 4).

Javier Arango Ferrer insiste en que “a la torpeza con que se han sorteado los intereses de la ciudad no le ha quedado otro recurso que echarse en brazos del esnobismo o de la ramplonería para demoler, so pretexto de renovarnos, lo que no hemos sido capaces de conservar ni de sustituir”. Ya son, prosigue Arango Ferrer, muchas las joyas coloniales desaparecidas y “en cambio nos han entregado una ciudad adocenada. Recordar tales desafueros sería tan estéril como el llanto de los judíos sobre las ruinas del templo de Salomón. Pero nos queda la esperanza de que la piqueta demoledora tendrá en lo sucesivo dos ojos para saber mirar y un corazón leal para saber amar las sagradas reliquias del pasado que aún sobrevivan en el burgo de Jiménez de Quesada”, En su concepto, debe ser posible conservar la iglesia, tanto por razones históricas y estéticas, como por ventajas urbanísticas, y armonizar las necesidades del tráfico con los imperativos silenciosos de la historia y de la tradición ciudadana. No se puede ir tumbando todo cuanto halle al paso la piqueta, pues las avenidas anchas y rectas flanqueadas de rascacielos pueden enriquecerse con recodos para respetar alguna imagen del pasado. “La urbanización no es la ciencia de complacer los autobuses sino el arte de darle expresión peculiar a las ciudades” (El Tiempo, 1952-9-30, p. 5).

La polémica no era pues si pasar o no la avenida, sino si debía hacerse un desvío que conservara la iglesia. La iglesia de San Juan no era problema, pues la avenida le pasa-



> Avenida Jiménez con carrera Décima.  
Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



> La Morada del Altísimo y edificio Salgado.  
El Espectador, 1952-7-8, p. 3

32 El problema es que estos dos devotos arquitectos renunciarían al Plan Regulador el 16 de septiembre, al parecer por motivos de viaje (El Tiempo, 1952-9-16, pp. 1 y 11).

> La Carrera de la Modernidad



>Demolición Edificio Salgado. Carrera Décima vista al norte.  
Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá



>Obras en la carrera Décima, al fondo Hotel San Diego.  
*El Espectador*, 1952-2-1, p. 1



>Los bomberos colaboran con la demolición de la Morada del Altísimo arrojando chorros de agua para debilitar los muros.  
*El Espectador*, 1952-9-26, p. 7

**Edificio CAROLINA VASQUEZ de OSPINA**  
Arquitectos: HERRERA CARRIZOSA Hnos & Cia., Ltda.  
Interventor: HUBEN VALLEJO JARAMILLO

**Cerraduras "SCHLAGE"**  
Almacén EL ARQUITECTO  
SAMPER ORTEGA & URDANETA LTDA.  
Calle 13. Nº 1027 - Teléfono 14326 y 12317 - Bogotá

**VENTANAS DE TALLERES CENTRALES, S. A.**  
MAS DE UN CUARTO DE SIGLO EN LA INDUSTRIA METALICA  
Calle 13. Nº 2810 - Telefonos 7380 - 7483

**ALFA & COMETAL S. A.**  
La Esclusión de esta Edificio fue escudada por  
**Alpha & Cometal S. A.**

**ARTEFACTOS SANITARIOS "Standard"**  
De las variedades que existen de la más alta calidad. Resistentes a los ácidos. Dureza. Inerte a los insectos y roedores.  
Asesorar en Bogotá: HANGNER, VILLA & HARDERS, LTDA.  
Calle 14. Nº 741. Tel. 10336

**Las Cortinas Metálicas Enrollables**  
Instaladas en este Edificio son del modelo de LISO  
Fabricantes: **La Seguridad, S. A.**  
Teléfono 13820 - Fabrica Calle 13.A. Nº 3595 - Bogotá

**ALMACEN CRISTAL**  
CARRERA 8ª. Nº 1788  
Vidrios y cristales esmerilados y sin colorar - Artículos plásticos  
Españoles de cualquier forma y tamaño - Artículos plásticos  
SERVICIO OPORTUNO Y ECONOMICO

**RADIOAGENCIAS Bogotá, Ltda.**  
Carrera 3ª. 2171 - Teléfono 25416  
AMPLIFICACION DE SONIDO

**TALLERES DE CARPINTERIA Y EBANISTERIA**  
LUIS F. GOMEZ F.  
Muebles para el hogar, oficinas y escuelas de madera  
Calle 2ª. Nº 251 - Teléfono 10336

**CANTERAS DE PERREROS Ltda.**  
Aire Acondicionado  
**CARRIER**  
Equipos modernos e instalados por  
**INTERAMERICANA S. A.**  
Bogotá - Barranquilla - Cali - Medellín

**LADRILLOS PERFORADOS**  
El Progreso, S.A.  
(FABRISA)  
Muelle de la Carrera 13. 3016 - Teléfono 99 099  
Muelle de la Carrera 13. 3016 - Teléfono 99 099

**Ferrertería OBGONCHA Ltda.**  
Fabricación y reparación de maquinaria agrícola y doméstica.  
Muelle de la Carrera 13. 3016 - Teléfono 99 099

**Ferrertería OBGONCHA Ltda.**  
Fabricación y reparación de maquinaria agrícola y doméstica.  
Calle 13. 3016 - Teléfono 99 099

>Edificio Carolina Vásquez de Ospina o Residencias el Parque.  
*El Espectador*, 1952-2-14, p. 11



>Plaza de mercado de las Nieves.  
Foto: Sady González. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá

ba de lado. Santa Inés sí lo era; estaba en medio del curso de la nueva avenida. Hacer allí una glorieta requeriría demasiado terreno para su amplio giro; se debía realizar un desvío para cada calzada y continuar la avenida hacia el sur. Entonces, “San Juan de Dios con sus tres naves, sus altares barrocos y sus famosas obras pictóricas, y Santa Inés la del alfarje mudéjar y la del arco toral más hermoso de Colombia, serán la pausa lírica y mística del tiempo antiguo; dos relicarios que llevará al pecho la avenida del Libertador” (El Tiempo, 1952-9-30, p. 5).

El dilema, sostienen los funcionarios del Plan Regulador, es escoger entre preservar la iglesia de San Juan o la de Santa Inés, pues mantenerlas ambas es imposible. Además, sería un gran error suspender la avenida en la calle 10. Al decidirse a conservar la primera, muchos insisten en salvar también la segunda, pero en tan corto tramo no es posible hacer los desvíos para hacer dos calzadas a cada lado y dejarla en medio de una isla; entonces se decide tumbarla, aunque la labor respectiva se aplace hasta terminar de comprar los predios del sector (El Espectador, 1952-9-23, p. 10).

Desde la otra esquina, el arquitecto Mario Flórez Cameiro insiste en que “nuestra ciudad hace frente a una crisis. Se ve convertida en ruinas y debemos enfrentarnos con coraje a lo que representan las nuevas fuerzas destructivas de la civilización. No podemos aferrarnos a los claustros y a los templos cuando queremos mejorar nuestros trazados. Nada es permanente, [...] pero si da pena demoler la iglesia, es necesario] dar paso al progreso y mantener la vida en acción” (El Espectador, 1952-9-25, p. 14).

Por otra parte, con respecto al Plan Regulador, el nuevo director de la oficina del Plan, Ernesto González Concha, ve inconveniente la prórroga del contrato que se tiene con Wiener & Sert, pues lo que hace falta puede hacerse acá y, por otra parte, el misterio de las decisiones del Plan ya son casi míticas por lo desconocidas y mantenidas en secreto. Ya la prensa titula la noticia con un interrogante: ¿este Plan fue un fracaso? (El Tiempo, 1952-9-27, pp. 1 y 17). La chispa irónica de los bogotanos comienza a llamarlo el “Plan Regulación”, dada su poca eficacia dentro del desarrollo de la ciudad. Se habla de su impracticabilidad técnica y de su excesivo costo para las obras o reservas de tierras: por ejemplo, las zonas verdes, una de las mejores ideas

del Plan Piloto, que eran las escorrentías convertidas en parques longitudinales, cuestan más de cien millones de pesos, razón por la cual “se ha resuelto prescindir definitivamente de la recomendación de los técnicos para ceñirse a la realidad fiscal y a las necesidades de la urbe” (El Espectador, 1952-2-22, p. 1). Lo cual es una lástima, pues constituía uno de los mejores aportes del Plan Piloto, que hubiera dejado bellos parques longitudinales para la ciudad, además de la protección de las quebradas.

El arquitecto Carlos Martínez, entusiasta impulsador de los Planes Piloto y Regulador, ahora se pregunta si la iniciativa resultó ser un fracaso. “Puro tamo”, pura paja, diríamos hoy. La negociación total, dice en el editorial de Proa, fue de 223.000 dólares; se acordó “que en este proyecto colaborara el señor Le Corbusier y se fijó el mes de agosto de 1952 para la entrega total del trabajo”. El convenio entusiasmó a los jóvenes arquitectos y esperanzó a comerciantes e inversionistas por lograr un instrumento que modelara con lógica y estética la ciudad. Pero ahora, vencidos los términos, se modifican las cláusulas a favor de los contratistas para ampliarles el plazo y, además, el municipio debe recogerles una información ¡que ellos han debido tener desde el principio! Quizás todo se hubiera podido hacer acá y a costos menores, pero “habrá que esperar medio año más, quizás esa es nuestra última esperanza [...], que la última entrega sea realmente valiosa, para que puedan restañar] el prestigio que en Colombia están perdiendo. Ver para creer” (El Tiempo, 1952-12-10, p. 10).

En otra ocasión, el mismo arquitecto Martínez se declara complacido porque los señores Wiener y Sert “no continúen prestando su colaboración en este problema. Bogotá tiene profesionales con mayores informaciones de las necesidades de esta ciudad, que esos profesionales cuyas oficinas están en Nueva York”. Hablan también Jorge Gaitán Cortés, Jorge Arango y Gabriel Serrano, para insistir en la necesidad de completar el plan y de adoptarlo para controlar el desarrollo de la ciudad, aunque el asunto ha estado tan oculto que no es posible opinar en detalle sobre el problema. El director de la Oficina del Plan, Ernesto González Concha, declara que el contrato se va a modificar, pero no a las patadas, para obtener, como en fútbol, aplausos, sino considerando

que el Plan no ha fracasado pues aún está en gestación y ya hay valiosos estudios y orientaciones. En todo caso, prosigue “recordemos, para no desanimarnos ni desorientarnos, que la senda del éxito siempre la han amojonado fracasos bien aprovechados” (El Espectador, 1952-9-27, p. 2).

Un empresario habla del sistema de regulación urbana elaborado por técnicos extranjeros, y agrega que “como un anillo de hierro, el endemoniado plan envuelve desde hace más de dos años el extenso perímetro de la vieja Santafé y mantiene bajo una amenaza permanente a propietarios y vecinos, que no pueden disponer de su patrimonio, ni prospectar nada nuevo en materia de embellecimiento porque dondequiera se atraviesa el inciso legal, cuando no el enrevesado régimen de valorización” (El Espectador, 1952-10-9, p. 4). Otro urbanizador lo llama no Plan Regulador sino Plan Congelador pues, según él, solo ha servido para congelar zonas y negar demarcaciones para construir.

Un periodista, que firma como CCL, incluso tacha el Plan Piloto de ser un estorbo. Fue adoptado en abril de 51, por el Decreto 185, para que, a manera de anteproyecto del Plan Regulador, encauzara el desarrollo urbano de Bogotá, pero “la norma general se fue al diablo”: el perímetro fue reformado pronto, pues a muchos urbanizadores y habitantes que habían quedado por fuera “no les cayó en gracia la decisión de los urbanistas extranjeros y obtuvieron ampliaciones de consideración”. Mientras que el Plan Regulador se mueve a cámara lenta, muchas zonas pobladas continúan extra-perímetro, la zonificación tampoco ha servido y tan sólo se ha anunciado una central de abastecimiento, en tanto que el plan vial sólo ha servido para congelar la propiedad y nada se puede construir pues las vías no se sabe cómo ni cuándo se ampliarán.

En realidad, los autores del Plan se estaban demandando demasiado, pero el meollo del asunto era la idiosincrasia nacional reacia a toda planificación, a todo acuerdo básico que discipline iniciativas y las encauce hacia un sólo propósito. Como remata el periodista, los entendidos afirman “que un plan urbanístico debe ser acorde con la psicología, con la idiosincrasia de la colectividad donde se va aplicar y que no puede ser elaborado cablegráficamente” (El Tiempo, 1952-12-24, p. 24). No

podía pues haber plan, ni Regulador, ni “congelador” o “regularón”, ni de Le Corbusier, ni de Wiener o Sert, ni de Proa, ni de nadie; al fin llegaríamos a formular un “plan vial” con algunas normas generales para que cada quien hiciera lo que quisiera o pudiera, parecido a nuestro “sistema” de transporte público, auténtico exponente de nuestra capacidad de “planificar”.

Otro problema candente era la creación del Distrito Capital. Un ciudadano dice estar dispuesto a ceder lo que se requiera pero que lo definan, pues “así no se puede vender la tierra, ni se puede edificar en ella, ni nada” (El Espectador, 1952-10-2, p. 11). Para Jorge Zamora Pulido, la urbanización y parcelación de la Sabana es “la reencarnación del Paseo Bolívar”; por eso es urgente tener una entidad técnica que pueda garantizar “el cumplimiento de normas próximas a dictarse, fácilmente burlables si quien las va a hacer cumplir no cuenta con la experiencia de Bogotá” (El Siglo, 1952-3-28, p. 10). Este urbanizador plantea la necesidad de un Plan Piloto para toda la Sabana, capaz de controlar el proceso que no sigue hasta ahora plan ni lógica alguna (El Espectador, 1952-1-15, p. 2). Los urbanizadores se organizan y crean la Federación de urbanizadores y parceladores, ANDUP, con el fin “de cooperar con las entidades administrativas, para que esta actividad comercial tenga también un fin social benéfico para la comunidad” (El Espectador, 1952-6-18, p. 2).

Por fin, el 21 de noviembre, el alcalde Manuel Briceño, el urbanista Paul Lester Wiener y el abogado Santiago Iriarte Rocha, representante de la firma Wiener & Sert en Bogotá, firman el contrato de modificación del primitivo negocio para la elaboración del Plan Regulador. Se comprometen a entregarlo antes de mayo de 1953, junto con los planos completos y las memorias explicativas. Además, pactan seguir asesorando al municipio durante un año más para las modificaciones que puedan requerirse (El Siglo, 1952-11-22, p. 10).

Pero la Décima sigue su carrera. El 13 de marzo ya había sido inaugurado el edificio de la firma Ganados e inversiones, en la calle 25 con carrera 10, “construcción de 10 pisos que viene a consolidar el progreso urbanístico de la capital” (El Siglo, 1952-3-15, p. 10). En realidad se lo llama Residencias el Parque, un edificio impactante de catorce pisos frente al parque del Centenario, con



>Carrera Décima en intersección con la avenida Jiménez. Edificio Sociedad de Agricultores en construcción.  
*Revista Cromos, 1951-5-12*

estructura metálica y cada apartamento con todo el confort moderno y acabados de lujo; es el primer gran edificio de la nueva avenida (El Tiempo, 1952-3-13, p. 1). De igual forma, en agosto se concluye el moderno edificio del hospital San Juan de Dios, el día de celebración de la fiesta de la Beneficencia de Cundinamarca; ha costado \$8.500.000, tiene nueve pisos y es inminente la prestación de servicios externos (El Tiempo, 1952-8-1, p. 3). Las obras en la nueva *Cité Restrepo* se hallan muy adelantadas; la firma Tejeiro & Blumenthal realizó el proyecto y a la vez dirige las obras de construcción (El Espectador, 1952-10-23, p. 12). Y se tramita un contrato para hacer la iluminación definitiva de la carrera Décima; tendrá postes altos de San Martín a la glorieta de San Diego y bajos hasta la calle 20; queda pendiente definirla desde allí hacia el sur (El Tiempo, 1952-6-23, p. 13).



>Inauguración del nuevo hospital San Juan de Dios.  
*El Tiempo, 1952-8-14, p. 1*

## 1953

El 12 de febrero se anuncia que “terminadas las demoliciones en la avenida Décima o del Libertador en la etapa de la avenida Jiménez a la calle 10, se iniciaron hoy las obras de construcción de la vía, que, según informó el alcalde encargado, Manuel Briceño, tendrá un perfil igual al del tramo que se construyera en la administración de Fernando Mazuera Villegas, esto es un prado central y dos rutas laterales”. Los puestos de mercado de la plaza Central que quedan, pasarán en dos meses al lote que el municipio arrendó frente a la plaza España, y en el predio donde estuviera el mercado, la nación erigirá el palacio de Justicia. Con el dinero de su valorización se construirá la central de Abastecimientos de Paiba (El Tiempo, 1953-2-12, p. 16).

Con respecto al tramo sur, se dice que es urgente acabar con el estancamiento de la ciudad hacia este sector, tumbar tanto el dogma de que las ciudades progresan hacia el norte como el muro del hospital de La Hortúa que bloquea el paso hacia esta dirección. Allí, la Ciudad Jardín permanece aislada y existen enormes latifundios fecundados por aguas negras que sólo sirven “para cebar ganado, cuya leche no debe ser muy recomendable”; en cambio, estas tierras deberían servir para mitigar el serio problema de la vivienda. Pero, para ello, se requiere dar continuidad tanto a la avenida Caracas como a la carrera Décima (El Tiempo, 1953-6-2, p. 5), razón por la cual se aceleran las compras de predios requeridos para concretar este tramo sur, sobre todo entre las calles 13 y 10<sup>33</sup>.

---

33 Las monjas Betlehemitas venden su predio de la calle Novena, esquina noroeste, por \$704.226 en Bonos Pro-urbe a pagar en dos años, pero dicen tener una “urgida necesidad de contar con el dinero” de al menos los intereses. Se compra en el número 10-18/20 a \$425 la v2, como también el lote del número 11-03/11/13 de 387 varas a \$495 la v2. En la calle 11 número 10-18, se paga a \$425 la v2 de terreno y a \$125 el m2 de construcción (Departamento de Obras Públicas, Contrato 341, 1953, p. 1425), a la vez que se compra un predio en el número 12-56/58. Al señor Manuel Peraza se le reconoce a \$798 la v2 por su edificio en la esquina noreste de la calle 13. Mientras que, en el sector del norte, se vende a doña Leonor Gómez de Martínez Cárdenas un lote en el número 24-25, de 326 varas a \$556 la v2. También compra el municipio en el número 11-03/11/13 por \$210.000 de 387 v2, más un edificio de un piso de 248 m2 (El Tiempo, 1953-6-5, p. 3).

Por otra parte, Hernán Gutiérrez Arango permuta su propiedad en el número 11-57 por la del número 12-82/98, donde vale a \$1.400 la v2, y se cambia con el gobierno nacional un lote (2.121,70 m2) de la calle 10 entre carreras 10 y 11, por el Teatro Municipal de la carrera Octava entre calles 8 y 9

En la parte norte, las empresas de energía eléctrica plantean comprar el lote donde está la plaza de Las Nieves y ofrecen pagar un millón de pesos. Pero antes de considerar la negociación, el municipio debe pensar en el traslado del mercado, pues por su situación central el municipio debe tener en cuenta que “para el desarrollo urbano y saneamiento de este sector es indispensable la supresión el mercado que allí funciona” (El Tiempo, 1953-5-20, p. 16).

Está próximo a terminarse el Hotel Tequendama, “un grande y moderno hotel para Sur América (...). En octubre de 1950 unas barracas que eran usadas por el ejército y un pequeño parque ocupaban el sitio (...) en agosto de 1951 el nuevo hotel estaba en obra”; para su realización se trajeron más de millón y medio de dólares en materiales y equipos desde los Estados Unidos. El Tequendama “tomará su lugar como uno de los hoteles verdaderamente acogedores del mundo, y los colombianos podrán sentirse, no sin razón, bastante orgullosos de él” (El Tiempo, 1953-3-18, p. 16). Un día después se aclara que el costo total de la obra fue de \$21.500.000 (El Tiempo, 1953-3-19, p. 15). El 16 de mayo, el hotel es solemnemente inaugurado, con un banquete el viernes en la noche de víspera y un baile de caridad el sábado a beneficio del hospital de la Misericordia (El Tiempo, 1953-5-8, p. 9).

El 13 de junio se da el golpe militar de Rojas Pinilla, quien pocos días después y por medio del gobernador Luis Caro Escallón, nombra como alcalde de Bogotá al coronel Julio Cervantes. Este toma posesión del cargo el 30 de junio y a los pocos días manifiesta la esperanza de que el Plan Regulador, que debe ser entregado en agosto, amplíe el perímetro urbano por el occidente, pues por el oriente el acueducto ya no puede suministrar agua por encima de la cota 2.700. Es urgente modificarlo dado el “mercado desorden que se contempla extendiéndose incontenible de sur a norte, sin proporción técnica de ninguna clase” (El Tiempo, 1953-7-1, p. 22).

El alcalde coronel decreta la clausura de tres plazas de mercado: Central, Las Nieves y Chapinero, “por no prestar a los ciudadanos garantías de seguridad, morali-

---

(2.379,40 m2) y el lote de la Plaza Central de mercado de las carreras 10 y 11, entre calles 10 y 11 (Decreto 0655, 1953, p. 341). Ya se arrienda a \$350 mensuales un local de la calle 10 número 10-65, y la señora María Venegas Leyva ofrece comprar a \$700 por v2 en la calle 17.

dad, y salubridad". Desde 1949 está prohibido hacerles ampliaciones y mejoras, pero por expansión de actividades se han invadido andenes y calles aledañas con perjuicio notable para peatones y vehículos; entonces "una administración municipal ágil en la solución de los problemas exige tomar medidas oportunas y eficaces para el bienestar ciudadano". La primera, la Central, debe cerrarse el primero de agosto, la de Las Nieves, el dos de septiembre, y la de Chapinero, en octubre. Ordena mi coronel descongestionar las zonas centrales y eliminar los inconvenientes económicos, higiénicos y estéticos que presentan: ¡Carrera mar! Se abrirán pronto establecimientos modernos para estimular que los capitales privados se vinculen a ellas. Mientras que su secretario de gobierno ratifica las decisiones y agrega que así "ha quedado por el momento juiciosamente resuelto un problema grande en quince días, ritmo al cual nos lleva nuestro alcalde [...y remata preguntando:] ¿verdad que las Fuerzas Armadas velan por la salud de la República?" (El Tiempo, 1953-7-17, p. 3).

Hasta el momento, nuestras plazas de mercado "carecen de todo atractivo. Son, por el contrario un espectáculo repugnante. Por la suciedad que las rodea [... para las amas de casa ir allí] es algo así como emprender una expedición rodeada de fatigas y contrariedades" (El Tiempo, 1953-8-4, p. 5). Luego de tantos años en que los ciudadanos pedían la eliminación de la plaza, llega la iniciativa militar que puede tomar decisiones de modo más expedito. En la historia de las ciudades, la autoridad fuerte ha propiciado cambios pronto y sin que nadie se pueda oponer. La demolición de la plaza Central, o de La Concepción, comenzará el 1 de agosto. A las tres de la tarde habrá "una procesión entre la plaza central y la plaza Matallana, localizada ésta en el lote ubicado en el costado occidental del parque España. El desfile lo encabezará el alcalde municipal, coronel Julio Cervantes y todos sus secretarios, a quienes seguirán los vivanderos, según el orden acordado en el programa". Cargarán la imagen de la Virgen Santísima y la ubicarán en el nuevo lugar, donde habrá una misa campal con música de la Banda de la Policía. (El Tiempo, 1953-7-31, p. 15).

En cumplimiento del programa de llevar estas actividades hacia la periferia, a núcleos modernos, bien equipados y mejor ubicados, también la plaza de mercado de



**AVTPISTA BOGOTÁ - CHIA**

Perfil transversal de la autoestrada con sus correspondientes cunetas. En el centro una zona verde divisoria. A los lados las cuatro calzadas en cemento, de tres metros de ancho cada una. En los extremos un metro de pavimento para seguridad y por último las cunetas.

### Primera Auto-Estrada del País Construirán de Bogotá a Chía Cuatro Pistas de Cemento en Línea Recta

**Grandes Economías de Gasolina y de Llantas se Obtienen**

Una autoestrada recta, de cuatro pistas y de 22 y medio kilómetro de longitud se construye entre la Avenida de Chile y la vereda población de Chía por la antigua carretera del Ferrocarril del Nordeste. Esta obra forma parte del sensacional plan de pavimentación elaborado por el doctor Jorge Llerve, actual gobernador del departamento.

Con la eliminación de las curvas y la amplitud de las calzadas se reducirá el tiempo de recorrido entre la capital y el puente del Común a 21 minutos, o sea a una tercera parte del tiempo que hoy se gasta. También desde el punto de vista del consumo de gasolina, de las llantas y de los repuestos, la autoestrada significará una economía para los transportadores de varios millones al año.

La actual carretera, construida por el borde de los cerros, presenta curvas torcidas que originan numerosas accidentes, especialmente en los días de fiesta, cuando los bogotanos, en busca del campo, se concentran en ella, que en algunas partes solo tiene cinco metros de ancho. Todas las carreteras que forman la red hacia Boyacá, los Santanderes y el norte de Cundinamarca.

La obra proyectada, que tendrá cuatro calzadas de cemento de tres metros cada una, y dos metros a los lados de asfalto de un metro cada una, lleva en el centro una zona verde de un metro de ancho.

La autoestrada empezará en el sitio donde termina la carrera hacia al llegar a la Avenida de Chile, de manera que desde el Puente del Común habrá una línea recta a partir de la plaza de Boyacá.

La obra será ejecutada por uno de los tres consorcios contratados por la Gobernación y que actúan bajo la dirección de la casa Cristóbal and Nielsen.

**Ayer fué Operado el**

>Arriba: Demolición plaza de mercado Central.

*El Espectador*, 1952-9-16, p. 7

Abajo: Nueva vía de conexión de Bogotá a Chía.

*El Siglo*, 1950-10-04, p. 10



Las Nieves es clausurada, como estaba previsto, a partir del 1 de septiembre (El Tiempo, 1953-9-1, p. 1). Algunos vivanderos se instalaron en la Central de la carrera 13 con calle 17, otros en La Concordia y otros en el Samper Martínez (El Tiempo, 1953-9-2, p. 9). A la pregunta de una periodista sobre la eliminación de la plaza, responde la marchanta, muy triste por tener que irse del mercado donde trabajara muchos años: “No *sumercé*, esta plaza es muy *güena*, y va a quedar de primera. Dicen que le van a poner marquesina, *echále* un segundo piso y  *pintála*. Bendito sea Dios”. No sabemos si hubo procesión... o si la vendedora tan sólo se fue al nuevo mercado del frente, en la calle 20 con octava, donde todavía funciona hoy (El Tiempo, 1953-9-3, p. 21). A comienzos de octubre, ya se anuncia la venta, por parte del municipio, del lote de la antigua plaza de Las Nieves, con una cabida de 6.379 varas cuadradas<sup>34</sup> (El Tiempo, 1953-10-1, p. 3). Y en diciembre se venden dos de los doce lotes en que se ha dividido el predio, en una negociación por \$939.195, a razón de 1.121 v2 cada lote.

El régimen militar suspende el Libro de acuerdos y las notas de secretarías; entonces sólo los Anales constituyen “referencia histórica para las decisiones tomadas por el Concejo”. En el presupuesto de Rentas y Gastos se destinan \$360.000 para la avenida Libertador, de donde se contrata con Archila Briceño & Cía. la construcción y pavimentación del sector entre las calles 10 y 13, por un valor de \$600.000. De igual forma, el municipio contrata la reconstrucción de la Recoleta de San Diego (Contrato 173, 1953, p. 1669), y en el Acta 36 de 1953 figura la firma Nasi Lignarolo Ltda. como encargada de esta obra (p. 1696).

Vuelve a plantearse la necesidad de renovar las negociaciones hechas desde 1950 para demoler la iglesia de Santa Inés. Entonces, el municipio ofrece a los padres Redentoristas la suma de \$412.411 por el templo,

34 La Empresa de Energía Eléctrica ofrece \$1.000.000 por el predio de la plaza de Las Nieves, calles 20 y 21 con carreras 10 y 9. Pero luego se lotea esta manzana y se calcula su venta a \$760 ó \$900 la v2, para un valor total cercano a \$5.200.000.

>Marchantas en la plaza de mercado.

Foto: Sady González. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá

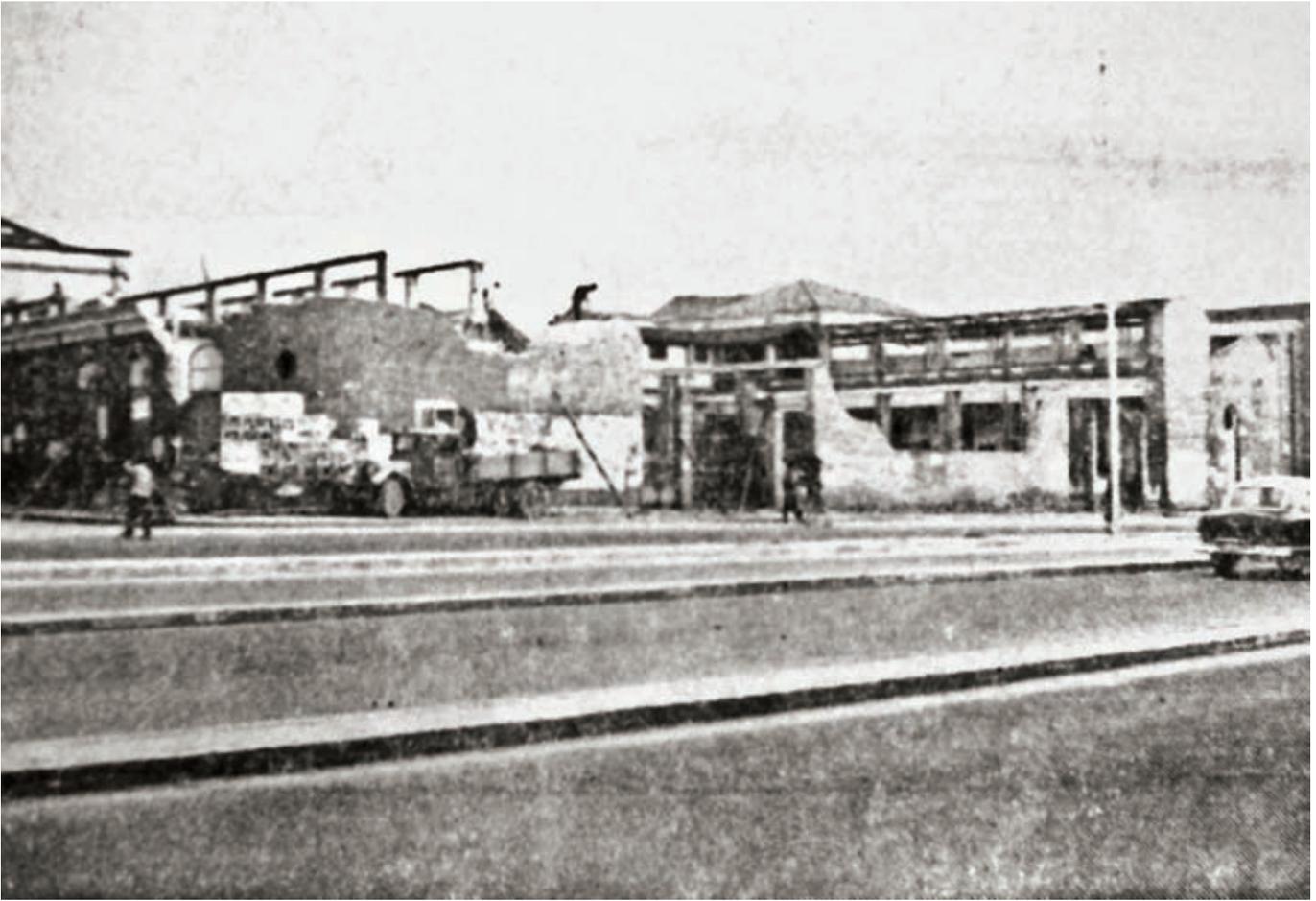
la casa cural y la sacristía<sup>35</sup>. También ofrece comprarles los predios entre las calles 7 y 8 por \$339.000. La comunidad aún no acepta, pero anticipa que sólo recibirá dinero en efectivo, pues no quiere nada con los Bonos Pro-urbe con que se ha pagado a todos los propietarios (El Tiempo, 1953-11-18, p. 18). Los padres exigen, pues saben que la ciudad tiene complejo de culpa por demoler esta iglesia que generaba tantos oponentes a su destrucción, y proponen todo tipo de soluciones para preservar la edificación; pero si la van a tumbar, pues que les paguen de contado.

El arquitecto Carlos Martínez se refiere al problema de la iglesia de Santa Inés, pues su “ubicación, en el eje de la nueva vía, plantea una situación que ha de ser resuelta con el debido respeto. [...pero, en todo caso] la nueva carrera Décima, con su amplitud actual, debe prolongarse recta y sin impedimentos hasta la calle primera”. Suspenderla o bifurcarla compromete “las funciones descongestionadoras y de tránsito rápido que debe cumplir esa arteria y sería dejar un problema urbanístico mal resuelto”. Dice, además, que “hemos visitado en varias ocasiones, con todo comedimiento, la iglesia de Santa Inés, y realmente no hemos encontrado las calidades arquitectónicas ni las señales históricas que se le atribuyen. Lo que sucede en nuestro medio es que se cree que todo lo antiguo debe ser venerado como reliquia histórica y que lo nuevo, por sernos más familiar, adolece de méritos artísticos”. Y más adelante agrega que lo aconsejable es que la iglesia sea trasladada a uno de los barrios de la ciudad, como se hiciera, entre otros casos, en Río de Janeiro con la iglesia del Sagrado Corazón para dar paso a la avenida Getulio Vargas (El Tiempo, 1953-8-19, p. 18). Bueno, y no se podría tachar a Carlos Martínez de ser una “ciega piqueta demolidora”, él, que había escrito sobre la historia de Bogotá, que había fundado la revista Proa y que luchaba sí por la arquitectura moderna, pero sin duda dentro de coordenadas culturales ajenas a la tecnocracia o a la barbaridad rentística.

Y vuelve a aparecer el Plan Regulador. Después de tres años de trabajo, los “técnicos extranjeros” lo ter-

35 En total son 1.104 v2 a \$200 c/u; el templo tiene 472 m2 a \$250 c/u; la casa sobre la calle 10, en cuatro pisos, tiene 604 m2; la sacristía, en dos pisos, 235 m2 a \$ 50 c/u, más unas azoteas.

> La Carrera de la Modernidad



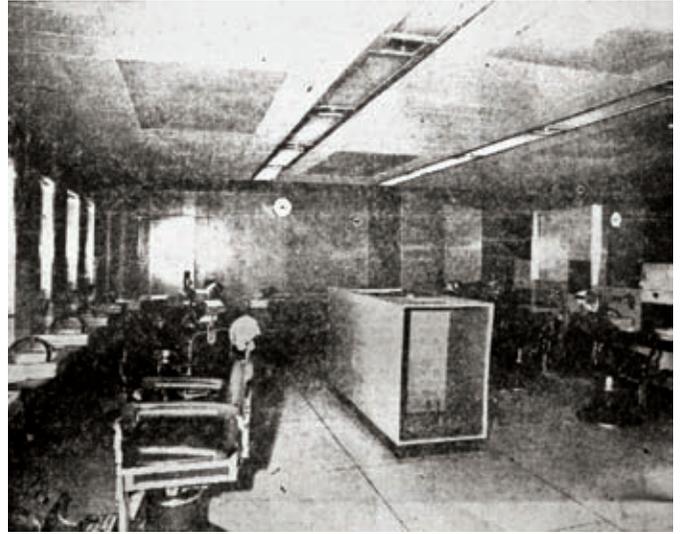
>Demolición Plaza de las Nieves. "La ciudadanía quiere un teatro".  
*El Tiempo*, 1953-10-29, p. 6



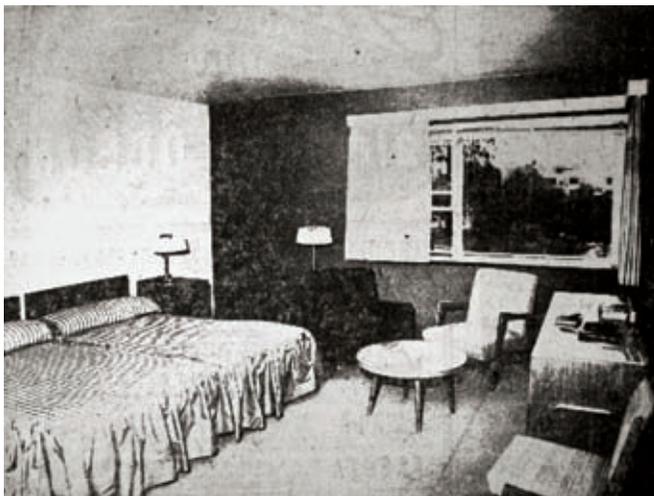
>Inicio de la demolición de la plaza Central de mercado.  
*El Tiempo*, 1953-8-2, p. 4



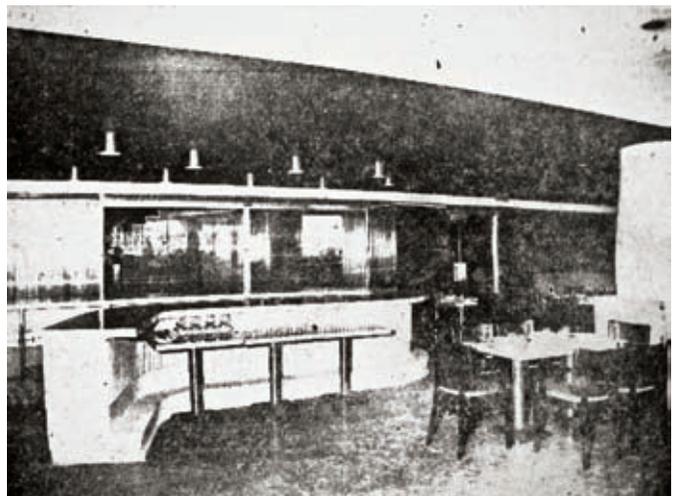
>Aspecto general del Hotel Tequendama sobre el parque de San Diego.  
*El Tiempo*, 1953-5-16, p. 12



>Hotel Tequendama, interior peluquería hombres.  
*El Tiempo*, 1953-5-16, p. 12



>Hotel Tequendama, interior habitación tipo.  
*El Tiempo*, 1953-5-16, p. 12



>Hotel Tequendama, interior grill.  
*El Tiempo*, 1953-5-16, p. 12



> Plan Regulador de Bogotá, Wiener & Sert, 1953.  
*Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá*

minan y el arquitecto José Luis Sert viene a entregar el trabajo al coronel Cervantes. La propuesta “principiará a ser estudiada a fondo” por el burgomaestre y el director de plan en Bogotá, doctor Ernesto González Concha. Los planos son fijados en el salón de sesiones del Concejo, donde, en los días siguientes, Sert los explica a los miembros del cabildo. Desde ya se vislumbra que no le esperan buenos tiempos al Plan recibido, el alcalde declara que “el municipio adoptará aquellas recomendaciones que se consideren convenientes. Dichos estudios, en el fondo, son una propuesta. Veremos si es buena, para entonces aceptarla o en caso contrario rechazarla” (El Tiempo, 1953-8-19, p. 7). En otra ocasión, declara que se trata tan sólo de “un plan, que no implica adopción definitiva de medida o norma alguna, ni ciega imposición de obligaciones de ninguna clase. Debe ser una guía general, que presente propuestas de

solución para los problemas urbanos. [...En todo caso la ciudad debe] poner en práctica un plan regulador. Este que ahora se estudia u otro mejor, pero adoptémoslo pronto, y empecemos a cumplir pronto algún plan” (El Tiempo, 1953-9-17, p. 21).

A su vez, el director del plan dice: “nuestro estudio será el que (...) nos lleve a concluir respecto de la adopción o no del plan propuesto, en su integridad o parcialmente y modificado. En todo caso ya tenemos una base cierta y determinada de estudio” (El Tiempo, 1953-8-26, p. 10). No es esta la ocasión de considerar en detalle cuánto se aceptó o no, pero en los años siguientes la propuesta del centro administrativo se llevaría del centro de la ciudad al CAN. El perímetro, por supuesto, sería variado y violado, y las vías seguirían otras prioridades, como la que se dio a la Autopista del Norte.

## 1954

Se contempla por estos días la demolición del hotel Granada sobre la carrera Séptima y la plaza de Santander. En ese lugar que acogiera tantos huéspedes, encuentros, bailes e ilusiones, se ven ahora sus columnas destrozadas, los frisos desmoronados y sólo permanecen los “balaustres solitarios de un balcón que ya no existe... [son los] esqueletos arquitectónicos del ayer que se va”. A su vez, ya se fotografía la plaza de mercado Central desocupada y a la “espera de la piqueta demoledora”.<sup>36</sup> Para el bogotano tradicional, el martilleo del taladro que destroza las entrañas del cemento mientras cruzan el aire las acrobacias de los destructores, es asistir “a la muerte de una época y al advenimiento vertiginoso del progreso”.

Así describe el periodismo de la época la desaparición de la Bogotá centenarista. En la retórica usual, se habla de “refulgentes frontispicios recamados, siglos petrificados en fastuosos capiteles rotos, vetustos sillares de piedra milenaria...”. Es la eterna fascinación del bogotano por el fulgor del lenguaje y la agudeza irónica. Entonces, caen también el Teatro Municipal, el claustro de San Agustín, parte de San Bartolomé o del Palacio de Nariño...; se ven “puertas y ventanas carcomidas (...) portalones desvencijados (...) residuos varios sobre los cuales se erguirán las amplias avenidas del mañana”. En la calle 10, la antihigiénica plaza de mercado y el edificio de la Imprenta Nacional esperan igual suerte. Esa cuadra de desaseo y relajamiento moral debe caer bajo el empuje irrevocable de las autoridades municipales. En julio de 1954, Camilo Pardo Umaña se pregunta si será verdad que pronto caerá la repugnante plaza de mercado de La Concepción. En breve, dice ansioso, “será derribado el horripilante edificio”, dentro del cual se ha acumulado todo el mugre posible.<sup>37</sup> Allí, planteaba Pardo Umaña, debía reconstruirse el derruido Teatro Municipal de la calle de Santa Clara.

Y caerá también la iglesia de Santa Inés... (Junta Asesora y de Contratos, Acta 3, 1954, p. 406). El padre Morán comenta que el arquitecto Rodríguez Orgaz hizo

un presupuesto para la nueva iglesia que se construirá en la calle 28 por \$550.000, luego pide reajustar el precio convenido antes por \$462.000, porque “la Santa Sede no autorizaría la venta del templo por una suma inferior a la que costará reemplazarlo” (Junta Asesora y de Contratos, Acta 3, 1954, p. 406). Se pide a los padres Redentoristas los títulos de propiedad de la iglesia y la casa cural. En el Acta 19 de 1954 se informa de una oferta por la iglesia de \$521.519, lo que equivale a \$300 por m<sup>2</sup> construido de iglesia y a \$110 en el edificio de la casa cural, pero los padres no la aceptan, aunque sí aceptan vender cinco casas que tienen en la carrera Décima entre calles 7 y 8 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 19, 1954, p. 1480).

El municipio realiza varias compras<sup>38</sup>. En el sector norte, cancela la apertura de la calle 28, entre carreras 7 y 13 (Registro Municipal, Resolución 18, 1954, p. 17) y dicta varias resoluciones modificando liquidaciones del impuesto de valorización o aclarando el nombre del res-

38 Al Arzobispo de Bogotá, Monseñor Crisanto Luque, y a Judith Fontal de Giraldo, se compra un predio en el número 11-43-53 a \$270 la v<sub>2</sub>, lo edificado en un piso a \$65 y en edificio a \$130 para un valor total de \$264.502, pagaderos en BPU al 51.75%. Esto da \$511.115 menos valorización de \$84.075 (Registro Municipal, Contrato 340, 1954, p. 1567). De igual forma, compra el predio del número 6-25/31 a \$129 v<sub>2</sub> de lote, \$423 m<sup>2</sup> de edificación y a \$38 una enramada; lo paga en BPU y descuenta la valorización de \$42.766 (Registro Municipal, Contrato 497, 1954, p. 1850). En el número 4-27 compra a \$76 el terreno y \$113 la edificación, para un total de \$72.354 a pagar en BPU, con intereses al 6% anual, que se convertirán en bonos al 55% del precio y serán pagados en trimestres vencidos. En el número 6-15/19/21 compra a \$120 terreno y \$120 edificación de dos pisos; total \$127.770 (Registro Municipal, Contrato 543, 1954, p. 1987). También compra en la calle 7 número 10-37 a \$160 v<sub>2</sub> y \$120 la edificación de un piso, mientras que un lote del costado occidental de la avenida, entre las calles 12 y 13, se paga a \$950 y otro en el número 13-03/19 a \$480. A su vez, en el número 10-53/59, el municipio arrienda a \$1.000 por mes (Registro Municipal, Contrato 263, 1954, p. 1938).

De igual manera, el municipio vende a Seguros Bolívar un predio en la esquina noreste de la calle 16, a \$1.200 cada v<sub>2</sub>, pagaderos en bonos, como también vende un predio 16-60/98 a \$121 la v<sub>2</sub> (Junta Asesora y de Contratos, Acta 41, Contrato 549, 1953, p. 377). En el 16-60/98 vende a \$770 y se paga en bonos la mitad y el saldo luego, al firmar escritura. En el Acta número 4 de 1954 el municipio vende a la firma Esguerra, Sáenz, Urdaneta & Suárez el inmueble del número 19-63, de 278 v<sub>2</sub> a \$364 la v<sub>2</sub>, pero más adelante se hace a \$700 (Registro Municipal, Acta 4, 1954, p. 921 y Contrato 004, 1954, p. 480). Un inmueble evaluado en \$264.502 se convierte en Bonos Pro-urbe por \$511.115, o sea que el precio base es el 52% de lo que se da en BPU (Registro Municipal, Contrato 340, p. 1482). En el número 20-18 a \$812, se avalúa otro para permutar a \$210 y el precio total se convierte en bonos al 52% de su valor nominal (Registro Municipal, Contrato 021, 1954, p. 651). Asimismo, el municipio vende a la Caja Colombiana de Ahorros el lote 4 del loteo de la manzana de la calle 20, donde estaba la Plaza de Las Nieves. Son 800 v<sub>2</sub> a \$900 cada v<sub>2</sub>, total \$720.000, cifra que incluye el impuesto de valorización y sin derecho a la prima del 110%, descuento que ya fue deducido (Registro Municipal, Contrato 515, 1954, p. 1883).

36 Ver Cromos, enero 11 de 1954, p. 10.

37 Ver, Revista Cromos del 14 de junio de 1952, p. 9.



> Carrera Décima, costado oriental desde la calle 23. Al fondo edificio Residencias el Parque.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

ponsable o del área para calcular gravámenes o precios. En el sector 13 de la carrera Décima, calles 23 a 25, se calcula el impuesto de valorización en \$6.385.852 y se hacen muchas aclaraciones sobre el impuesto de valorización en el tramo entre la calle 12 y la 6. Por motivos de utilidad pública e interés social, se expropiaron dos terrenos en los números 6-01/05 y 6-59/63.

El Decreto 435 de 1955 define 12.82 metros –correspondiente a cuatro pisos con posibilidad de mezanine– como altura mínima de las edificaciones permanentes entre las calles 6 y 25 y donde ya existieran edificios construidos con reglamentación del Decreto 34 de 1952, pero donde no existan éstas, la altura mínima será de 14.60 metros (p. 894). Se multan tres firmas de contratistas por demoras en los trabajos de la avenida<sup>39</sup> (Oficina de Obras Públicas, Resoluciones 7 y 9, 1955, p. 185). Y en la franja de la carrera 9A con la calle 11, encuentran restos humanos de 18 cadáveres y no se sabe si son de la época cuando funcionaba allí el hospital de San Juan –hace más de 24 años– o si son de tiempos más recientes, pues no aparecieron cuando se hizo esta pequeña carrera (El Tiempo, 1954-4-13, p. 3). En la noche del 22 de marzo, inauguran la iluminación, con postes metálicos y potentes bombillos, en el trayecto entre las calles 20 y 28 (El Tiempo, 1954-3-23, p. 1). Al mismo tiempo se contrata la instalación del alumbrado público entre las calles 10 y 20, 27 y 29, así como en la glorieta de San Diego (Contrato 545, 1955, p. 621).

Por estos mismos días se concluyen las obras de readecuación de la recoleta de San Diego, dirigidas por el arquitecto José María González Concha, en las que se ha restaurado el templo y reconstruido el claustro y la sacristía para adecuarlos a lo que había quedado del predio, luego del paso de la nueva carrera Décima hacia el norte (El Tiempo, 1954-1-21, p. 3). “Del Santafé que queda y el Bogotá que avanza” titula la prensa una fotografía en que se contrastan el moderno hotel Tequendama y la iglesia de San Diego; el primero se “alza airoso señalando las líneas de una acusada técnica arquitectónica [...], mientras que permanece la segunda] típicamente colonial y española, reconstruida reciente-

mente sin que falte en su conjunto la demostración de lo vetusto. Así la capital se embellece sin traicionar su rancio espíritu santafereño” (El Tiempo, 1954-3-4, p. 1).

Y con respecto a la iglesia de Santa Inés, prosiguen la polémica y las propuestas. Una periodista expresa su beneplácito por la intención de los padres Redentoristas para reconstruirla en el barrio de La Soledad, transportando con el mayor cuidado “las piedras que oyeron oraciones y supieron leyendas coloniales”. Pero, eso sí, pide que se reconstruya como era antes “la linda iglesia colonial de las monjas de Santa Inés, [antes de que] el menos afortunado de los arquitectos le [pusiera] de frente una especie de palomar (...) y torrecitas horribles [que acabaron] de una vez el templo y la perspectiva”. El arquitecto ‘Orgaz’ ya ha diseñado la iglesia con su vieja dignidad austera, “preciosa como era [...] una magnífica iglesia linda y sobria, amable a todos” (El Tiempo, 1954-4-12, p. 5).

Anuncian la construcción del edificio para el Banco de Bogotá, en la calle 14 y sobre una superficie de 3.000 v2. Será el “más grande y mejor dotado edificio destinado a servicios bancarios” del país, en “la magnitud que lo requieren la importancia de la entidad y el extraordinario volumen de sus negocios. La rapidez del tránsito en la carrera Décima será factor muy importante para una institución como el Banco de Bogotá en el servicio a la clientela” (El Tiempo, 1954-2-19, pp. 1 y 21). Meses después aparece también la noticia de la iniciación de la obra del edificio de 16 pisos de la Compañía de Seguros Bolívar, para sus oficinas y 32.000 m2 de construcción, con una inversión de \$15.000.000. El predio fue adquirido por \$500.000, a \$1.000 la v2, en un negocio intermediado por Luis Soto & Cía. Ambos son inmuebles “que por su destinación y costo contribuyen al desarrollo de una de las vías más interesantes de la capital” (El Tiempo, 1954-6-2, p. 8). Al final, serán dos edificios magníficos: el uno imponente y elegante, a la altura de los mejores ejemplos norteamericanos, con un amplísimo *hall* bancario y hecho con modernísima estructura metálica; el segundo, elegante y bien proporcionado, con callejones interiores comerciales, dos sótanos para estacionamiento de 140 vehículos y un recursivo empaque con el edificio Sara Zapata. Un proyecto riguroso y ligero, modulado y bien construido, quizás el mejor

<sup>39</sup> Multas de 300 y 500 pesos a Cardozo, Araújo, Cifuentes & Cía., Nalco Ltda. y Silva Mujica hermanos Ltda (Oficina de Obras Públicas, Resoluciones 7 y 9, 1955, p. 185).

## Copre Ltda. Construye Importante Edificio de 8 Pisos en la Carrera 10a. con Calle 12



"Copre Ltda.", es una firma constructora compuesta por los arquitectos Daniel Revollo y Joaquín Vargas y han iniciado una importante construcción por valor de un millón setecientos mil pesos.

La citada firma inició la excavación para despinar alrededor de cinco mil metros cúbicos de tierra con el fin de dotar de sótanos para depósitos a los tres locales que serán edificados en la primera planta de esta construcción rentable que tendrá una altura de ocho pisos.

Sobre un amplio lote alrededor de mil varas situado en el importante sector comercial de la calle 12, esquina noroccidental de la carrera 10ª.

El edificio comprende los locales, uno en la esquina, otro sobre la carrera 10ª, y el tercero sobre la calle 12. Estos contarán de su respectivo sótano con una

área igual a la de cada local, que también tendrán mezzanine con doble exhibición. Ocho pisos típicos para oficinas con un promedio de quince por piso, y un total de ciento veinte. Estas contarán con servicio de baño particular.

La Sociedad Anónima Propietaria, tanto como los constructores se han empeñado en que la construcción iniciada sea una de las más técnicamente logradas en distribución, comodidad y acabado, ya que su situación y altura exigen una construcción de primera categoría, que viene a cubrir la necesidad de comerciantes y profesionales de ocupar para sus negocios localidades amplias y cómodas en uno de los sitios comerciales más apetecidos de la capital.

En el término de un año será totalmente terminado el edificio en construcción.

> Copre Ltda. construye importante edificio de 8 pisos en la carrera Décima. *El Tiempo*, 1954-8-11, p. 18

edificio de la avenida y uno de los puntos más altos de la arquitectura para oficinas en Colombia.

Por los mismos días, después de dos años de obras de reconstrucción y restauración, es inaugurada la Recoleta de San Diego (*El Tiempo*, 1954-6-13, p. 21). Un ejemplo que permanecerá como testimonio de los tiempos de la Colonia, reinventados sus claustros y límites, luego del paso de la carrera Décima hacia el norte. Una pequeña y sencilla ermita erigida a la salida de la Santafé virreinal, como punto de paso al inicio del camino para Tunja, que ahora renace para "evocar tiempos viejos frente a la denuncia de la arquitectura moderna" (*El Tiempo*, 1954-6-21, p. 3). Se levanta, en contraste con el hotel Tequendama, uno de los principales elementos moder-

nizantes de Bogotá, con técnicas estructurales, acabados y equipamientos de gran capacidad y adelanto. Un hito que marcaba el inicio del Centro Internacional, que iría desde allí hacia el norte, hasta el Parque Nacional, en la calle 39. Un edificio elocuente de lo que sería la arquitectura moderna colombiana, en su combinación de ladrillo vernacular y líneas puristas, con ese sentido de lugar que consolidara esa generación que trabajó entre 1950 y 1960.

Ya pronto, anuncia la prensa, regresarán a Bogotá los urbanistas Wiener y Sert, autores del Plan Regulador, y lo harán en cumplimiento de una cláusula de su contrato que consideraba una visita a la ciudad un año después de entregado su plan. "La visita es por demás interesante y oportuna, en vista de la nueva providencia creada [por la administración militar] y que modifica la concepción urbanística" en lo referente a la ubicación del Centro Cívico en el centro de la ciudad. Era este uno de los puntos cruciales de la propuesta, de ellos y de Le Corbusier, y ahora "una providencia ampliamente discutida por la noticia de la compra de terrenos al occidente para la creación del núcleo de los edificios gubernamentales" (*El Tiempo*, 1954-8-4, p. 18). Días después, Wiener declara que ellos ponen "en manos de las autoridades municipales, de los profesionales y de la colectividad, el estudio que con gran esmero y cariño hemos hecho efectivo para la capital de la República". No se refiere al Centro Cívico, pero recomienda que ojalá la oficina del Plan Regulador funcione en forma permanente, lejos de toda influencia política y dentro de una organización de carácter netamente técnico y profesional" (*El Tiempo*, 1954-8-18, p. 18). Ojalá...

A finales de agosto, es nombrado como alcalde de Bogotá el ingeniero Roberto Salazar Gómez, quien crea una junta paritaria asesora de ex-alcaldes. El editorial saluda el nombramiento y exclama que "con plano regulador o sin plano regulador, con distrito especial o sin distrito especial, Bogotá necesita con inaplazable urgencia atender sus crecientes necesidades. Porque la capital entró ya en la jerarquía de las grandes ciudades americanas y es absurdo que aún padezca de tanta deficiencia como tiene" (*El Tiempo*, 1954-8-23, p. 4).

Al retirarse de la oficina del Plan Regulador, el ingeniero Alfredo Ardila Oramas informa sobre el plan vial

en ejecución y sus problemas de financiación. Entre los varios proyectos, la carrera Décima “continuará hacia el sur hasta el barrio de San Isidro, al sur de la Avenida Primero de Mayo. En la actualidad se están adelantando compras entre las calles 10 y 6. La próxima etapa será entre las calles 6 y 1. Desde la calle primera hacia el sur, continúa por terrenos despoblados en la actualidad y quedará abierta tan pronto como se urbanicen esos terrenos” (El Tiempo, 1954-11-17, p. 5).

Al final del año, siguen las compras de predios<sup>40</sup>. Por ejemplo, la Compañía Colombiana de Seguros compra por \$250.000 un lote de 1.100 v2 en la calle 17, a pocos pasos de la avenida Décima (El Tiempo, 1954-12-8, p. 18). Y vuelve a aparecer la idea de construir un paso elevado en el cruce de la avenida Jiménez con la carrera Décima; esto solucionará la congestión de tráfico que allí se presenta. Se calcula en más de un millón de pesos su realización, algo que plantearon los alcaldes, Mazuera, Trujillo Gómez y el coronel Cervantes, pero que ahora sí construirá el alcalde Salazar Gómez (El Tiempo, 1954-12-22, p. 1).

Entre tanto, en el tramo norte de la Décima se inician varios proyectos de edificios altos: Seguros Bolívar, 17 pisos y una inversión de \$10.000.000; en la calle 16, uno de la firma Manrique Martín e Hijos, de diez pisos y un costo de \$700.000; al lado de éste, otro de diez pisos proyectado por la firma Esguerra & Herrera, con un precio de \$500.000; en la calle 24, se inicia el proyecto para doña Leonor Gómez de Martínez Cárdenas, de diez pisos y sótano, por \$500.000; en la calle 16, costado oriental, uno proyectado por Américo Ardila, de seis pisos para don Alberto Medina; en la esquina noroccidental de la Jiménez se inicia uno de la firma Serna, Vallejo & Salcedo, de doce pisos y dos sótanos, con oficinas en los pisos 3 a 10 y un apartamento dúplex en los dos últimos pisos, para residencia de la propietaria, doña María F. de Cortés, y un presupuesto de \$700.000 (El Tiempo, 1954-10-14, p. 6).

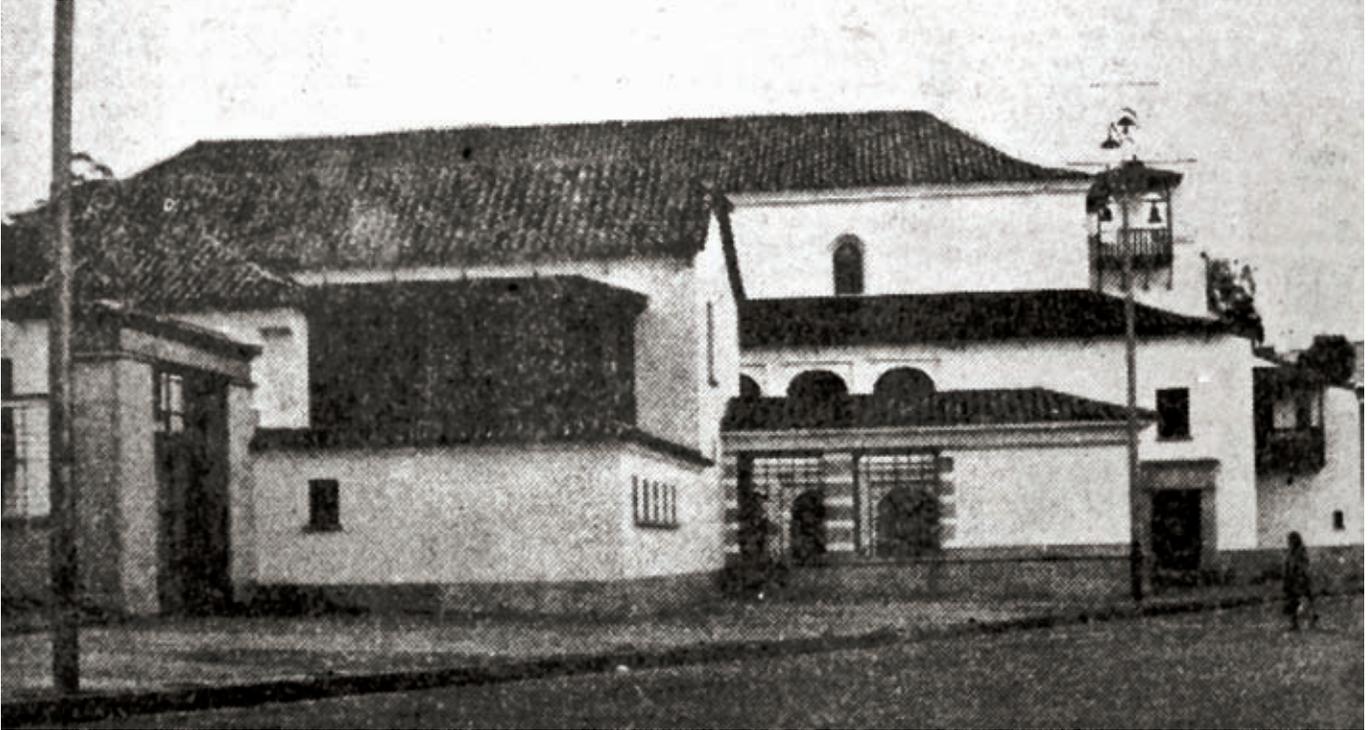
También se inician algunos edificios altos en el tramo sur de la Avenida, como el que la firma Copre Ltda. levantará en la esquina noroccidental de la carrera Dé-



>Edificio de la firma de arquitectos Manrique Martín en la carrera Décima con calle 16.  
*El Tiempo*, 1954-10-14, p. 6

40 En el número 6-17/43 por \$63.361 a pagar en Bonos Pro-urbe, un lote de 352 v2 y una edificación de dos pisos con 157 m2. Otro en el número 10-17 de la calle 16, por \$20.108 de 37 v2 (El Tiempo, 1954-11-25, p. 4).

> La Carrera de la Modernidad



>Aspecto terminado de la reconstrucción de San Diego.  
*El Tiempo*, 1954-6-21, p. 3

>Contraste entre el progreso y el pasado de la ciudad. Hotel Tequendama y templo colonial de San Diego.  
*El Tiempo*, 1954-3-4, p. 1



cima con la calle 12, de ocho pisos y por un valor de \$1.700.000. Además, los locales de la calle tendrán sótanos para depósitos y mezzanine de exposición, y las oficinas toda la comodidad de la técnica moderna. La obra total será terminada en el plazo de un año (El Tiempo, 1954-8-11, p. 18). Asimismo, se acaba de terminar en la calle 11 el edificio Luis Plata, con siete pisos y un costo de \$500.000.

Desde el mes de mayo comienza de nuevo a hablarse de la creación del Distrito Especial de Bogotá, una medida que había venido siendo planteada y debatida desde muchos años antes<sup>41</sup>. Se podrán anexar los municipios que así lo deseen y se espera que el próximo 13 de junio se concrete la iniciativa (El Tiempo, 1954-5-26, p. 1). Este proyecto toma cada vez más fuerza. En octubre se dice que el estudio respectivo ya está casi concluido, lo han adelantado los secretarios de hacienda y de gobierno; luego lo revisarán la junta de ex-alcaldes, el gobernador del departamento y el gobierno nacional (El Tiempo, 1954-10-8, pp. 1 y 15).

La ciudad quedaría entonces con un millón de habitantes, al serle anexados los municipios de Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme. Esto traerá beneficios de autonomía frente al Departamento, y le dará más tierras y recursos,

pero, dados el déficit de esos municipios y sus graves deficiencias, se requiere una reorganización administrativa y un descomunal esfuerzo presupuestal. Sólo así, con el tiempo, “la anexión mostraría ya sus benéficos frutos en favor de estos ‘hermanos menores’ de Bogotá y de la capital misma” (El Tiempo, 1954-10-20, pp. 1 y 10). El gobierno de Cundinamarca se opone, con razón, a la escisión, pues el 65% de las rentas departamentales son producidas por Bogotá. Para el gobernador lo justo es que, para la creación de la capital nacional, contribuya no sólo el departamento sino toda la nación. Habrá debate, pero la decisión final la tomará el gobierno nacional (El Tiempo, 1954-11-10, pp. 1 y 23).

Luego de tres meses de dispendiosa labor del Alcalde y su gabinete, y de prolongadas discusiones en el Consejo de Ministros, el 17 de diciembre es finalmente aprobado el decreto 3640 que convierte a Bogotá en Distrito Especial. La ciudad recibirá el 50% del impuesto departamental sobre la cerveza, que son doce millones, y en total tendrá como

presupuesto 50 millones. Los municipios asimilados tendrán alcaldes menores, no se crearán nuevos impuestos y, en concepto de los entendidos en finca raíz, “la valorización de las tierras será inmensa” (El Tiempo, 1954-12-18, pp. 1 y 23).



>Aspecto posterior a las demoliciones de la plaza Central de mercado. Al fondo la iglesia de Santa Inés.  
El Tiempo, 1954-4-15, p. 19

<sup>41</sup> Desde los tiempos del general Rafael Reyes, la Ley 17 del 11 de abril de 1905 organizaba 26 departamentos y erigía en Distrito Capital, administrado por el gobierno nacional, a la ciudad de Bogotá. Karl Brunner, hacia 1938, también planteó la necesidad de crear la capital de Cundinamarca e hizo propuestas sobre su ubicación. En el Acto legislativo número 1 de 1945, vuelve a insistirse en el Distrito Especial, y ya lo venían proponiendo los alcaldes Soto del Corral, Mazuera Villegas y Trujillo Gómez. Aún antes, en el decreto de junio 23 de 1861, se proponía a Bogotá como Distrito Federal y capital de los Estados Unidos de Nueva Granada. Ver: Cortés, 2006.

## 1955-1956

La oficina del Plan Regulador recuerda que “el Centro Cívico se compone de dos áreas: la de carácter histórico, entre las carreras 4 y 6 y las calles 8 y 12, y el área gubernamental comprendida entre las calles 8 y 12 y las carreras 7 y 10”. En la segunda área se propone la localización de los edificios del gobierno nacional y del municipio de Bogotá, en unos espacios contemporáneos y en contraste con la primera área de carácter histórico. A la Plaza de Bolívar se le agrega otro espacio abierto más al occidente y en el predio del edificio Liévano, entre las calles 9 y 11 y las carreras 8 y 9. En el costado norte de la Plaza de Bolívar se construirá el Palacio de Justicia, en tanto que en la manzana de las carreras 9 y 10 con las calles 9 y 10 estará el nuevo Palacio Presidencial con acceso desde la carrera Décima. En la manzana de la iglesia de La Concepción, se preserva ésta pero se demuelen los demás edificios para dar realce al templo colonial, mientras que en el resto de la manzana se levantará el edificio para el Palacio Municipal. El acceso a este Centro Cívico se hará por las nuevas carreras Cuarta y Décima y por las calles 8 y 12, estas dos de carácter más local. Sobre la Décima tendrán acceso directo el Palacio Presidencial y el del gobierno municipal, los que, además, darán gran realce a la avenida que allí se está construyendo (El Tiempo, 1955-2-23, p. 18).

La prensa informa sobre el comienzo de las obras del edificio de Seguros Bolívar, uno de los más importantes que surgirán sobre el recorrido de la carrera Décima (El Tiempo, 1955-2-2, p. 18). Por otra parte, la Compañía de Seguros de Vida compró, por \$6.000.000 y al contado, el edificio Residencias el Parque, “uno de los más imponentes de la capital”; era propiedad de los herederos de doña Carolina Vásquez de Ospina, en la calle 26 y frente al parque de San Diego (El Tiempo, 1955-3-8, p. 1). Se dictan varias resoluciones de modificación de nombres de propietarios, así como del impuesto de valorización. Expropiaron una parte de un predio en la esquina de la calle 12 (Concejo, Contrato 673, 1955, p. 555) y se hacen muchas compras<sup>42</sup>.

Desde septiembre de 1955, es alcalde Andrés Rodríguez Gómez, quien lo será por el resto del tiempo de la dictadura y cuya misión es lograr solucionar los nuevos problemas. En febrero 24 llega al país el urbanista Paul Lester Wiener, autor del Plan Regulador, quien da una conferencia sobre planeamiento y participa en una mesa redonda en la Biblioteca Nacional. Allí se discuten varios asuntos, sobre todo el de la ubicación del Centro Administrativo Oficial, CAO, pues ahora se propone ubicarlo fuera del centro de la ciudad, donde recomendaba localizarlos el Plan (Intermedio, 1956-2-24, p. 13).

La carrera Décima ya está casi completa hasta la calle 10; ahora se continuarán las obras de ampliación hasta la calle 6, avenida de Los Comuneros. En esta parte el municipio completó las compras de los predios requeridos y faltan tan sólo tres predios para iniciar la obra<sup>43</sup> (Intermedio, 1956-2-24, p. 13).

Ahora sí será demolida la iglesia de Santa Inés; “la determinación fue tomada en orden al progreso de Bogotá, urgentemente necesitada de encontrar soluciones a sus problemas de tránsito y de mejorar su aspecto urbano” (Intermedio, 1956-3-6, p. 1). Emilia Pardo Umaña insiste en los lamentos por la iglesia que se llevará la piqueta del progreso pues, por desgracia, en Bogotá

---

que a la congregación del Santísimo Redentor compran cinco inmuebles entre los números 7-03 y 7-47 (Concejo, Contrato 592, 1955, p. 206). Asimismo, el municipio adquiere parte de un predio en el número 7-63 a \$40 la v2 y a \$240 edificación de dos pisos (Concejo, Contrato 65, 1955, p. 1336); a la vez, en el número 7-81 lo hace a \$75, en el número 7-51 a \$140 y en el número 7-71 a \$70 la v2. En el número 8-63 a \$80, en el número 8-59, a la Compañía de Jesús, a \$160 (Concejo, Contrato 034, 1955, p. 1376) y otro a Enrique de Jesús Cabrera, en el número 10-44 de la calle 9 (Concejo, Contrato 608, 1955, p. 215). Al mismo tiempo, el Municipio vende un lote de 9.003 v2, entre las calles 9 y 10 y carreras 10 y 11, con un frente sobre la carrera Décima y donde funcionaba el pabellón de carnes de la plaza de mercado; se dispone que allí la policía habilite una central para sus transportes (Concejo, Acta 14, 1954-1956, p. 78).

Pero las pesquisas en la prensa se interrumpen el miércoles 3 de agosto de 1955, al ser clausurado El Tiempo por la dictadura del general Rojas Pinilla. Después reaparecerá el 8 de junio de 1957. Con el nombre de “Intermedio”, circuló desde el martes 21 de febrero de 1956 hasta el viernes 7 de junio de 1957, un periódico de la casa editorial El Tiempo.

43 En 1956, el municipio compra en el número 6-75 a \$60 (Anales del Concejo, Contrato 713, 1956, p. 679), en el 6-97 a \$95, en el 7-95 a \$90 y en el 7-97/99 a \$120 (Anales del Concejo, Contrato 091, 1956, p. 1013); en el número 8-49 a \$80 v2 (Anales del Concejo, Contrato 523, 1956, p. 150) y en 8-83 a \$112 (Anales del Concejo, Contrato 331, 1956, p. 2353). Además hay un juicio contra el convento de las Bethlemitas del número 9-23 para obtener el pago del impuesto de valorización (Edicto, 1956, p. 355).

---

42 Se compra un inmueble en el número 6-37/63, en el número 6-45 a \$120, en el número 6-85 también a \$120 y en el número 6-69 a \$91; lo mismo

>Página opuesta: el contraste de nuestra modernidad.  
*El Tiempo*, 1956-8-26, p. 1

ՀԱՅ ԷՍՍԵՆՍԻԱՆ



> La Carrera de la Modernidad



>Publicidad Seguros Bolívar.  
El Tiempo, 1959-6-8, p. 9



>Edificio Seguros Bolívar en publicidad de Pintuco.  
El Intermedio, 1956-7-21, p. 17



>Axonometría del Sector Comercial de la carrera Décima, en el que se resalta el edificio Seguros Bolívar.  
El Tiempo, 1955-2-2, p. 18



>Inicio de las obras para la nueva sede del Banco de Bogotá.  
El Intermedio, 1956-3-10

las reparaciones se hacen tumbando; “el resultado está a la vista de todos, ruinas, huecos, molduras de canes rabiosos, en lo que fueron armoniosas calles coloniales, mucho barro y mucho polvo. Una ciudad bombardeada en la que no ha caído la primera bomba. (...) Hoy la iglesia, vieja iglesia tradicional y hermosa, está amenazada por cuatro picas: norte, sur, oriente y occidente. Aislada, descubierta la espalda, al frente su atroz campanario y sin andenes ya por su costado oriental. Por el occidente ruinas y nada más. [..., pero] no es tratando de defenderla que escribimos esto, la idea de que para que una avenida sea linda debe tener alteraciones, fondos, contrastes, está muy lejos de madurar entre nosotros. Sobre todo ahora que parece que en el infierno hubieran tocado a tumbar” (Intermedio, 1956-5-25, p. 4). Es el demonio del progreso el que impulsa y confunde a Fausto; ya no hay mucho por hacer, pues la iglesia, que pareciera de los santos Filemón y Baucis, como los ancianos de Goethe que mueren ante la furia desarrollista, caerá. Ya suenan tambores destructivos en el infierno y pronto se realizará la demolición de este refugio colonial de devoción. Gana Mefisto.

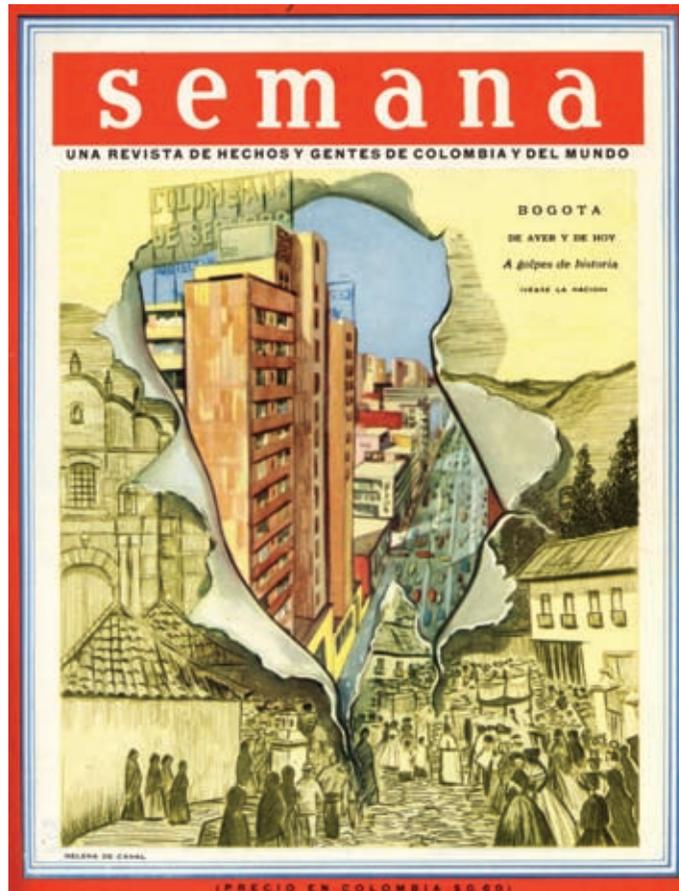
La prensa del jueves 13 de noviembre cuenta cómo “quince días después de silenciarse sus campanas y dos días después de la evacuación de santos e imágenes, la piqueta demoledora entró ayer en acción para destruir la iglesia de Santa Inés, una de las grandes reliquias de la Colonia”. Los propietarios, la Comunidad de los Redentoristas, trasladaron santos, muebles y el artesanado para reconstruir el templo en la calle 28 con carrera 32, como una

fiel copia de la destruida. El viejo párroco de Santa Inés, padre Rogelio María Fernández, se negó a mirar el desastre de la desaparición de su iglesia y “se fue para Barranquilla” –como el caimán– para sólo regresar cuando el nuevo templo estuviera terminado (Intermedio, 1956-11-13, p. 3).

Hay angustia, pues no encuentran la tumba del sabio José Celestino Mutis, quien fuera enterrado allí en 1808. Historiadores y arqueólogos, junto a los sacerdotes, buscan con afán “los restos antes de que la piqueta destruya totalmente el presbiterio, lugar en que se supone que están” (Intermedio, 1956-11-13, p. 3). Al fin la encuentran allí, en la primera grada, antes del altar, y confirman que la iglesia era un verdadero cementerio, sobre todo del fundador y su familia, varios arzobispos y muchas monjas, pues encontraron 141 fosas en su interior, algunas de ellas con restos de varios difuntos<sup>44</sup>.

Otra ruina parece ser el Plan Regulador. Ha seguido perdiendo vigencia y el editorial se queja de que éste ha sido invadido por la inestabilidad, aunque siga “teóricamente vigente. [..., pero a cada momento] se amplían sus límites, se cambia la distribución de zonas verdes, se permite construir donde antes no se podía, y viceversa”. “¿Y entonces –prosigue el editorialista– para qué el Plan

Regulador? Se trata de un estatuto, de un esquema de régimen urbano que requiere integridad durante un periodo de tiempo prudencial. No es algo susceptible de



>Portada Revista Semana: Bogotá de ayer y de hoy a golpes de historia. En el fondo la carrera Décima. *Revista Semana*, volumen XXI, número 507, 1956-8-6

44 Ver: Capítulo 4. Monografías. Edificios desaparecidos. Y sobre todo, ver: Duque, 1960.



> Inicio de demolición de la iglesia de Santa Inés.  
*El Tiempo*, 1956-11-15, p. 3

modificación periódica y discrecional, porque los resultados a la postre vendrán a ser caóticos. Si así aconteciese, habría desaparecido el verdadero Plan Regulador para convertirse en fácil y anárquico cúmulo de remiendos". Es que su dimensión como municipio, ahora distrito especial, cambió; por eso se requiere que piense "seria y científicamente en los aspectos de su crecimiento y no los deje al azar, a la intriga o la improvisación" (Intermedio, 1956-11-15, p. 4).

Con libertinaje y autoritarismo se han tomado decisiones contrarias al Plan, unas veces por el Ejecutivo, otras por el Consejo Administrativo, y así "la urbe ha ido creciendo caótica y arbitrariamente, perdiendo lo poco digno de preservar que tenía y ganando nada de lo nuevo y moderno porque su fisonomía es aún confusa e indefinible". Después de adquirir los predios vecinos a la residencia presidencial, se decide trasladar el Centro administrativo a El Salitre; los barrios obreros que rodean la ciudad están en pésimas condiciones, la provisión de energía tiene serias deficiencias, faltan escuelas, debe articular mejor su política fiscal y administrativa, y aclarar sus relaciones con Cundinamarca (Intermedio, 1957-1-2, p. 4). Ante las

constantes decisiones contrarias al espíritu y definiciones del Plan Regulador, el 18 de febrero de 1957 renuncian los arquitectos directores, sociólogos y economistas de la Oficina del Plan. Ya era muy evidente que el gobierno militar quería seguir su propio plan, sus propias estrategias, tácticas, batallas y determinaciones.

El 9 de marzo de 1956, se inician las obras de construcción del edificio para el Banco de Bogotá. Su gerente general, Martín del Corral, asiste junto a varias personalidades a la bendición del pilotaje, en ceremonia oficiada por el padre Daniel Caycedo (Intermedio, 1956-3-10, p. 8). Meses después, el edificio de Seguros Bolívar está concluido: una imponente construcción dotada de los mayores adelantos de la técnica moderna, "uno de los edificios comerciales más lujosos de América Latina, orgullo para el país entero" (Intermedio, 1956-7-21, p. 17). Surge como sede de una poderosa aseguradora y testimonio del progreso económico del país —no de "todo" el país, claro está—; su magnífica arquitectura cumple con calidad todos los cánones de la arquitectura moderna, para erigirse monumental y purista como emblema superior de lo que significa la carrera Décima.



› Carrera Décima de la calle 24 al sur.

Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

En los pisos 2 y 3 funcionarán las oficinas de Seguros Bolívar y en los demás pisos, varias importante compañías, entre ellas, Icollantas, Texaco y la Embajada Americana, así como la oficina de Cuéllar Serrano Gómez, la principal firma de arquitectura e ingeniería del país, diseñadora y constructora de este edificio y de los más importantes edificios de la carrera Décima.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> El edificio tiene 33.540 m<sup>2</sup>, estructura en concreto reforzado y entrepisos en sistema reticular cedulado. Consta de seis ascensores, amplios locales comerciales, entre los cuales, dos sucursales bancarias, servicios postales y cablegráficos, puesto de emboladores, floristería y notaría. Además, una cafetería “estilo americano”. Un tramo del edificio, con entrada independiente por la carrera Doce, contiene consultorios médicos, droguería, peluquería y salón de belleza. En sus dos sótanos hay cabida para estacionamiento de 200 automóviles, con servicios de reparación y bomba de gasolina. Su costo fue de 13 millones de pesos (Intermedio, 1956-7-21, p. 17).

## 1957

Continúan los trabajos en la carrera Décima. Para su prolongación hasta la calle Primera, a la vez que mediante el Decreto 924 de 1957, se autoriza conseguir un empréstito para la continuación de la carrera Décima hacia el sur. Se contrata por \$300.000 la construcción y pavimentación entre las calles 6 y 10 (Anales del Concejo, Contrato 506, 1956, p. 39), lo mismo que la instalación del alumbrado público entre las mismas calles. Poco después, se contrata la construcción de la avenida entre las calles 8 y 10 (Anales del Concejo, Contrato 386, 1957, p. 1748). Por entonces rectifican la planilla de liquidación de la valorización causadas por la construcción de esta carrera y además encargan estudios para un paso subterráneo en la glorieta de San Diego (Anales del Concejo, Contrato 263, 1957, p. 1647).

En general, la ciudad planea continuar la carrera Séptima hacia el sur, así como la pavimentación de la Caracas y su ampliación desde la calle 47 hasta la 68, lo mismo que llevar la Avenida Cundinamarca hasta el estadio de El Campín, ahora rebautizada como avenida de Quito (Intermedio, 1957-1-3, p. 1). Por entonces ya está en construcción la Avenida 26, entre la carrera Décima y el aeropuerto internacional (Proyecto de Acuerdo 25, 1957, p. 289) y en algunas declaraciones ya se habla de la apertura de una gran avenida en la calle 19 (El Tiempo, 1957-9-18, p. 4). A la vez, comienzan a plantear la construcción de la avenida de los Cerros que se denominará Paseo Bolívar (Intermedio, 1957-3-17, pp. 1 y 20).

El municipio realiza varias transacciones<sup>46</sup>, en tanto que, en el Acta 23 de 1957, la Junta Asesora y de Contratos deja en suspenso el contrato con los padres Redento-

ristas sobre la venta al Distrito de la iglesia de Santa Inés, por un valor de \$637.500, mientras se aclaran algunos asuntos jurídicos con respecto a la propiedad (p. 1123). Sin embargo, en el Acta 27 de 1957, la Junta ordena el pago de \$13.226 a Restrepo, Manrique & Gutiérrez por la demolición de la iglesia, y en el Acta 33 contrata por \$180.000, con la misma firma, la construcción y pavimentación de la avenida entre las calles 8 y 10 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 33, 1957, p. 1455).

El 10 de mayo es depuesto de la presidencia de la República el general Rojas Pinilla. Al asumir la junta militar, esta nombra el 22 de mayo como alcalde a Fernando Mazuera Villegas, quien desde París anuncia que el día 25 regresará al país para tomar posesión por tercera vez como burgomaestre de Bogotá (Intermedio, 1957-5-23, pp. 1 y 16). Muy pronto, el 20 de julio de 1957, el veterano alcalde anuncia un préstamo de la banca nacional por 40 millones de pesos, para terminar un “plan maestro de obras públicas” que consta de: la avenida Caracas, de la calle primera hasta la calle 30 sur; la prolongación de la carrera Décima, de la calle sexta hasta la calle 30 sur; la avenida de Oriente, que va por los cerros bogotanos desde la calle 25 hasta El Chicó; la carrera tercera, de la calle Sexta hasta la calle 25, donde empatará con la del Oriente; como también la avenida de Los Comuneros para llevarla hasta la glorieta de Puente Aranda, más la calle 26, de doble calzada y con pasos subterráneos por debajo de la Caracas, la trece, la glorieta de San Diego y la Séptima, hasta integrarse a la avenida de Oriente (El Tiempo, 1957-7-20, pp. 1 y 15).

Hay una propuesta para organizar el Gran Centro Asistencial de Bogotá, al sur de la ciudad, que iría desde el hospital de la Samaritana por el oriente, hasta el de Santa Clara por el occidente. Entonces se podría continuar la carrera Décima hacia el sur y romper el taponamiento que creaba el complejo hospitalario de San Juan de Dios, complementarlo con nuevas clínicas e incluso con áreas para vivienda (El Tiempo, 1957-9-15, pp. 1 y 2).

En septiembre, el Ministro de Obras Públicas anuncia la interrupción de las obras del CAO –Centro Administrativo Oficial–, al que ahora en broma le agregan la S –del Salitre– para no continuar pues el CAOS<sup>47</sup>. El Tiempo clama porque la decisión sea considerada por “la Oficina de Pla-

---

46 Se expropiaron dos predios, en el número 1-01/ 27 y el 1-31/63 (Anales del Concejo, Decreto 1017, 1957, p. 2018), así como el del número 10-22 de la calle 5 (Anales del Concejo, Decreto 1011, 1957, p. 2016) y el del número 11-29. Al mismo tiempo, el municipio compra a \$70 en el número 6-66 (Anales del Concejo, Contrato 741, 1956, p. 468), como también en el 6-62, y se hace una promesa de venta en el 8-34. En el número 9-59 de la calle 17, compra un pedazo de 33 varas<sup>2</sup> a \$400 cada vara<sup>2</sup>. Al Banco de Bogotá le compra una parte del terreno que posee en la calle 14, a un precio de \$500 la vara sobre la Décima y a \$200 en la parte que da sobre la carrera 12 (Anales del Concejo, Contrato 623, 1957, p. 1945). En tanto que pacta con la Cámara de Comercio de Bogotá la venta de un predio sobre la calle 16, a \$350 cada v<sup>2</sup>, para permutarlo cuando se cobren las valorizaciones de sus predios en la misma calle y sobre la carrera 9 entre calles 16 y 17 (Junta Asesora y de Contratos, Acta 39, 1957, p. 1751).

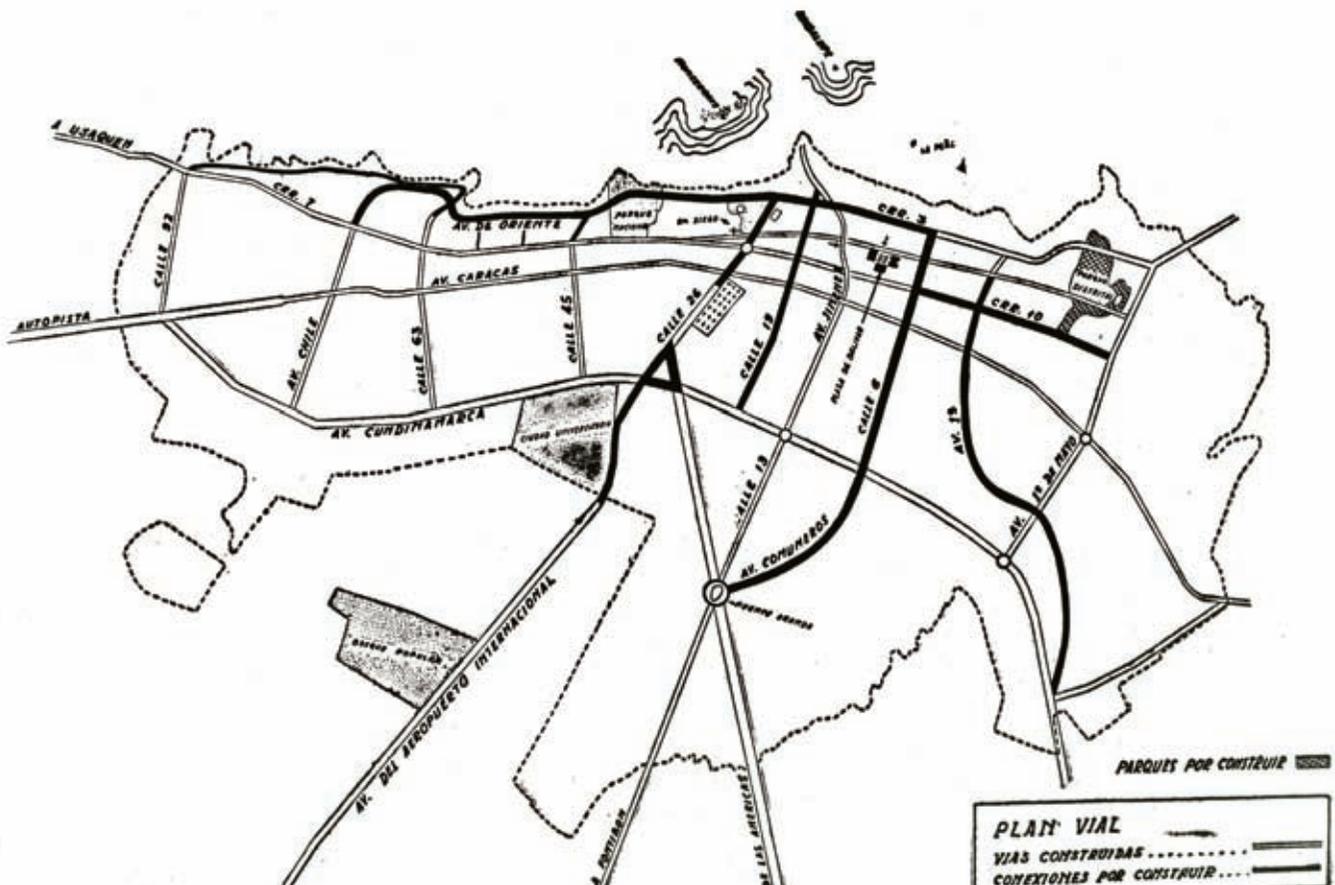
---

47 Ver Niño Murcia, 1991.



>Vestigios de la iglesia de Santa Inés.  
*El Tiempo*, 1957-4-3, p. 1

## TRANSFORMACION DE BOGOTA



>Propuesta Plan Vial para Bogotá.  
*El Tiempo*, 1957-8-30, p. 19

nificación Distrital, como gestora y directora del crecimiento de la Metrópolis". Recuerda que en el Plan Piloto de Le Corbusier, el sector central, entre las calles 6 y 26 y entre carreras Tercera y la Caracas, conservaba el corazón de la ciudad dada su ubicación central alrededor de la Plaza de Bolívar. Allí quedarían el centro administrativo y el centro bancario, como lo ratificara también el Plan Regulador de Wiener y Sert. Pero luego, "haciendo uso y abuso del artículo 121 de la Constitución que autoriza al presidente a tomar ciertas medidas de orden público bajo el estado de sitio, por medio del decreto 3.571 de 1954 se ordenó, con el fin de descentralizar la función administrativa nacional, el traslado del centro administrativo al sitio hoy ocupado por el CAOS". (El Tiempo, 1957-9-13, pp. 1 y 2)

Esta decisión, sostiene Gabriel Andrade Lleras, autor del artículo, no tuvo en cuenta todos los "componentes del complejo problema urbano" y dejó pendiente la

solución del resto. La restauración y conservación de los sectores centrales "es necesaria desde el punto de vista económico pues vitaliza la riqueza de la ciudad", como también del administrativo, pues facilita la integración de las diferentes instancias y escalas. Concluye que la descentralización propuesta debe abandonarse, cambiar la destinación de los edificios emprendidos en el occidente y pasar más bien a considerar los problemas urbanos de manera integral, lo cual significa volver el centro a donde debe estar para que permanezca como la cabeza de la ciudad y, en este caso, de la nación. De esta forma, el país podrá "ennoblecir los yerros cometidos en épocas pasadas (...) que por falta de buen juicio puede[n] compararse al empeñado por el célebre don Quijote contra los molinos del viento" (El Tiempo, 1957-9-13, pp. 1 y 2).

## 1958

El 10 de enero, los gerentes de los bancos de la capital y el alcalde Mazuera firman un empréstito por \$44.800.000, que la banca concede al Distrito y de cuya suma se entregarán a la administración \$18 millones para obras en los barrios populares (El Tiempo, 1958-1-10, p. 13).

Entre los varios proyectos viales, se habla de completar la carrera Décima, desde la calle Sexta hasta la calle 22 sur. En abril, se ven fotos del estado de la obra: un carril ya realizado, demoliciones en el otro y la noticia de que dos semanas después se emprenderán el acondicionamiento y la pavimentación de toda la Avenida (El Tiempo, 1958-4-15, p. 18). Para fines del año debe estar completa hasta la calle Primera y pronto se contratará la obra hasta la calle 22 sur, lo que “representa la redención vial del sur bogotano” (El Tiempo, 1958-6-1, p. 19).

Pero viene la borrasca: en la Cámara se acusa al alcalde Mazuera de ejercer una influencia ilícita para beneficiar al Country Club, del cual Mazuera, además, era presidente. El representante Humberto Silva Valdivieso, opositor del Frente Nacional “desde que comenzó a dar sus primeros pasos”, denuncia que el ‘alcalde’ hizo un contrato de venta al Country Club de 50.000 m<sup>3</sup> de agua pues “por el largo verano no había cómo regar los campos de golf del Country”, mientras que el ‘gerente’ del Club informa que “por estar rebotado el embalse del acueducto, y disponer de bastante agua, que se estaba perdiendo, se vendió al Country”. Nadie puede creer que en estos días, prosigue Silva, haya abundancia de agua en Bogotá, a lo cual agrega el representante Ezequiel Correa que “mucho menos lo van a creer en los barrios obreros, donde la gente tiene que beber aguas negras”. Además, añade Silva, el alcalde busca rebajar el impuesto predial a ese club social con la argucia de que es un club deportivo, en unos terrenos que valen “algo más de 8 millones de pesos, en el sitio más valorizado de Bogotá”. De igual forma, se abrió una carretera que benefició al club, en una “gestión especial”, como dice en su informe al club, que hizo Mazuera el gerente ante Mazuera el alcalde (El Tiempo, 1958-9-23, p. 14).

El 7 de octubre, el alcalde renuncia de manera irrevocable. Sus amigos se movilizaron para que reconsiderara su decisión y, de igual forma, “numerosas juntas

de mejoras aprobaron proposiciones en tal sentido y se inició la firma de diversos memoriales dirigidos al presidente solicitando la no aceptación del retiro del señor Mazuera Villegas”. En seguida renuncian todos sus secretarios, entre ellos el de obras públicas, arquitecto Herbert Ritter, quien había sido director de la Oficina del Plan Regulador en la primera alcaldía de Mazuera (El Tiempo, 1958-10-8, pp. 1 y 21). La Junta de Mejoras del barrio San Jorge, entre muchas otras, escribe a El Tiempo en nombre de los barrios del sur, apoya al alcalde y protesta porque “al hombre que trabaja, al hombre de progreso, al gran alcalde de empuje arrollador, al hombre que tiene responsabilidad ante Dios y ante la patria, a ese sí se le critica (...) porque es natural que al que no hace nada, nada tiene que criticársele. (...) No pensemos en otro alcalde para Bogotá (...) no vemos otro gallo que le cante a Bogotá, porque por tigre que fuere, ante la montaña de trabajo lo pone color de hormiga y los huecos se lo tragan; adelante pues don Fernando con sus obras, que tierra le sobra para tapar a sus gratuitos enemigos”. Los auxiliares de arquitectura le escriben al alcalde: “Los colombianos que queremos a Bogotá esperamos que usted haga de ella una gran ciudad. No se retire. Necesitamos planear y construir en grande. Las obras son urgentes, las ciudades colombianas son absolutas”. Un amigo insiste en que “no es posible, doctor Mazuera, que necesitándolo Bogotá, usted se vaya a descansar, a causa de chismografía que no vale un ardite”; otro le dice que su labor “lo coloca, por derecho propio, en el justo y merecido calificativo del Alcalde Ideal e Insuperable de este país, con todo cuanto tercamente se diga en contra de usted por elementos mal intencionados e incapaces de apreciar obras trascendentales” (El Tiempo, 1958-10-14, p. 11).

Pero el alcalde se fue. Se quejó de indiferencia a su gestión por parte del Directorio Nacional Liberal, por lo cual le responde Carlos Lleras Restrepo, director del liberalismo, y le aclara que no ha sido así, y no por su filiación liberal sino porque tal debe ser la labor del Frente Nacional. Siempre le ha admirado su laboriosidad, dedicación y desinterés, pero si estuvo en desacuerdo con el programa de obras ideado por él, como buen amigo suyo, así se lo expresó en una carta del 10 de octubre de 1957 y pudo contribuir a que se aproximasen más a las

> La Carrera de la Modernidad



>Plano de los puentes de la calle 26.  
*El Tiempo*, 1958-2-20, p. 19



>Fernando Mazuera dirige campaña de limpieza de la ciudad.  
*Mazuera*, 1972, p. 243



>Edificio para la Acción Cultural Popular. Cuéllar Serrano Gómez.  
*El Tiempo*, 1958-9-26, p. 16

clases pobres de la ciudad; aunque, no obstante, cree que buena parte de los recursos se desviaron a obras suntuarias. A pesar de la conveniencia para la ciudad de las vías que propuso, no hubo prudentes prioridades, ni el sistema de préstamo de los bancos privados fue el más conveniente (El Tiempo, 1958-10-16, pp. 1 y 11).

En realidad, Mazuera no habla de este problema en su autobiografía; sólo narra cómo se fue quedando sin el apoyo de los lauranistas por mantener a Rafael Naranjo como Secretario de Gobierno, ni de los ospinistas por haber cambiado al mismo Naranjo, ni de los liberales, pues el director del partido no lo apoyaba, ante lo cual más bien resolvió renunciar (Mazuera, 1972, pp. 346-360). Sin duda fue un gran alcalde, tres veces buen alcalde<sup>48</sup>, sobre todo desde el punto de vista de las obras viales. Pero el desacuerdo del director de su propio partido deja ver que no sólo fue un error ser a la vez alcalde de la ciudad y gerente del club de la alta sociedad, y favorecerlo, aun si fuera en cosas menores o líquidas, sino que además, como Lleras le anotaba, había una falta de sensibilidad social por concentrar sus esfuerzos en las nuevas vías de la ciudad, en lo que sin duda fue uno de sus más dinámicos impulsores. A la postre, la que había nacido como avenida del Libertador, fue finalmente rebautizada como avenida Fernando Mazuera, en memoria de uno de sus principales impulsores, el 'libertador' de la carrera Décima.

Lo sucede en el cargo el médico Juan Pablo Llinás, quien había sido alcalde entre enero y junio de 1945, año en que se aprobó la ampliación de la carrera Décima y la construcción de la avenida del Libertador (El

Tiempo, 1958-10-19, p. 1). Mientras tanto, en medio de borrascas locales y nacionales, los edificios siguen surgiendo para confirmar la importancia de la nueva avenida. En el lote que ocupara la vieja plaza de mercado de Las Nieves, esquina de la calle 20 con la Décima, terminan la construcción del edificio de la Acción Cultural Popular. Diseñado por Cuéllar Serrano Gómez, combina "oficinas y locales de uso comercial con las instalaciones de Radio Sutatenza". Tiene 16.144 m<sup>2</sup>, con un radioteatro para 300 personas y un espacio

para un futuro estudio de televisión (El Tiempo, 1958-9-26, p. 16). Y, de igual forma, el nuevo edificio del Banco de Bogotá está casi terminado; con sus 21 pisos "semeja cualquiera de los grandes rascacielos de cristal estadounidenses (sic)". El proyecto es de la firma Skidmore Owings & Merrill y Lanzeta Pinzón, la construcción la realiza Martínez Cárdenas & Cía. y la interventoría Cuéllar Serrano & Gómez Ltda. (El Tiempo, 1958-10-17, p. 15).

La firma Cuéllar Serrano Gómez & Cía. cumple ese año 25 años de labores; creada el 3 de octubre de 1933, para 1958 tiene 120 empleados y ocupa casi a 3.200 obreros. Hasta entonces ha diseñado cerca de mil proyectos y construido las dos terceras partes, correspondientes a más de 700.000 m<sup>2</sup>, más varias grandes obras de ingeniería. Además, ha constituido doce compañías filiales para suplirse de materiales para sus construcciones (El Tiempo, 1958-10-3, p. 21). Desde el último piso del edificio de Seguros Bolívar, imperaba sobre la Décima, y sobre el país, con organización, aportes técnicos y gran diseño. Sin ninguna duda, era la firma de arquitectura más importante de Colombia en ese momento –autora, por lo demás de los principales edificios de la carrera Décima– y, con lo que haría después, la firma más importante de todos los tiempos. No sólo, por supuesto, en cantidades y poder, sino, sobre todo, por la



> Proyecto para el Hotel Tequendama. El Tiempo, 1958-12-19, p. 19

48 Mazuera gobernó la ciudad de febrero de 1947 a marzo de 1948, de abril de 1948 a mayo de 1949 y de mayo de 1957 a octubre de 1958. Aunque hay quienes cuentan el segundo período por dos, pues en octubre de 1948 fue un mes y medio a París para asistir al Congreso de Alcaldes de Capitales del Mundo y dejó encargado a Carlos Reyes Posada; pero en realidad es un solo período suyo.

calidad de sus obras, aporte inconmensurable a nuestra tradición constructiva en Colombia.

Al mismo tiempo y al renovarse el contrato por 15 años entre la sociedad propietaria del hotel Tequendama y la Intercontinental Hotels Corporation de Nueva York, se anuncia su ampliación en otro tramo que constará de 215 habitaciones y tendrá un costo de ocho millones de pesos. La construcción la hará la firma Cuéllar Serrano Gómez y deberá iniciarse el 1 de julio de 1959 para ser terminada en 1961. (El Tiempo, 1958-12-19, p. 19)

En cuanto se refiere al tramo sur, hay un reclamo del monasterio dominicano de Santa Inés del Monte Policiano de Bogotá, que pretende ser propietario de la antigua iglesia, y a pesar de que la Junta piensa que su propietario es la Comunidad

Redentorista, se abstiene hasta el momento de pagar (Anales del Concejo, Decreto 81, 1958, p. 432). Entretanto, el municipio decreta varias exenciones y realiza numerosas compras entre las calles 1 y 7; el valor de la v2 oscila entre \$50 y 120<sup>49</sup>. Este tramo continuaría pronto



>Demoliciones carrera Décima entre calles 1 y 6.

Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

hasta la calle 27 sur –y tres cuadras más– en el 20 de Julio y Los Pijaos, como estaba previsto desde 1945, año de nacimiento del proyecto de la carrera Décima, y muchos años después remontaría la montaña para comunicarse, por medio de avenida, con el sector de Ciudad Bochica, la Picota y Diana Turbay.

La firma contratada para la ampliación de la avenida entre las calles 1 y 6 solicita un anticipo por las obras

ya ejecutadas; el valor total era de \$1.400.000 (Secretaría de Obras Públicas, Solicitud de Anticipo, 1958, p. 1852 y Decreto 481, 1958, p. 1920), a la vez que se contrata la ampliación de la calle 26 entre carreras 3 y 19 (Secretaría de Obras Públicas, Decreto 481, 1958, p. 1911). Según la Resolución 1843 de 1958, la liquidación provisional de la valorización en el

sector entre calle 6 y 1 da un valor de \$7.200.000. El Distrito transfiere a los ferrocarriles el lote de la antigua plaza de mercado Central, calles 10 y 11 carreras 10 y 11 (Secretaría de Obras Públicas, Acta 29, 1958, p. 2295).

49 Algunos de los precios de compra son: en el número 1-63/73 a \$50 la v2, en el 1-77 a \$60 (Anales del Concejo, Contrato 635, 1958, p. 718), en el 1-85 a \$70 la vara (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 296, 1958, p. 2506), en el 1-89 a \$65, en el 1-95 a \$85 la v2, en el 2-03/05, en el 2-57 a \$60, en el 2-75 a \$60 y en el 2-79 a \$60. Por estos días el municipio permuta en el número 2-69 a \$80, lo mismo que hace con un lote en la calle Primera a \$95 la vara, por uno en el número 7-03/19 a \$250. Expropia en el número 2-17 y en el 2A-15, y compra en el número 2A-25 a \$60, en el 3-57 a \$90 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 389, 1958, p. 2011), en el 3-81 a \$80 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 457, 1958, p. 2716), en el 3-91/99 a \$120 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 274, 1958, p. 2008), en 4-09 a \$85 (Anales del Concejo, Contrato 020, 1958, p. 1090), en el 4-11 a \$70 la v2 (Anales del Concejo, Contrato 651, 1958, p. 745), en el 4-35 a \$73, en el 4-41 a \$60, en el 4-69 a \$65 y en el 4-71/75 a \$90, en tanto que expropia en el 4-77 (Anales del Concejo, Decreto 414, 1958, p. 1366). Asimismo, en el número 4-81 a \$95 la v2, en el 4-89/93 a \$90 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 267, 1958, p. 2209) y en el 4-99 a

\$68 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 247, 1958, p. 2112). De igual forma, expropia un predio en el número 5-51, y compra en el 5-03/13 a \$86 la v2, a \$70 en el 5-29/35, en el 5-57 a \$100, en el 5-87 a \$100, en el 5-93/99 a \$170 (Secretaría de Obras Públicas, Contrato 389, 1958, p. 2541), como también en el número 6-60, en el 6-72 a \$140 y en el 22-61. El municipio permuta con Fenalco un lote de 1.775 varas en el número 18-71/97 a razón de \$1.000 la v2 por uno del Distrito en la carrera 7 con calle 13 donde se valora a \$1.200 la v2. Se exime de impuesto de delineación y ocupación de vías a la obra en el número 19-88, de Acción Cultural Popular, Escuelas Radiofónicas (Anales del Concejo, Resolución 1539, 1957, p. 377). El Centro Colombo Americano compra los lotes 6 y 7 de la manzana donde fuera la plaza de Las Nieves –calles 20 y 21, carreras 9 y 10–, con cabida de 1.288 varas a \$200 cada una (Anales del Concejo, Contrato 634, 1958, p. 463).

## 1959

Al comenzar el año, el alcalde Llinás reitera su convicción de dar la mayor importancia “al factor humano sobre cualquier otra preocupación por importante o grave que ella aparente ser”, por lo cual dará prioridad a la educación y la salud. Sin embargo, en cuanto a obras públicas se refiere, se amplían redes de servicio público en los barrios obreros y las obras de la calle 26 y de la autopista a Medellín continúan su ritmo normal, pero la Décima, la Caracas, la calle 19 y la carretera a Engativá sufren retardos por dificultades de fondos y la demora en adquirir algunos terrenos indispensables. Inician la Avenida de Los Comuneros, entre la avenida Ciudad de Quito y la Caracas, y los puentes de la 26 comenzarán en marzo, pues las licitaciones ya se cerraron (El Tiempo, 1959-1-19, p. 13).

El Acuerdo 24 de 1959 reorganiza la Oficina de Planificación Distrital. El Acuerdo 42 de 1958 había definido algunas obras por realizar con respecto del Plan Vial de la ciudad; entre muchas, figura la avenida del Libertador, desde la avenida Primera hasta la avenida Primero de Mayo. El 24 de marzo, se aprueba el contrato para la construcción de los puentes sobre la calle 26, en especial sobre la carrera Décima. Son contratadas las obras de regularización de la carrera Décima entre las calles 20 y 24, con un plazo de ejecución de cinco meses, y el 17 de Noviembre se firma el contrato para ampliación, regularización y pavimentación de la avenida, entre las calles 1 y 6.

Para calcular la valorización, la Resolución 2 de 1959 determina la zona de influencia de las calles o avenidas por realizar. En la Resolución 2334, se rectifica la resolución que aprobaba la liquidación provisional de la valorización causada por la avenida del Libertador en el sector de la calle Sexta a la Primera, pues había numerosos errores sobre los nombres de los contribuyentes o la nomenclatura de los predios. En el Acuerdo 29, se autoriza al Fondo Rotatorio de Valorización para destinar hasta \$500.000 a la creación de un Fondo de Estabilización del precio del Bono de Progreso Urbano, en tanto que se ordena la emisión de \$3.000.000 en bonos BPU a partir del primero de abril de 1959.



> Hall principal del Banco de Bogotá.  
*El Tiempo*, 1959-10-22, p. 5



> Obra de apertura de la calle 26, 1959.  
*Foto Sady González. Revista Número, 2007, p. 78*



BANCO DE BOGOTÁ

EMPRESA COLOMBIANA  
DE CURTIDOS

RADIO TELEVISIÓN

MAXI



>Arriba: Intersección de la avenida Jiménez con carrera Décima. ca. 1961.

Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

Página opuesta: Edificio Banco de Bogotá.

Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

El municipio vende varios predios: en el número 1-75, en el 13-00, en la calle 5 número 10-31, y vende el 6 de noviembre a Luis A. Plata la manzana de la antigua plaza de La Concepción, luego de dividirla en diez lotes. El precio fue 300 a 550\$ la vara<sup>2</sup>. También arrienda otros, como es el caso de la carrera Décima número 18-71/97 por un canon de \$1.700 el mes. Entonces reglamentan el Fondo Rotatorio de Valorización, que había sido creado por el Acuerdo 41 de 1958, para que los bienes adquiridos por dineros del impuesto o por las emisiones de Bonos Pro-urbe no fueran utilizados para objetos distintos. El director del Departamento de Valorización dará al mercado Bonos de Progreso Urbano, pero con autorización previa de la Junta. Este funcionario presentará un informe sobre la cantidad de bonos disponibles y su cotización en la Bolsa de Bogotá.

El 8 de octubre se inaugura, en la carrera Décima con calle 15, la sede principal del Banco de Bogotá, “el más moderno y más alto edificio del país”, donde pueden trabajar cerca de dos mil personas. Sus 87 metros de altura lo constituyen como el más alto; tiene 23 pisos y dos sótanos, 38.000 m<sup>2</sup> de construcción con todas las técnicas e instalaciones modernas y de confort actual, estructura de acero, seis ascensores que pueden movilizar 15 mil personas por día, aire acondicionado y sus calderas, gran local bancario, parqueadero para 130 automóviles, casillas de seguridad y una cafetería para 900 personas (El Tiempo, 1959-10-9, p. 7; 1960-1-5, p. 10). ¡Una maravilla para nuestro medio!

## 1960

El proyecto de la avenida de los Cerros, con un costo calculado en cien millones de pesos, define un impuesto de valorización que genera muchas inquietudes y protestas. El cabildo municipal revisa las disposiciones, el estatuto de valorización, la determinación de las zonas de influencia y la forma de pago por parte de los propietarios. “Todas las obras públicas, concluye el presidente del concejo, hay que hacerlas con los dineros de los contribuyentes”; sin embargo, casi nadie objeta la conveniencia del impuesto, pero sí su forma de liquidarlos y las injusticias cometidas en su cálculo (El Tiempo, 1960-4-9, p. 14). Más de 20 mil contribuyentes, de la avenida 10 de Mayo, o de los Cerros, se declaran afectados. La Junta de Valorización del Distrito –conformada por el alcalde, los secretarios de obras y de hacienda, el personero, varios concejales y representantes de los arquitectos, los ingenieros y los economistas– discute el problema con un comité especial de la oficina de valorización, cuyo jefe es Pedro Gómez Barrero. Al final, proponen ampliar los plazos de pago de cinco a veinte años, en tanto que se buscará financiación para construir la avenida en tres o cuatro años (El Tiempo, 1960-4-12, pp. 1 y 22).

Varios ciudadanos, entre los cuales están Guillermo Wiesner y Luis Soto, plantean sus observaciones ante el alcalde Llinás y cuestionan los cálculos de aumento de valor comercial para la carrera Décima, que se están publicitando como justificativo del impuesto en discusión (El Tiempo, 1960-4-14, p. 19). Para el concejal Augusto Ramírez Moreno, este impuesto “se ha derramado sin pautas ni leyes, como un río salido de madre”, los compatriotas lo rechazan “por su incisivo tipo socialista, que reduce a proporciones mezquinas la propiedad privada y la inventiva y los estímulos del trabajo creador”. El Ca-

tolicismo también critica el impuesto, pues sobrepasa la capacidad de pago de los ciudadanos, propone ir más despacio en la ejecución de las obras y, además, duda de la conveniencia de la nueva avenida en los cerros<sup>50</sup> (El Tiempo, 1960-4-13, p. 15).

El Estatuto de Valorización es demandado y la asamblea de propietarios declara huelga ante el impuesto; nadie lo pagará mientras no se resuelvan las objeciones formuladas. En mayo, el Tribunal de Cundinamarca suspende el Estatuto. Entonces, no hubo ni cobro de valorización ni avenida 10 de Mayo (El Tiempo, 1960-5-18, p. 14). En octubre, el Consejo de Estado falló en favor de la valorización; levantó la suspensión que había decretado el Tribunal, pero revocó cuatro artículos que habían sido muy controvertidos y base de la reclamación general (El Tiempo, 1960-10-15, pp. 1 y 10).



> Edificio Colombiana de Capitalización, perspectiva de Jorge Toscano.  
*El Tiempo*, 1960-6-18, p. 7

Por otra parte, el éxito del hotel Tequendama es arrollador. En 1959, ha hospedado a 145.000 personas, pero la administración se queja por estar rodeados de obras que impiden la llegada franca al hotel; hay trabajos en la calle 26 y en las carreras 13 y Décima, por lo cual se puede decir que es “un hotel rodeado de huecos”, al que sólo se puede llegar por helicóptero. Sin embargo, ya se está construyendo el nuevo edificio de

Residencias Tequendama, paralelo al costado norte del hotel. En el primer piso habrá una comunicación directa con aquel, tendrá parqueadero para 100 automóviles, almacenes de lujo, cafetería y oficinas de administración, más once pisos tipo con nueve apartamentos cada uno. Tiene 23.000 m<sup>2</sup> y un costo de 14 millones de pesos, y su inauguración está prevista para enero de 1961 (El Tiempo, 1960-1-22, p. 17). Continúa, pues, la construcción paulatina del Centro Internacional, el más importante proyecto moderno que se hiciera en el país,

<sup>50</sup> Ver en Capítulo 3. Valores y apellidos del poder. El Rey Midas, precios del suelo, valores de la edificación, mayor detalle sobre la huelga de propietarios.



>Carrera Décima con calle 23.  
*Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de  
Patrimonio Cultural  
Colección Museo de Bogotá*



>Puentes de la calle 26.  
*Librería Camacho, 1966*

no solo por la calidad de sus arquitecturas particulares o por haber sido diseñado por las firmas más descolantes del medio, sino sobre todo por haber concretado los ideales del urbanismo racional: torres que se aúnan como una ciudadela sobre una plataforma peatonal, pero servido por vías laterales y apoyado con más de mil parqueaderos en los sótanos.

Se contrata un asesor técnico para la construcción del puente en la carrera Décima sobre la calle 26. Y niegan al Banco de Bogotá una solicitud hecha por medio de Luis Soto & Cía. Ltda. para que se liquidara el impuesto de industria y comercio a su nuevo establecimiento en el número 14-33 con el valor del anterior, de su sede en la calle 13 número 7-90, "por no haberse practicado la liquidación inmediatamente después de haberse hecho el cambio de local" (Junta Distrital de Hacienda, Resolución 47, 1960, p. 1000). De la misma forma, niegan la solicitud del Hotel San Diego, calle 26 número 10-18/70, para ser eximido del pago de los servicios de aseo y alumbrado (Junta Distrital de Hacienda, Resolución 246, 1960, p. 1083). Era que las "dos pobres viejecitas no tenían nadita que comer", como lo versificara Rafael Pombo en otra ocasión.

Por medio del Acuerdo 9 de 1960, el Fondo Rotatorio de Valorización aprobó el contrato 579, de noviembre de 1959, con la comunidad de los padres redentoristas, por la venta de la iglesia de Santa Inés –carrera 10 número 9-09–, cuyo predio ahora se encuentra convertido en vía pública. El negocio total se hizo por \$637.499<sup>51</sup>. Por medio de la Escritura número 38 de 1957, la comu-

nidad compró a los dominicos el monasterio de Santa Inés del Monte Policiano de Bogotá; la demolición ya la realizó el municipio, con excepción de las obras de arte y de los restos mortales que allí había.

Al mismo tiempo, discuten nuevos plazos para el pago del impuesto de valorización por las obras en la carrera Séptima, entre el parque de Santander –en la calle 16– y la calle 20; en la carrera Décima fue de cinco años y sólo se cobró a los predios que daban frente a la avenida; ahora se propone ampliar mucho más el área de influencia, para ser más democrático el cobro y según los beneficios de la obra. Se conceden unas pocas solicitudes, y se niegan muchas, de exención del pago de la cuota de pavimentación, andenes y sardineles. Se permuta con la Caja de Vivienda Popular una zona para el velódromo Primero de Mayo por un predio en el lote número 9 de la manzana donde estuvo la Plaza de mercado de Las Nieves, donde se valora a \$400 la vara<sup>2</sup>, y se realizan varias compras entre las calles 2 y 11.<sup>52</sup>

El arquitecto Carlos Martínez, en su calidad de jefe de la Oficina de Planeación Distrital, informa que en junio comenzarán los trabajos para completar la carrera Décima de la calle Primera hacia el sur. En realidad falta poco, pues la avenida ya está lista en la zona de Ciudad Jardín, así como en el barrio El Sosiego, donde ya hay alcantarillado, sardineles y pavimentación; solo faltan las cuadras que hay entre la Primera y la calle 13 sur. Lo que resta debe quedar completo para fin de año. Además, el propósito de la administración es llevar pronto la Avenida hasta el par-



> Apertura de la carrera Décima desde el hospital San Juan de Dios hacia el sur.  
Foto: Saúl Orduz. IDPC- Colección Museo de Bogotá

51 Fueron 1.104 varas<sup>2</sup> del suelo, a \$390 (son \$430.731), más el templo, 438 metros, a \$120 cada uno (\$52.614), 117 m<sup>2</sup> de la sacristía a \$85 cada vara<sup>2</sup> (\$9.984), la casa cural en cuatro pisos, 603 m<sup>2</sup> a \$190 cada uno (\$114.699), el desarme y traslado de obras por \$27.000, más otros pequeños ítems (Anales del Concejo, 1960, Tomo I, 201, 1m 0994).

52 El del número 2-37 a \$160, en el 2-49 a \$85 la vara de terreno y a \$91 el m<sup>2</sup> de edificación. En el número 5-73 a \$120 la vara<sup>2</sup>, en el 6-02/06 a \$350 la vara<sup>2</sup> y tres lotes en la manzana de la antigua plaza de La Concepción a \$450 la vara<sup>2</sup>. Además, se expropia el inmueble del número 2-29 a \$70 pesos la v<sup>2</sup>.

que de Las Colinas, con el fin de descongestionar la comunicación con este parque –que será inaugurado el 20 de julio– y en general con el sur de la ciudad. (El Tiempo, 1960-4-9, p. 25)

En este sector, después de la calle 27 sur y próximo al parque distrital Las Colinas, se publicita una urbanización residencial que aprovecha la prolongación de la Décima y vende lotes con muy baja cuota inicial, pero, eso sí, “para vivir muy cerca del lugar de su trabajo” (El Tiempo, 1960-6-26, p. 9). Son “lotes de 250 v2 en adelante en una zona estrictamente residencial”, tienen todos los servicios urbanos complementarios, como comercio, colegios y zonas verdes, se venden con grandes facilidades de pago y el apoyo de los títulos Bolívar. Hoy es el barrio Country Sur (El Tiempo, 1960-11-15, p. 22).

Igualmente, anuncian la construcción de un edificio de doce pisos para la Beneficencia de Cundinamarca, entre las calles 11 y 12, con un almacén Tía en la parte baja. Tiene 8.000 m<sup>2</sup> de construcción y un costo de cinco millones de pesos (El Tiempo, 1960-5-28, p. 6). Lo mismo que el edificio de once pisos para la Compañía Colombiana de Capitalización y Seguros Patria, en la esquina nororiental de la calle 15. Diseñado por Cuéllar Serrano Gómez, tiene en el piso bajo siete locales comerciales, del segundo al cuarto piso las oficinas de la compañía y los demás pisos tipo, entre el quinto y el once, para renta, con planta libre que les permite acomodarse a los diferentes requerimientos de los clientes (El Tiempo, 1960-6-18, p. 7). Y otro edificio de diez pisos para apartamentos, en un lote estrecho entre las carreras 10 y 12 con la calle 24, diseñado por Ricaurte Carrizosa & Prieto, con líneas modernas y una muestra más de cómo la nueva avenida cada vez atrae más construcciones y actividades, ya sea con edificios para oficinas como para apartamentos, cuya combinación refleja el impulso constructor y el papel que tomaba la nueva vía como el lugar por excelencia para la arquitectura moderna en Colombia (El Tiempo, 1960-10-22, p. 16).

Esta reseña de la biografía de la carrera Décima, entre 1945 y 1960, termina con la noticia del libro “Bogotá, 1960”, que contrasta las cúpulas coloniales de San Ignacio con la imagen desde el aire del cruce de la avenida Jiménez con la carrera Décima, donde surge poderoso el edificio del Banco de Bogotá para simbolizar la mo-

EL TIEMPO PÁGINA NOVENA

Es Necesario Impulsar a la Nación Hacia una Democracia Económica

**URBANIZACION**

# AVENIDA 10

**Estrictamente residencial**

OTRA Urbanización con el revolucionario sistema de ventas de **CORPORACION INMOBILIARIA** CON TITULOS BOLIVAR.

**PARA VIVIR MUY CERCA DEL LUGAR DE SU TRABAJO**

Sobre la prolongación Sur de la carrera 10a.

PLANOS APROBADOS POR LA SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS DEL DISTRITO

- CON MUY BAJA CUOTA INICIAL: \$ 2.000.00 aproximadamente.
- CON EL PLAZO MAS LARGO: 36 meses.
- CON SE SORTEOS Que le dan la oportunidad de recibir el saldo a su cargo desde el primer mes.
- CON SEGURO DE VIDA a opción del comprador.

**LOCALIZACION**

HAGA DE SU PRIMERA SEMESTRAL UNA INVERSION FERTILIZABLE.

**4 veces más fácil comprar su lote.**

PROXIMA AL PARQUE DISTRITAL "LAS COLINAS"

ALCANTARILLADO - ACUEDUCTO - ALUMBRADO ELECTRICO - CALLES PAVIMENTADAS CON ANDESIN Y SARDONILES - PARQUE Y ZONAS VERDES - ZONA COMERCIAL - RED TELEFONICA

PARA ESTA URBANIZACION HAN SIDO ESCOGIDOS LOS

**TITULOS BOLIVAR**

FOR SUS BENEFICIOS, SEGURIDAD Y SOLVENCIA.

GESTIONAMOS LA EJECUCION DE SU CESANTIA SIN COSTO ALGUNO PARA USTED.

ARQUITECTURA INGENIERIA Y PLANIFICACION **ANDRADE & RIVERA, LTDA.**

UNA URBANIZACION MAS DE COMPAÑIA URBANIZADORA "CUSSEL" INFORMACION Y VENTAS:

**CORPORACION INMOBILIARIA LTDA.**

BOGOTA, CARRERA 8. N. 13-48 EDIF. BARRIO SANABERRO - 2. PISO TELEFONOS: 46.1155 Y 4148 92

>Publicidad de urbanización sobre la carrera Décima. *El Tiempo*, 1960-6-26, p.9

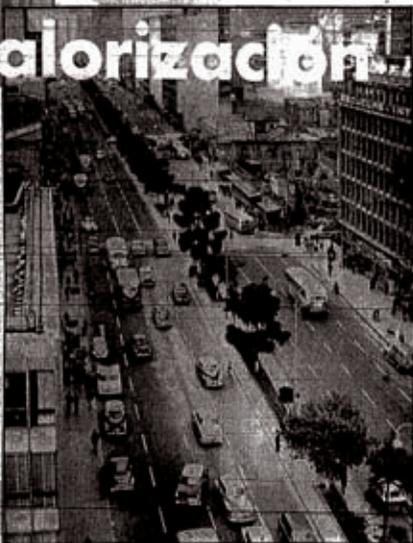
# lo que va de ayer a hoy...



## ... gracias a la valorización.

Los obras que Bogotá realiza por medio de cuotas de valorización, benefician a todos:

- a los propietarios, que hacen un excelente negocio, pues el aumento de valor de sus predios es superior al de la cuota que les corresponde;
- y a la ciudad, que con ellas consigue:
  - Trabajo para sus obreros,
  - Facilidades para el tránsito,
  - Aumento de su área habitable,
  - Consumo para sus productos,
  - Descongestión doméstica y comercial,
  - Importancia en el concierto mundial,
  - Belleza.



*Hagamos cuentas sobre la Carrera Décima:*

Sector San Diego		Sector San	
Antes de las obras la zona valía	\$ 13750	Este sector acaba de inaugurarse y atravesaba una zona tradicionalmente desahogada	
La cuota por zona fue de	2827	Sin embargo, la utilidad obtenida por los propietarios se ya notable, como puede verse por los siguientes números:	
Total de inversión	\$ 16577	Valor de la zona antes de las obras	\$ 6000
Hay más la zona	\$10000	Valor de la zona	5000
La cual da una utilidad de	\$ 83427	Total de la inversión	\$ 11000
O sea 5 veces más		Hay la zona vale	\$ 25000
		La que da una utilidad de	\$ 74000
		O sea más del doble.	
<b>Sector Avenida Jiménez:</b>			
Antes de las obras, en el sitio donde hoy está el Banco de Bogotá, la zona valía	\$ 16000		
La cuota de valorización fue de	9485		
El total de inversión fue de	\$ 25485		
Hay más la zona	\$18000		
La cual da una utilidad de	\$12485		
O sea casi 5 veces más			

NOTA: Las cifras anteriores (con excepción de los correspondientes al caso concreto del Banco de Bogotá) son promedios obtenidos en la muestra de los casos de utilidad de 1000 metros cuadrados, y será más grande si se miden que los propietarios realizan construcciones sobre la arteria.

> Información sobre la valorización en la carrera Décima. *El Tiempo*, 1960-4-9, p. 11

derinidad y el empuje de la ciudad. “Hoy Bogotá es una ciudad moderna en todos los sentidos y el extranjero encuentra aquí lo mismo que en otras urbes del mundo. (...) La tranquilidad colonial prolongó su quietud hasta bien avanzado el presente siglo [...pero hoy,] el ritmo de una era moderna que avanza con arrolladora velocidad, ha transformado todo: las edificaciones que de un solo piso, pasaron a exhibir la soberbia de quince y más plantas; el empedrado de las calles por donde circulaban burritos con leña y agua, fue reemplazado por la cinta de asfalto por donde se deslizan aerodinámicos modelos de automotores”; las noches ahora se iluminan con la magia del neón; el aire apacible de antaño es “herido ahora por el ruido de las bocinas y de los motores de las aeronaves que cada minuto llegan de distintos puntos del planeta. Sobre la gran quietud de la sabana hay ahora una ciudad que crece minuto a minuto en todas direcciones. (...) Los ferrocarriles, los autobuses, los aviones, cada mañana depositan miles de personas que vienen a establecerse a Bogotá (...) hoy ya resulta raro encontrar, entre el mar de ruidos callejeros, una voz que pueda identificarse como auténticamente bogotana” (El Tiempo, 1960-12-18, p. 7).

Es un libro que “habla de cómo sufre y goza una capital que casi llega a los dos millones de habitantes, donde ya no se viste la gente de negro, sino que encontró el significado del color y busca la alegría”. La alegría y la tristeza de la modernidad, gentes a montón en medio del anonimato y la incomunicación, riquezas inmensas al lado de patéticas miserias, la nueva arquitectura en contraste no sólo con el pasado sino también con las casas informales de las barriadas, ahora más extensas que nunca, la segregación social exacerbada en la ciudad moderna, la rapidez de los autos, detenidos en medio de lentas congestiones y la pésima organización de nuestro sistema de transporte. Después de los años, captamos la erosión de los sólidos en el aire, la decadencia de grandiosos edificios abandonados que no podemos perder. Es la tensión entre el pasado y el futuro. De todo eso, la carrera Décima es un escenario intenso y elocuente.



>Noticia sobre Bogotá de 1960 entre la tradición y la modernidad. El Tiempo, 1960-12-18, p.7

>Página opuesta: Primeros miembros de la Bolsa de Valores de Bogotá. Sentados de izquierda a derecha: Álvaro Soto del Corral, Salvador Camacho, Jorge Soto, Alberto Serna, Miguel Vergara. De pie de izquierda a derecha: Sr. Ericke, Giovanni Seventi, Luis Martínez, Benigno Albano, Adolfo León Vélez, Teódulo Gómez, Arturo Posada, Jorge Forero, F T. Davis (detalle).  
*El Espectador*, 2009-7-12, p. 24

# valores y apellidos del poder

[a propósito de la élite y la modernización de la carrera décima]





A continuación hacemos algunas consideraciones sobre tres aspectos fundamentales en la construcción de la carrera Décima: 1) el mecanismo principal para su financiación que fueron los Bonos de Progreso Urbano, 2) los precios del suelo y la valorización de los predios y las edificaciones, donde se puede captar y cuantificar la creación de riqueza propiciada por la construcción de la avenida, y 3) los círculos de las élites, sus mentalidades y proyectos, sus vínculos y procederes, los gremios y la creación de la “avenida de los gremios”, luego abandonada por ellos para dejarla como la carrera popular, congestionada y de maravillosa arquitectura, pero fantasmal, que hoy recorremos.

## Construir sin dinero Los Bonos de Progreso Urbano - BPU

Un mecanismo financiero fundamental para la construcción de la carrera Décima y de varias otras obras públicas, son los títulos de deuda interna municipal llamados Bonos de Progreso Urbano, también conocidos como Bonos Pro-urbe o BPU. Se trata de títulos de deuda emitidos por el municipio por determinado valor en pesos, que le permiten realizar transacciones con particulares a quienes se les compran los bienes inmuebles requeridos por el municipio para adelantar determinadas obras en la urbe. La ciudad realiza el pago con estos documentos, que representan una deuda del municipio pagadera a veinte o treinta años al particular. El municipio, por su parte, se compromete a pagar intereses trimestrales del 6% anual sobre esa deuda, además de realizar sorteos, también trimestrales, en los cuales quien resulte favorecido recibirá el pago inmediato del total de la deuda. Los demás continuarán recibiendo sus intereses. Los Bonos también pueden ser utilizados por sus beneficiarios para pagar obligaciones tributarias con el municipio como, por ejemplo, el importe por valorización. Lo mismo que cualquier otra clase de bono<sup>1</sup>, el titular puede negociarlo en la Bolsa, o puede venderlo o permutarlo con otro particular, quien lo adquiere a menor precio del nominal que figura en el Bono.

> Página opuesta: Posesión del alcalde Fernando Mazuera, 8 de febrero de 1947.  
Foto: Sady González. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

1 También hay bonos para otros fines, como los de los Ferrocarriles Nacionales, la Empresa de Teléfonos de Bogotá, o de Fomento Industrial.



> De derecha a izquierda: Laureano Gómez, Mariano Ospina Pérez y Martín del Corral, gerente del Banco de Bogotá.  
*El Espectador*, 1959-9-26, p. 1

La Ley 1ª de febrero 5 de 1943 del Congreso de Colombia da la posibilidad para Bogotá y para los demás municipios del país, de emitir empréstitos cargados sobre un fideicomiso que el Banco de la República administra y que se va alimentando de las retribuciones por valorización y otros impuestos que la ciudad recibe, o por la venta de remanentes de predios tras la realización de las obras.

Dicha ley también dicta los motivos para expropiar bienes raíces cuando se trate de obras de ornato, embellecimiento, seguridad, saneamiento, construcción, reconstrucción o modernización de barrios, apertura o ampliación de calles, edificaciones para mercados, plazas, parques y jardines públicos. Define los mecanismos de avalúos e indemnización, las instancias de objeción y las posibilidades posteriores del municipio para enajenar lo que después no requiera para sus iniciativas. Asimismo, faculta a los municipios para suscribir empréstitos hasta de un millón de pesos, con interés no mayor del seis por ciento anual y

con un plazo hasta de treinta años destinados a indemnizar las expropiaciones que el municipio haga. Las capitales de departamento podrán aumentar su emisión hasta tres millones y la ciudad de Bogotá hasta diez millones de pesos. De igual forma, se dispone cómo exigir el impuesto de valorización y se faculta a todos los municipios a establecer tal gravamen, a la vez que se dispone que el Banco de la República descuenta a los bancos afiliados pagarés garantizados con bonos de los empréstitos previstos.

A partir de esta Ley, el Concejo de Bogotá emite el Acuerdo 33 de abril 10 de 1943, por el cual se autoriza la emisión de Bonos de Progreso Urbano por \$10.000.000, reglamenta su empleo en obras de utilidad y se acepta que los bonos vencidos sean recibidos por la administración como forma de pago de impuestos y otras contribuciones municipales. El Acuerdo 34 de la misma fecha y el 129 de octubre 18, dan vía libre al alcalde Carlos Sanz de Santamaría para hacer una emi-

sión y negociar bonos por \$1.000.000, destinados a adquirir predios para la ampliación del Palacio Municipal, la regularización y el embellecimiento de la zona de San Diego, la apertura, regularización y embellecimiento de la avenida Caracas –calles Primera a 70–, de la avenida Jiménez y de la avenida Cundinamarca.

Si bien la Ley 1ª y el Acuerdo fijaron un tope de \$10.000.000, es el Alcalde quien determina la cuantía y

Se integraban al fideicomiso que garantizaba los pagos, los bonos vencidos o vigentes con los que los particulares pagaban el impuesto de valorización. Si el bono estaba vencido, ya podía ser redimido en su totalidad y se recibía por el valor nominal. Si eran bonos no vencidos, se podía pagar hasta el 50% del impuesto y se le reconocía un 5% de prima, es decir, de valor adicional de rentabilidad del Bono Pro-urbe que estaba entre-

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
Departamento de Cundinamarca  
Municipio de Bogotá

BONOS DE PROGRESO URBANO (PRO-URBE)

En virtud de las autorizaciones de la Ley 1ª de 1943 y de los Acuerdos (...) del Concejo de Bogotá y en conformidad con las estipulaciones de los contratos celebrados con el Banco de la República (...) el Municipio de Bogotá pagará al portador de este Bono la suma de (valor nominal del Bono), al vencimiento de (plazo) o antes, si fuere amortizado por sorteo en conformidad con lo pactado en el referido contrato. Durante el plazo, pagará un interés del 6% anual, por trimestres vencidos, a partir del día (...).

Bogotá,  
(firma) El Alcalde de Bogotá (firma) El Contralor Municipal

Refrendado  
(firma) El Personero Municipal (firma autorizada) Banco de la República

características de cada emisión. El municipio emite, con la intervención del Fideicomisario, los títulos de deuda interna municipal que se llamarán Bonos de Progreso Urbano, Pro-urbe. Además, se compromete a consignar en el fideicomiso, diez días antes de cada sorteo, los intereses que se deban pagar, el valor de los bonos a redimir en su totalidad, más el valor de la comisión del Banco y los gastos de administración de los bonos<sup>2</sup>. También se compromete el municipio a asegurar en el presupuesto anual la disponibilidad de un rubro que garantice el cumplimiento de estas obligaciones. Cada tres meses se pagan intereses, a una rata del 6% anual, durante el plazo de treinta años; además, hay sorteos trimestrales y los favorecidos reciben el total del valor nominal de su bono.

<sup>2</sup> Estos dos últimos servicios representan el 2.5%. Por ejemplo, en abril de 1947 se autoriza la sexta emisión de Bonos Pro-urbe, por un total de tres millones de pesos. El municipio se compromete a consignar \$55.200 por lo menos diez días antes de cada sorteo, de los cuales el 2.1% será para cubrir los honorarios del Fideicomisario y los gastos de administración. (Escritura 2955. 28 mayo de 1947. Not.2)

gando (El Tiempo, 1945-4, pp.1 y 18). Incluso la prima podría llegar a 10% sobre su valor nominal, siempre y cuando el pago se hiciera en los dos meses siguientes a la fecha de resolución que fija la valorización; quienes no paguen en este plazo tendrán una prima del 5% y podrán pagar en dos contados; los demás lo harán en cinco años y pagarán un interés del 6% anual (El Tiempo, 1948-11-6, p. 18).

Poco después, se propone crear el Banco de Progreso Urbano, como una entidad descentralizada, autónoma y de gran agilidad para la administración de los bienes municipales, del impuesto de valorización y de los bonos Pro-urbe. Su misión principal sería atender el encargo fiduciario, sujeto a las restricciones de las entidades de derecho público para el manejo de sus bienes. Algunos concejales discuten si el Concejo tiene facultades para crear un banco semejante, pues si así fuera, ¿en qué quedarían las funciones del personero, el tesorero y el alcalde, e incluso del Concejo? Se les responde que se trata de evitar que los planes de construcciones importantes queden sujetos

a cambios y circunstancias, con el consiguiente perjuicio para propietarios y ciudadanos en general.

Como consecuencia de esta iniciativa, finalmente aprobada en diciembre de 1945, se autoriza crear el Banco de Progreso Urbano, aunque en adelante quien aparece administrando los fondos del fideicomiso para el pago de los Bonos Pro-urbe es el Banco de la República. El contrato con el Banco de la República había sido oficializado por la ciudad desde el 1 de agosto de 1945<sup>3</sup>. Lo que sí se creó en 1945 y que continuó siendo mecanismo de manejo de los dineros, fue el Fondo de Progreso Urbano. Organismo municipal autónomo, cuyo objeto fue “realizar actos comerciales y administrativos encaminados al embellecimiento y progreso material de la ciudad, en especial para la apertura y regularización de vías urbanas y plazas públicas”. Su junta directiva estaba compuesta por el Alcalde, el secretario de obras, dos representantes del Concejo y un miembro elegido por la directiva del Banco de la República; tenía un gerente y éste rendía sus cuentas a la Contraloría. Su capital se formó con los bienes, muebles e inmuebles, y las rentas de propiedad municipal que el Concejo acuerde traspasarle, por las acciones que posea el municipio, la participación del 20% del impuesto de valorización, las utilidades que el municipio obtenga en sus operaciones y negocios, y por los bienes, muebles e inmuebles, que el Fondo adquiera (El Tiempo, 1945-11-7, pp. 1 y 11).

El Fondo debía realizar las obras de mejoramiento y progreso urbano que causaran impuesto de valorización, administrar este impuesto así como el producto de los Bonos de Progreso Urbano, comprar o expropiar inmuebles, asumir empréstitos o emitir bonos mediante autorización del Concejo, contratar la ejecución de las obras, negociar con los propietarios de terrenos, hacer efectivo el cobro y recaudo del impuesto de valorización, hacer de intermediario entre el gobierno y los particulares, entre otras funciones (El Tiempo, 1945-11-7, pp. 1 y 11).

La figura de los Bonos Pro-urbe autorizados en Bogotá por la Ley 1ª de 1943 aparece funcionando con una prime-

ra emisión en mayo de 1943 por \$1.000.000 y la segunda en julio de 1944 por \$1.000.000 (Escritura 4482. 15 septiembre de 1945. Not.2). En abril de 1945, el secretario de hacienda del municipio, Julio Ricaurte Montoya, pondera las ventajas de los Bonos de Progreso Urbano: están muy bien colocados, sostiene, y las operaciones financieras que con ellos se han venido desarrollando han tenido un completo éxito (El Tiempo, 1945-4-14, pp. 1 y 18). Y a pesar de que estos bonos tienen un plazo de treinta años, el municipio ya había amortizado una considerable cantidad en 1945<sup>4</sup> (El Tiempo, 1945-4-18, pp. 1 y 18).

La cuarta emisión se hizo en febrero de 1946 por \$3.000.000 (Escritura 1591. 18 marzo de 1946. Not.2); la quinta, en 1947, por \$1.000.000 (Escritura 1460. 13 marzo de 1947. Not.2); la sexta emisión se hizo en abril de 1947 por \$3.000.000 (Escritura 2955. 28 mayo de 1947. Not.2); la séptima en julio por \$1.000.000 (Escritura 4030. 17 julio de 1947. Not.2), y la octava en agosto por \$1.400.000.

El alcalde Fernando Mazuera ordena las emisiones quinta a décima segunda, cuatro emisiones en el transcurso del año 1947 y cuatro en 1948 por un total de \$20.885.300, lo que coincide con las compras de predios con afectación por la ampliación de la carrera Décima. Ordena la novena emisión en enero de 1948 por \$485.300 (Escritura 418. 27 enero de 1948. Not.2); la décima en mayo por \$3.000.000 (Escritura 6130. 31 mayo de 1948. Not.2); la emisión número once se realiza en agosto por \$1.000.000 (Escritura 6300. 25 agosto de 1948. Not.2), y la emisión número doce en septiembre por \$10.000.000 (Escritura 6314. 10 septiembre de 1948. Not.2). En 1970 aún se autorizaban emisiones de Bonos Pro-urbe amparadas en la Ley 1ª de 1943.

En los primeros años, los sorteos trimestrales se realizaban en las oficinas del Banco de la República, con presencia del gerente y del auditor del Banco, del representante de la Secretaría de Hacienda Municipal, del secretario de la Contraloría Municipal y del jefe de la sección de Emisión. Fijada con anterioridad, se sortea determinada suma repartida en Bonos Pro-urbe de diferente denominación. Desde el contrato firmado el 1 de agosto de 1945 con el

<sup>3</sup> Firmaron el 31 de julio por el Municipio de Bogotá, el alcalde Ramón Muñoz y su personero municipal, Hernando Morales, y por el Banco, su gerente, Julio Caro (Escritura 4390. 1 de agosto de 1945. Not.2). El contrato fue aprobado por el Concejo municipal, a través del Acuerdo 76 de 1945, del 31 de agosto.

<sup>4</sup> \$237.179,84 pesos de \$2.000.000 en Bonos negociados. (El Tiempo, 1945-4-14, pp. 1 y 18)

Banco de la República, se establece que se emitirán Bonos en denominaciones de \$100, \$500, \$1.000 y \$5.000 –cada valor corresponde a una serie– y que se numerará consecutivamente en cada serie. Por ejemplo, el 30 de noviembre de 1945 se sortean cuatro Bonos serie A de \$100 cada uno, tres Bonos serie B de \$500, un Bono serie C de \$1.000, para un total de sorteo de \$2.900. Estos bonos favorecidos e identificados por números, pueden ser pagados de inmediato a sus tenedores en la Tesorería Municipal (Banco de la República. Actas Pro-urbe. Segunda emisión. BR5918, p. 5).

El contrato con el Banco de la República prevé la posibilidad de que, si alguien perdiera un Bono o lo destruyera o mutilara, podía ser reemplazado por uno nuevo si el tenedor demostraba a satisfacción el hecho y si a su costa se informaba al público la situación en uno o más periódicos (Escritura 4390. 1º agosto de 1945. Not.2) <sup>5</sup>.

Si bien la Prensa de la época no da cuenta de la acogida o rechazo entre los ciudadanos del uso de Bonos Pro-urbe para la realización de transacciones, se puede prever que hubo frustración por la imposibilidad de contar con dinero en efectivo tras la venta o la expropiación, además de que al valor fijado por el municipio se le descontaba el valor del impuesto de valorización del área de predio que no se compraba. Aunque el valor nominal del Bono Pro-urbe que se recibía correspondía a un valor superior al avalúo y, en principio, era una venta que favorecía al propietario, de todos modos no se trataba de dinero en efectivo. Incluso si se lograba vender enseguida, el valor de negociación era más bajo.

En 1952 existía una desvalorización de los bonos Pro-urbe, pues habían llegado a cotizarse hasta en un 48% de su precio nominal. Las frecuentes emisiones y el movimiento irregular del pago por concepto de valorización incidieron en este fenómeno; entonces, el municipio propuso crear un fondo de estabilización que vigilara el mercado y pudiera intervenir en defensa de los precios de tales títulos (El Espectador, 1952-5-9, p. 2). El caso de la compra de la iglesia de Santa Inés, la casa cural y la sacristía a los padres redentoristas, evidencia cierto rechazo por los Bonos pues, aun antes de aceptar

la venta, la comunidad religiosa anticipa que no quiere nada con los Bonos Pro-urbe con que se ha pagado a todos los propietarios (El Tiempo, 1953-11-18, p. 18).

## El Rey Midas Precios del suelo, valores de la edificación

La construcción de la carrera Décima evidencia cómo, mediante las operaciones urbanas, la ciudad es como un Rey Midas, que crea riqueza con sólo tocar sectores, pues sus disposiciones valorizan, integran, abren posibilidades, desatan o motivan inversiones, prestigios y valores. El problema está en quien se apropia de esas ganancias generadas, a quiénes y cómo beneficia la ciudad con sus decisiones y proyectos urbanos. Dicha multiplicación de los panes, o en este caso de los valores inmobiliarios, se capta si se analizan los precios del suelo durante el proceso de apertura de la Avenida.

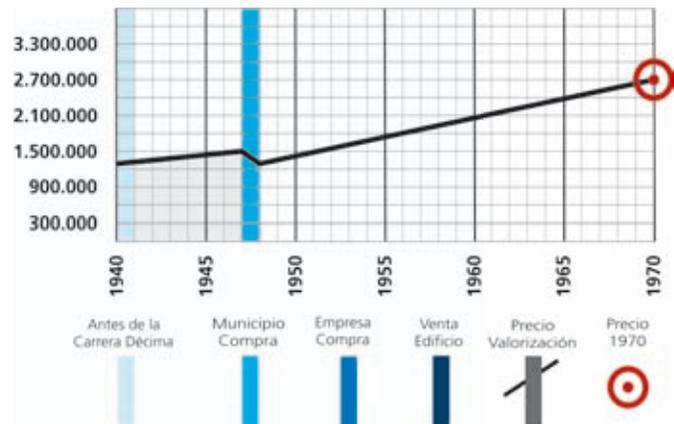
Para hacerlo, revisamos las escrituras de ventas de un muestreo de veinte de los edificios construidos entre 1951 y 1970, lo que permitió trazar un escenario de transacciones antes y después de la ampliación de la carrera Décima. Sin embargo, es necesario contar con que la mayoría de transacciones reportadas no corresponden al valor exacto de la compra, dada la tendencia nacional a declarar la compra por menor valor para reducir los costos de escrituración, mientras que, por el contrario, en el momento de vender al municipio por afectación del nuevo trazado de la Avenida, los avalúos de los predios se incrementan, como sucede por lo general cuando de ventas al Estado se trata. En todo caso, las escrituras permiten conocer en forma discriminada el precio por vara cuadrada de suelo, así como el valor por metro cuadrado de área edificada, la antigüedad de propiedad de quien vende y la forma de pago. De esta manera, es posible establecer precios por metro cuadrado de los diferentes lotes que conformarán luego los englobes en los que se han de construir los grandes edificios.

Fue necesario transcribir los precios de pesos corrientes a pesos constantes –a febrero de 2009– con el fin de ha-

<sup>5</sup> El Banco de la República no conserva ningún Bono Pro-urbe, debido a que estos eran incinerados una vez pagados.

EDIFICIO SOCIEDAD DE AGRICULTORES DE COLOMBIA 1951											
Predios		Antes de la carrera Décima				Municipio compra		Empresa compra		Venta Edificio	
		1933		1948		1947	1950				
		\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>
1	Carrera 10 # 14-46 56/58 <sup>2</sup>	61 <sup>3</sup>	1.049.091			312 <sup>5</sup>	1.540.292				
2	Calle 15 # 9-79/87			315 <sup>4</sup>	1.334.016	307 <sup>6</sup>	1.011.560				
área englobada: 3193 m2		valor m2 terreno				valor m2 terreno					

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 650 m2
- 3 Escritura 2328, octubre 19/1933 Not.4 Rosa María Barragán de Maldonado vende a Manuel Umaña Camacho el predio carrera Décima números 14-46/56/58
- 4 Escritura 829, marzo 22/1948 Not.1 Sofía Arboleda de Pombo vende a Hermanos Umaña Pedrahita casa calle 15 No. 9-79/87
- 5 Escritura 4102, noviembre 27/1947 Hermanos Umaña Pedrahita venden partes del terreno y edificación al municipio para ampliación carrera Décima
- 6 Escritura 2592, agosto 22/1950 Not.3 Hermanos Umaña Pedrahita venden al municipio de Bogotá parte del inmueble calle 15 No. 9-79/87 para ampliación carrera Décima
- 7 Escritura 5587, septiembre 5/1950 Not.2 Sociedad de Agricultores compra edificio carrera Décima números 14-54/62/68/70 para su sede a Hermanos Umaña Pedrahita pagado en efectivo y en acciones de la misma sociedad



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Sociedad de Agricultores.

cer comparables los datos encontrados. Con precios corrientes se hace evidente una curva ascendente de datos, lo que indica una ganancia en cada nueva transacción realizada. Sin embargo, las recesiones, la inflación y la pérdida de valor del dinero hacen que, en precios constantes, las fluctuaciones de la economía se vean reflejadas en los valores comparados. Es por eso que, por ejemplo, entre 1949 y 1952, la crisis económica ocasionada por la violencia y el receso industrial, se refleja en una caída del valor del peso, lo que se lee en las transacciones como una pérdida de valor del suelo. Igual sucede entre 1958 y 1960 por la subida del Frente Nacional y los bajos precios del café, o entre 1963 y 1966 por una inflación sin precedentes en el país (Fedelonjas, 1988, p. 124).

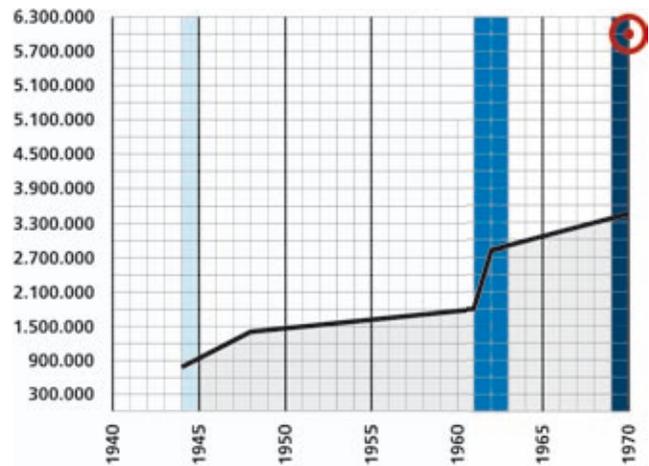
Con base en las transacciones de compra y venta identificamos, en líneas generales, cuatro momentos en las transformaciones prediales entre 1940 y 1970: 1) antes de la construcción de la avenida, o de la decisión de hacerla, 2) la adquisición, por parte del municipio, del lote o su parte afectada, 3) las compras de las franjas remanentes y sus predios adjuntos para englobar y formar un predio más grande, y 4), cuando ya se ha erigido el edificio y

el área de lote ha sido multiplicada varias veces, entonces se inicia el proceso de venta por propiedad horizontal.

En el primero, antes de la construcción de la avenida o de la promulgación del proyecto, los predios que estaban sobre la vía se caracterizaban por frentes pequeños, irregulares, profundos y a lo sumo con una edificación de dos pisos, en muros de adobe y cubierta de teja. Correspondían a propiedades muchas veces familiares, subdivididas por herencias y con décadas de antigüedad. En el segundo, una vez identificados los predios afectados por el trazado de la ampliación de la avenida, el municipio procede a firmar contratos con los diferentes propietarios para la compra o, en algunos casos, la expropiación de las porciones de terreno requeridas para el avance de la obra. Esta operación se da entre 1948 y 1952, y genera unas franjas de muy diversos anchos con frente sobre la nueva avenida. El tercer momento, en las décadas de los 50 y 60, es para la compra al municipio, por parte de particulares, de las franjas o predios que quedan después del trazado de la avenida. Algunos también inician la compra de predios adjuntos con el fin de realizar englobes y crear lotes con mayor área que puedan albergar edifi-

EDIFICIO TECVIENDA 1965											
Predios		Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra				Venta Edificio	
		1944				1955 - 1961		1962		1973	
		\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons
1	Calle 17 #10-20 <sup>2</sup>					1.093 <sup>5</sup>	1.688.825	1.875 <sup>7</sup>	2.783.005	9.953.71 <sup>8</sup>	3.746.592
2	Calle 17 #10-46 <sup>3</sup>	111.77 <sup>4</sup>	791.905			419 <sup>6</sup>	1.124.942				
3	Calle 17 #10-										
área englobada: 602,79 m2		valor m2 terreno						valor m2 terreno		valor m2 terreno	

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 Carrera 10 #17-09 39,15 m2 después de afectación
- 3 178,93 m2
- 4 Escritura 3236, julio 1944 Not.4 Rafael Díaz Vargas y María Díaz de Díaz Vargas (propietarios desde 1941) vende a Pompilio Sánchez, solar y casa
- 5 Escritura 5197, octubre 1961 Not.4 Distrito (propietario desde 1948) vende a Adelina Ángel Beltrán
- 6 Escritura 140, enero 1955 Not.7 Pompilio Sánchez (propietario desde 1944) vende a Sara Zapata de Pinzón lote con casa
- 7 Escritura 3815, junio 1962 Not.7 Adelina Ángel Beltrán (propietaria desde oct 1961) vende a Sociedad Técnica de Vivienda Ltda casa y terreno
- 8 Escritura 2969, julio 1973 Not.10 Tecvivienda (propietaria desde 1962-67-69) vende a Ganadería Cerro Bravo, edificio



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Tecvivienda.

cios de mayores alturas, como la nueva reglamentación se los permite. En ocasiones existen intermediarios que compran varios lotes y, luego de englobarlos, los venden a las empresas o sociedades que a la postre construyen los edificios. Este es el momento de configuración de la división predial actual.

El cuarto momento –entre 1952 y 1974– es el de la multiplicación del área de lote mediante la erección de los edificios en altura; entonces el área construida aumenta de manera considerable, pero mucho más su precio. En este cuarto momento se evidencia el poder de Rey Midas de la ciudad –el que todo lo que tocaba se convertía en oro–, pues se logra vender el metro cuadrado hasta a 400 veces más de su valor antes de la operación de renovación urbana, y además el área del lote multiplicada por diez<sup>6</sup>. Mediante la separación por pisos, locales u oficinas, se reglamenta la Propiedad Horizontal y se multiplican los

6 Eg. Escritura 9433, dic. 1964. Enrique Cortés Reyes, gerente Compañía de Seguros Bolívar vende a Sociedad de Propiedad Horizontal Ltda., lote con edificio de 16 pisos a \$21.985 m2, lote cuyo m2 de terreno costó \$54 en 1944. Escritura 2659, junio 1944, Not. 4. Herederos de Luis Mejía (en 1918) venden a Sara Zapata.

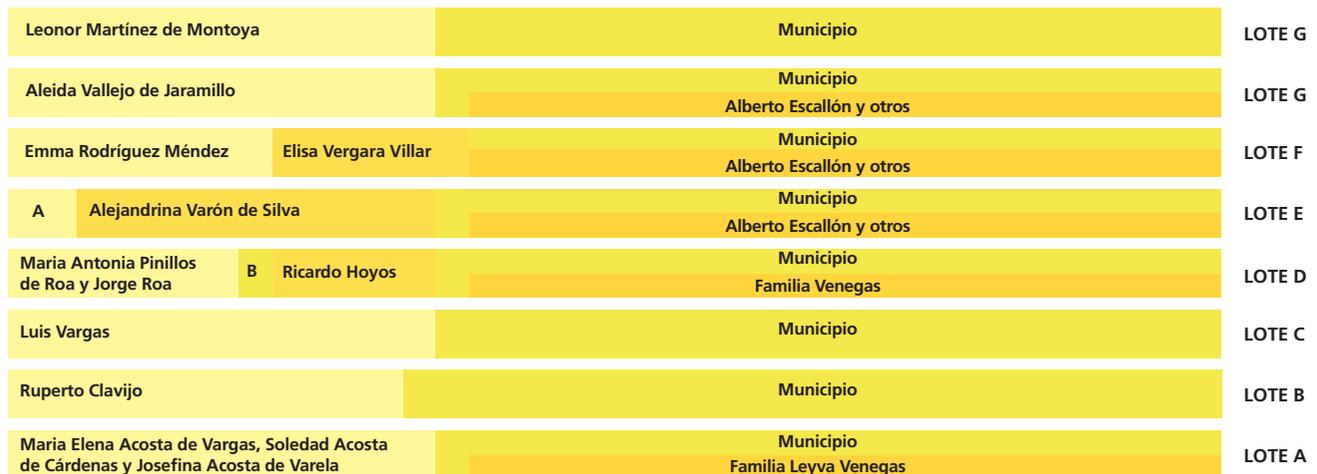
propietarios, aunque en otros casos la empresa mantiene la propiedad del edificio completo.

Pero no únicamente se genera riqueza en la etapa final de venta de los edificios; a veces se lograron ganancias importantes no sólo en el momento de venta al Municipio, sino en los casos en que los lotes se compran con el fin de englobar para luego revender lotes mayores. Es el caso de uno de los nueve lotes que terminan haciendo parte del predio en donde hoy se erige el edificio Seguros Bolívar. Un intermediario se da a la tarea, en 1953, de comprar varios lotes en aquella manzana; por uno de ellos paga \$488 por m2, mientras que su anterior dueña había pagado por el mismo lote \$294 por m2 apenas doce días antes, obteniendo una ganancia de más del 60%.<sup>7</sup>

Revisando las adquisiciones en las notarías, se puede seguir esta fluctuación de precios y se comprueba cómo “el pez grande se come al chico”, cómo quien

7 Lote Calle 16 número 10-24. Escritura 4764, sep. 28 1953, Notaría 4. Mary Botero de Vásquez Carrizosa vende solar a Oswaldo Arqueira.

EDIFICIO MANUEL MEJÍA 1963												
Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra						Venta Edificio	
	1943		1948 - 1949		1949 - 53 - 54		1957		1961			
	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>	\$ corr.	\$ cons. <sup>1</sup>
1	Cra 10 #16-60/98 <sup>2</sup>					945 <sup>19</sup>	2.562.356					
2	Calle 17 #9-59 <sup>3</sup>											
3												
4	Calle 16 #9-70 <sup>4</sup>					156 <sup>20</sup>	450.747					
5	Calle 16 #9-80 <sup>5</sup>	144 <sup>11</sup>	1.233.799									
6												
7												
A	Calle 17 #9-81 <sup>6</sup>			257 <sup>14</sup>	1.091.679						1.757 <sup>25</sup>	1.752.914
D	Cra 10 #16-72 <sup>7</sup>	39 <sup>12</sup>	340.576	265 <sup>15</sup>	1.124.750	1203 <sup>21</sup>	3.191.191	1586 <sup>23</sup>	3.230.221	1620 <sup>24</sup>	2.471.724	
E	Cra 10 #16-48 <sup>8</sup>			265 <sup>16</sup>	1.124.750							
F	Cra 10 #16-44 <sup>9</sup>	50 <sup>13</sup>	430.026	265 <sup>17</sup>	1.124.771	859 <sup>22</sup>	3.410.365					
G	Cra 10 #16-30 <sup>10</sup>			265 <sup>18</sup>	1.054.112							
		valor m2 terreno		valor m2 terreno		valor m2 terreno		valor m2 terreno		valor m2 terreno		



A. Margarita Varón B. Sara Zapata

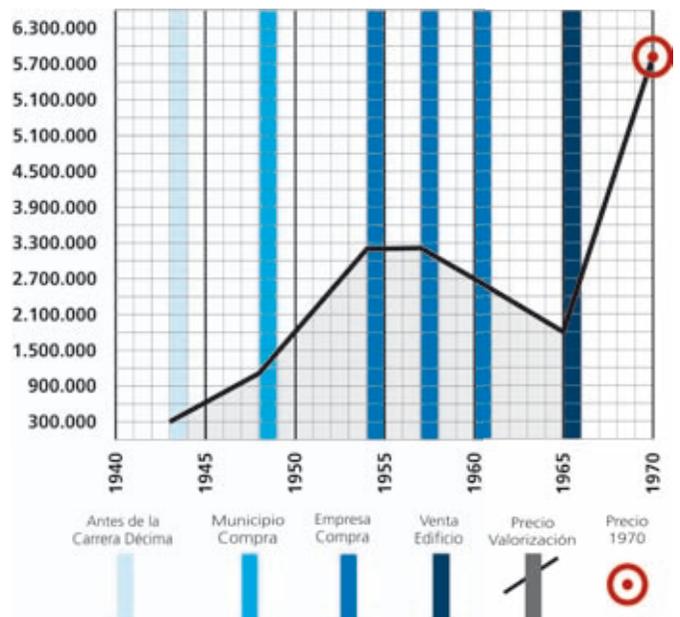
Patrocinio Díaz			Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 7
	Manuel J. González, Leonor Díaz de González, Alicia Díaz Pulido e Isabel Díaz Pulido			
Mercedes Tirado y Ana Tirado			Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 6
	Alberto Soto			
Alicia Bahamón	Martín del Corral	Banco Cafetero	Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 5
Luis Alberto Martínez Angulo	Propietarios varios			
María Teresa Grajales de Gómez	Martín del Corral	Banco Cafetero	Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 4
Mercedes Tirado y Ana Tirado		A Banco Cafetero	Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 3
B	María Venegas Leyva y Familia de Herederos	C Banco Cafetero	Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 2
	Banco de los Andes			
B	María Venegas Leyva y Familia de Herederos	C Banco Cafetero	Cuéllar, Serrano, Gómez	LOTE 1
	Banco de los Andes			



A. Gerardo Posada y Eduardo Jaramillo Uribe B. Marín Clavijo C. Leyva Venegas

> Cuadros de cambio de propietarios de los predios en los que se construiría el edificio Manuel Mejía.

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 317,26 m2 luego de la construcción de la carrera Décima, se engloba con residuos de los lotes A y D
- 3 Escritura 5067, septiembre 1954 Not.4. Cuando se conforma la Sociedad Leiva Venegas se engloba con lotes 1, A, D
- 4 109,89 m2
- 5 103,67 m2
- 6 250,12 m2
- 7 425,6 m2
- 8 265,89 m2
- 9 317,26 m2
- 10 255,99 m2
- 11 Escritura 2705, diciembre 1943 Not.5 Luis Alberto Martínez Angulo (propietario desde 1942) vende a Alberto Escallón casa y lote
- 12 Escritura 1478, abril 1943 Not.4, Sara Zapata (propietaria desde 1942) permuta casa a Ricardo Hoyos Lobo y Paulina Maldonado de Hoyos
- 13 Escritura 12, enero 1943 Not.4 Emma Rodríguez Méndez (propietaria desde 1940) vende a Elisa Vergara Villar propiedad hipotecada
- 14 Escritura 2130, julio 1948 Not.3 María Elena Acosta de Vargas, Soledad Acosta de Cárdenas, Josefina Acosta de Varela (propietarias desde 1924) venden al Municipio la totalidad del lote con casa de 2 pisos, que se afecta en 70% por carrera Décima
- 15 Escritura 3290, noviembre 1948 Not.1 Ricardo Hoyos Lobo y Paulina Maldonado de Hoyos (propietarios desde 1943) venden lote completo al Municipio, afectado en más del 90% por carrera Décima
- 16 Escritura 3442, noviembre 1948 Alejandrina Varón de Silva (propietaria desde 1937) vende con edificación al Municipio lote completo afectado en más del 90% por carrera Décima
- 17 Escritura 110, 1949 Not.3 Elisa Vergara Villar (propietaria desde 1943) vende al Municipio el predio afectado en más del 80% por la carrera Décima
- 18 Escritura 1973, julio 1948 Not.1 Aleida Vallejo de Jaramillo (propietaria desde 1943) vende al Municipio lote completo afectado en más del 80% por carrera Décima
- 19 Escritura 5067, septiembre 1954 Not.4 Aporte de María Venegas de Leiva a la sociedad Leiva Venegas
- 20 Escritura 3186, julio 1953 Not.4 María Teresa Grajales de Gómez vende a Martín del Corral, lote e inmueble



- 21 Escritura 2654, junio 1954 Not.4 Municipio (propietario desde 1948) vende a Jaime, María Clara, Beatriz, Margarita Leiva Vanegas
- 22 Escritura 4090, diciembre 1949 Not.1 Municipio (propietario desde noviembre 1948) vende a Alberto Escallón Guarín, zona de terreno
- 23 Escritura 7090, noviembre 1957 Not.2 Leiva Venegas Ltda (soc conformada en 1954, propietarios desde 1937) vende a Banco Cafetero lote resultante del englobe de partes de los lotes 1, 2, A, D
- 24 Escritura 3855, diciembre 1961 Not.6 Banco Cafetero (propietarios desde 1957) vende a Cuéllar Serrano Gómez tres predios que corresponden a los originales: 1 a 6 y A,D,E,F
- 25 Escritura 3078, octubre 1964 Cuéllar Serrano Gómez (propietarios desde 1961 y Salazar Ltda vende pisos 1 a 4 a Banco Cafetero

> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Manuel Mejía.

EDIFICIO GOMEZ 1957									
Predios		Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Particular compra <sup>6</sup>		Venta Edificio	
		1943				1953		1980	
		\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>
1	Carrera 10 #24-25 <sup>2</sup>					859 <sup>7</sup>	2.479.327	15.692 <sup>8</sup>	1.217.160
2	Carrera 12 #24-14 <sup>3</sup>								
3	Calle 24 #9-68 <sup>4</sup>	21 <sup>5</sup>	185.722						
		valor m2 terreno				valor m2 terreno		valor m2 terreno	

1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009

2 209,1m2

3 569,4m2

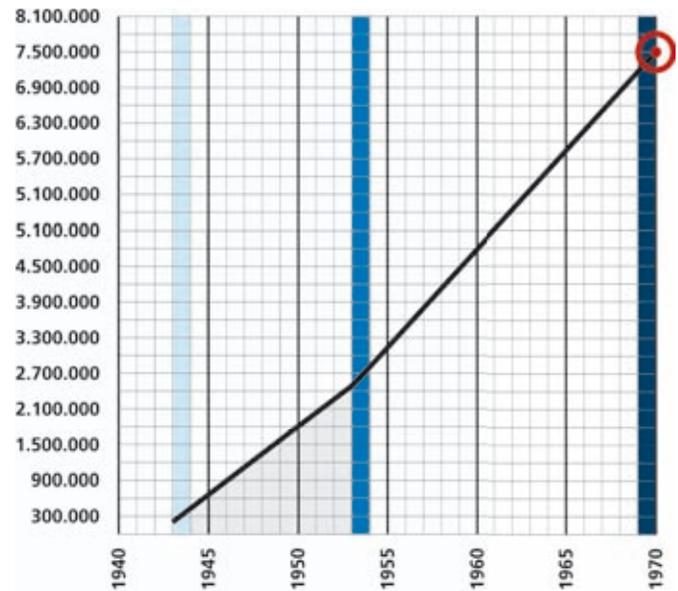
4 108,2 m2

5 Escritura 1455, julio 14/1943 Julio Hernando vende a Francisco Jose Urrutia el inmueble calle 24 No. 9-68

6 En este caso, el edificio no es de una empresa sino a un particular

7 Escritura 882, mayo 16/1953 Not.6 El municipio de Bogotá vende a Leonor Gómez de Martínez lote carrera Décima No.24-25

8 Escritura 4137, agosto 6/1980 Not.6 Leonor Martínez de Largacha y otros venden a Nubia Riveros (representante Sociedad Colombian Tourist Ltda) dos locales del edificio.



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Gómez.

tiene capital puede realizar tales operaciones financieras e inmobiliarias. Aunque se debe reconocer una diferenciación entre la parte de la Jiménez a San Diego, o sea el tramo norte, donde se instalan las principales compañías del país, y el tramo sur, de la Jiménez a La Hortúa, donde se construyen muy pocos edificios de estas nuevas tipologías para las empresas.

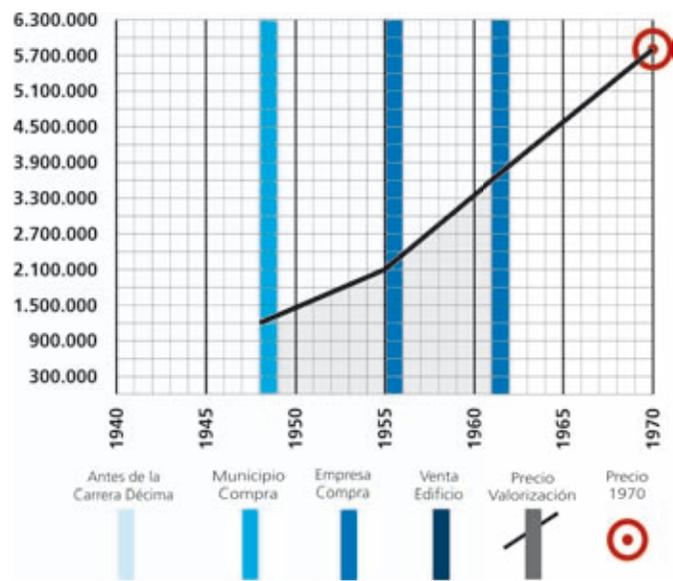
También hay que tener en cuenta el “fenómeno carpa”, que consiste en que, a partir de “polos de valorización” como las intersecciones de vías arterias principales, hay una concentración de altos precios del suelo que van disminuyendo a medida que se alejan de dicho polo. En el caso de la carrera Décima, se encontró que los pagos de valorización que se hicieron antes de los años de construcción de los edificios en altura, fueron relativamente bajos en comparación con el notable aumento del precio del metro cuadrado de área edificada. Lo que indica que la valorización pagada se recuperó en los siguientes años

con creces. A la ciudad sólo le quedaron estos exiguos pagos que se depositaban en los fideicomisos del Municipio con el Banco de la República, para pagar los Bonos Pro-urbe en que se había endeudado.

Con respecto a la valorización, es interesante retomar la protesta de los propietarios en 1960, cuando el municipio planea construir la Avenida de los Cerros o 10 de Mayo. Se han definido unas cifras de valorización que los propietarios beneficiados deben pagar como contribución, pero estos protestan y se rebelan hasta llegar a declarar una huelga de propietarios para no pagar; entonces, exigen la suspensión de los cobros hasta tanto se revisen los plazos para hacerlo y sobre todo las cifras del tributo (El Tiempo, 1960-4-9, p. 11). El Catolicismo señala la inconformidad generalizada: cómo cobrar tan altas cifras, exclama, en un momento en que hay restricciones en el crédito bancario, lo que obliga a gastar en los pagos todos los ahorros, y aun eso no alcanzaría, por lo cual la

EDIFICIO CAMACOL 1966											
Predios		Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra				Venta Edificio	
				1948		1955		1961			
		\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>		
1	Cra 10 #19-79/83 <sup>2</sup>			375 <sup>3</sup>	1.587.913	1.093 <sup>14</sup>	2.094.930	1.562 <sup>18</sup>	3.565.289		
2	Cra 10 #19-73 <sup>4</sup>			296 <sup>5</sup>	1.178.225						
3	Cra 10 #19-63 <sup>6</sup>			273 <sup>7</sup>	1.084.965						
4	Cra 10 #19-55 <sup>8</sup>			273 <sup>9</sup>	1.084.967						
5	Calle 20 #10-29 <sup>10</sup>					1.411 <sup>15</sup>	3.788.898				
6	Cra 10 #19- <sup>11</sup>					1.086 <sup>16</sup>	2.800,897				
7	Calle 20 #10-47 <sup>12</sup>					273 <sup>17</sup>	732.201				
área englobada: 1344,94 m2		valor m2 terreno		valor m2 terreno <sup>13</sup>				valor m2 terreno			

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 263,25 m2
- 3 Escritura 3732, diciembre 1948 Not.3 Se compra todo el terreno con edificación de 2 pisos
- 4 234,87 m2
- 5 Escritura 947, marzo 1949 Not.3 Se compra todo el terreno con edificación de 2 pisos
- 6 253,29 m2
- 7 Escritura 920, abril 1949 Not.1 Se compra todo el terreno con edificación de 1 piso
- 8 179,72 m2
- 9 Escritura 1193, abril 1949 Not.3 Se compra todo el terreno con edificación de 1 piso
- 10 178,48 m2
- 11 239,29 m2
- 12 732,05 m2
- 13 Hay información \$/m2 construido
- 14 Escritura 1872 abr 1955 Not 4. El municipio vende a Unión de Arquitectos franjas residuales de 3 a 6 metros de profundidad de los 4 lotes afectados por la ampliación de la carrera décima. (predios 1, 2, 3, 4). En 1955 venden a Miguel Planas y Rafael Núñez
- 15 Escritura 173, enero 1955 Not.1 El municipio vende a Unión de Arquitectos Ltda. (1954); quienes venden a Miguel Planas y Rafael Núñez
- 16 Escritura 2509, abril 1956 Not.1 El municipio vende a Unión de Arquitectos, estos a los Cleves (1955) y estos en 1956 a Miguel Planas y Rafael Muñoz
- 17 Escritura 4008, octubre 1955 Not.1 María Josefa Vargas vende solar a Miguel Planas y Rafael Núñez Sanz de Santamaría



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Camacol.

Dolores Torres de Vargas	Josefa Vargas de Holguín	Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 7	
	Abel Losada	C D	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 6	
Juan M. Ortiz Suárez	José Ramírez Gómez y Teresa Gómez	Abel Losada	C Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 5
B	Absalón Fernández de Soto	Municipio	C Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 4
	María Tamayo de Quintana		C Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 3
	Zurique Arias A.	Alfonso Ramírez Rubio	C Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 2
A LOTE 1	Jorge Mahecha Rey		C Miguel Rafael	BCH	Sociedad CAMACOL	LOTE 1

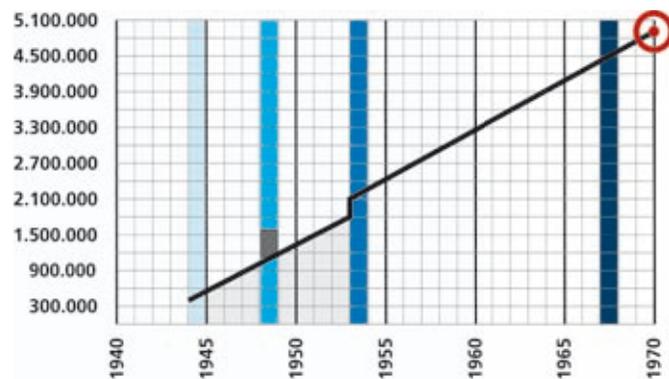


A. Heli Mahecha B. Jorge Tamayo C. Unión de Arquitectos D. Carlos Cleves

> Cuadro de cambio de propietarios de los predios en los que se construiría el edificio Camacol.

EDIFICIO SEGUROS BOLÍVAR 1959													
Predios		Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra						Venta del edificio	
		1944		1948		1946		1953 Sep - Oct		1953 DIC		1964	1967
		\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ corr
1	Cra 10 #16-67 <sup>2</sup>	54 <sup>11</sup>	384.619	265 <sup>13</sup>	1.124.665	203 <sup>14</sup>	1.183.935					21.985 <sup>23</sup>	15.918 <sup>24</sup>
2	Cra 10 #16-53 <sup>3</sup>	25 <sup>12</sup>	217.443	265 <sup>13</sup>	1.124.665	50 <sup>15</sup>	324.186						
3	Cra 10 #16-51 <sup>4</sup>			265 <sup>13</sup>	1.124.665	141 <sup>16</sup>	824.266						
4	Cra 10 #16-35 <sup>5</sup>							585 <sup>17</sup>	1.813.577				
5	Calle 16 #10-18 <sup>6</sup>									451 <sup>22</sup>	1.302.479		
6	Calle 16 #10-24 <sup>7</sup>							487 <sup>18</sup>	1.407.774	487 <sup>22</sup>	1.407.774		
7	Calle 16 #10-30 <sup>8</sup>							588 <sup>19</sup>	1.696.829	588 <sup>22</sup>	1.696.829		
8	Calle 16 #10-32/34 <sup>9</sup>							1.090 <sup>20</sup>	3.144.702	1.090 <sup>22</sup>	3.144.702		
9	Cra 12 #16-34/42 <sup>10</sup>							726 <sup>21</sup>	2.096.660	726 <sup>22</sup>	2.096.660		
área englobada: 2274,21 m2		valor m2 terreno		valor m2 terreno <sup>25</sup>		valor m2 terreno		valor total venta menos lote <sup>4</sup>		valor total venta		valor total venta	valor m2 construido

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 625.84 m2
- 3 235.60 m2
- 4 565.76 m2
- 5 461.95 m2
- 6 Calle 16 #10-24/30 287,92 m2
- 7 85 m2
- 8 85 m2
- 9 137,6 m2
- 10 350,86 m2
- 11 Escritura 2659, junio 1944 Not.4 Herederos de Luis Mejía (sucesión en 1918) venden a Sara Zapata, casa
- 12 Escritura 1288, abril 1943 Not.4 Eduardo, Jorge y Carlos Mora (propietarios desde 1938) venden a Ernesto Gualteros, casa
- 13 Escritura 2101, agosto 1948 Not.1 Enrique Cortés, gerente Compañía de Seguros Bolívar, vende al Municipio secciones de los terrenos
- 14 Escritura 32, enero 1946 Not.4 Sara Zapata de Pinzón (propietaria desde 1944) vende a Enrique Cortés Ramos, gerente de Seguros Bolívar, casa en diciembre 1945 la Junta aprueba la compra de tres propiedades sobre la carrera Décima entre 16 y 17
- 15 Escritura 5840, diciembre 1945 Not.4 Ernesto Gualteros (propietario desde 1943) vende a Enrique Cortés, gerente de Seguros Bolívar, casa
- 16 Escritura 49, enero 1946 Not.4 Emma, Soledad, Alicia y Sofía Ramos Gaitán (propietarias por sucesión de Abelardo Ramos en 1911) venden a Compañía de Seguros Bolívar, casa
- 17 Escritura 2000, febrero 1952 Not.8 Los 8 herederos de Mercedes González (por sucesión de 1940) venden a John P. Zillinghast, gerente (e) Seguros Bolívar, la mitad de un predio
- 18 Escritura 4764, septiembre 28/1953 Not.4 Mary Botero de Vásquez Carriosa (propietaria desde septiembre 1953, quien había comprado a \$294,12 m2) vende a Oswaldo Argueira, solar

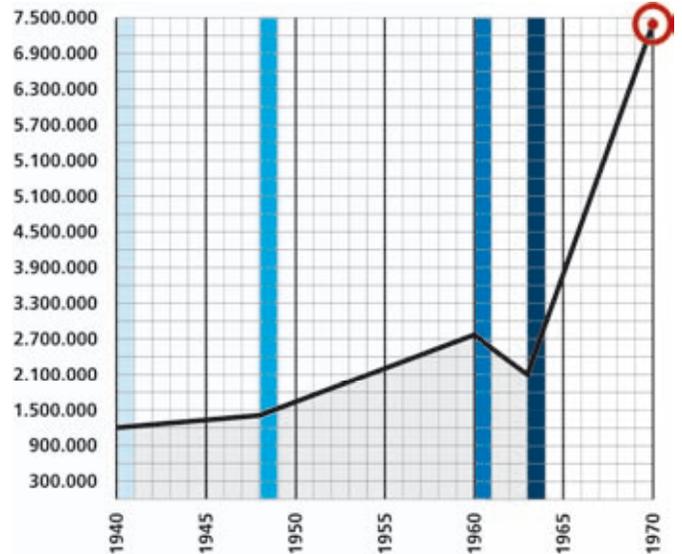


- 19 Escritura 4753, septiembre 1953 Not.4 Leonor Venegas de Dávila (propietaria desde 1934) vende a Oswaldo Argueira, casa
- 20 Escritura 5243, octubre 1953 Not.4 Rosa Peña Viana (propietaria desde sep 1953, quien había comprado a \$872 m2) vende a Oswaldo Argueira, edificio de 5 plantas y terraza con su lote
- 21 Escritura 5343, octubre 1953 Not.4 Jorge Gil Lopera (propietario desde 1944) vende a Oswaldo Argueira, edificio de tres plantas
- 22 Escritura 6196, diciembre 1953 Not.4 Oswaldo Argueyra (propietario desde oct 1953) vende a Enrique Cortés R., gerente de Seguros Bolívar), casa de habitación
- 23 Escritura 9433, diciembre 1964 Enrique Cortés Reyes, gerente Compañía de Seguros Bolívar vende a Sociedad de Propiedad Horizontal Ltda, lote con edificio de 16 pisos
- 24 Escritura 4384, octubre 1967 Not.7 Vendido a Dental Colombiana, local int 109
- 25 Hay información \$/m2 construido

> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Seguros Bolívar.

EDIFICIO GUEVARA 1965								
Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Particular compra <sup>6</sup>		Venta Edificio	
	1924 - 1925		1948		1960		1963	
	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons
1 Cra 10a #16 - 97 <sup>1</sup>	50 <sup>2</sup>	602.212	335 <sup>3</sup>	1.422.346	1.665 <sup>4</sup>	2.798.906	1.900 <sup>5</sup>	2.060.116 <sup>6</sup>
	valor m2 terreno		valor m2 terreno				valor m2 terreno	

- 1 Calle 17 No. 10-05/25 (Nomenclatura Inmueble) 107,07 m2
- 2 Escritura 2881, diciembre 6/1924 Not.1 Sergio Burbano vende a Julio Vergara, lote ubicado en calle 17 No. 105/105B (antigua nomenclatura)
- 3 Escritura 3418, diciembre 2/1948 Not.1 Julio Vergara y Vergara, vende al municipio de Bogotá, parte del terreno carrera Décima No. 16-97/99
- 4 Escritura 1419, mayo 5/1960 Not.10 Julio Vergara vende a Sergio Durán Ojeda lote carrera Décima No. 16 - 99
- 5 Boletín de Catastro No. 087702 del 13 de noviembre de 1963
- 6 El predio lo compra un particular que contruye el edificio



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Guevara.

ruina será inevitable. Además de que sería justo que el municipio pusiera más dinero por su parte, sería prudente ir más despacio en las obras y replantearlo todo mejor.

A su vez, la Cámara Colombiana de la Construcción pide aplazar la providencia mientras el problema se analiza, comenzar por cobrar sólo por las obras que se realizarán pronto, pero sobre todo estudiar la conveniencia de la Avenida de los Cerros. Además, dar paz y salvo para permitir la movilización comercial de estos bienes inmuebles (El Tiempo, 1960-4-9, p. 11).

El concejal Augusto Ramírez Moreno propone al cabildo modificar el impuesto de valorización y sostiene que hay funcionarios que, incapaces de conseguir que los pobres tengan más, "entonces les ofrecen el consuelo de empobrecer a los ricos" y para crearse una clientela electoral prefieren que el hambre sea unánime. Son personas que no conocen las fatigas que exige la tierra y en las que su ignorancia es estéril para la germinación de la riqueza. Entonces sugiere que quizás sería mejor aumentar en un punto el impuesto predial, para que se pague con mesura y en el transcurso del tiempo, de forma tal que los reajustes se hagan sobre realidades y no sobre supuestos que nunca se sabe si se concretarán. La verdad, continúa con

su conocida elocuencia vehemente, es que las quimeras a diez años vistas no enriquecen a nadie y nadie está dispuesto a pagar impuestos por imaginaciones fantasiosas de los empleados públicos. Además, señala, contra la doctrina que está detrás de esos abusos, "se altivan nuestros temibles compatriotas que la rechazan por su incisivo tipo socialista, que reduce a proporciones mezquinas la propiedad privada y la inventiva y los estímulos al trabajo creador" (El Tiempo, 1960-4-9, p. 11).

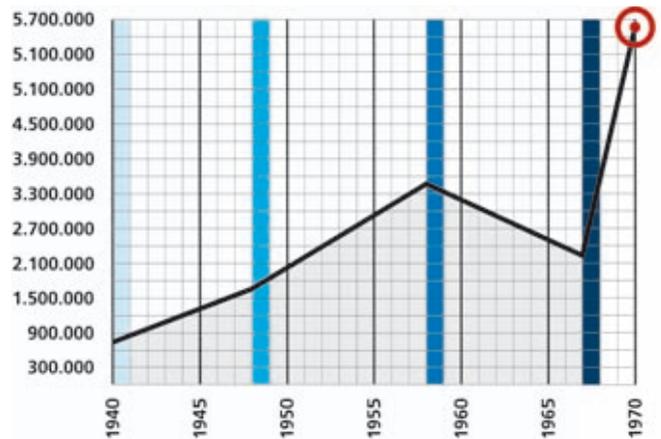
Importantes inmobiliarios y empresarios visitan al alcalde para exponerle la razón de la protesta. Van a la cita Roberto Salazar Gómez, Juan Uribe Cualla, Guillermo Wiesner y Luis Soto, con el fin de discutir el Estatuto de Valorización y los injustos gravámenes ocasionados por el plan vial que se adelantará. Sostienen que el costo de la obra se ha exagerado, con un sobreprecio del 20%, y la relación entre el valor de las propiedades y el impuesto definido es desproporcionada.

Un líder de estos empresarios, Guillermo Wiesner, argumenta, basado en su experiencia sobre la valorización discutida, que se han tomado datos incompletos con respecto a los ejemplos que, para justificarla, se dan sobre la carrera Décima, antes y después de su ampliación (El

### EDIFICIO COLOMBIANA DE CAPITALIZACIÓN 1961

Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra		Venta Edificio		
	1938 - 1948		1948		1958				
	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons	\$ corr	\$ cons	\$ corr	\$ cons	
1	Calle 15 #9-78	47 <sup>5</sup>	508.969			1.873 <sup>11</sup>	3.498.059		
2	Cra 10 #15-50			366 <sup>9</sup>	1.553.148	1.873 <sup>12</sup>	3.502.316		
3	Cra 10 #15-42 <sup>2</sup>	317 <sup>6</sup>	1.344.602	366 <sup>10</sup>	1.553.148	1.873 <sup>12</sup>	3.502.316		
4	Cra 10 #15-52 <sup>3</sup>	295 <sup>7</sup>	1.250.216			1.873 <sup>12</sup>	3.502.316		
5	Cra 10 #15-30/32 <sup>4</sup>	376 <sup>8</sup>	1.854.117			2.734 <sup>13</sup>	5.105.366		
		valor m2 terreno				valor m2 terreno			

- 1 Precios convertidos a pesos cons febrero 2009
- 2 233.2288 m2
- 3 270.95 m2 aunque la venta se realiza por cuerpo cierto
- 4 169.1968 m2 antiguo calle 15 No. 9-90 (que deja de existir en el momento de la ampliación)
- 5 Escritura 482, marzo 23/1938 Not.3 Elvira y Mercedes Flórez Hernández vende a Julio Cesar Santos el inmueble completo
- 6 Escritura 1243, marzo 18/1948 Not.4 Bernardo Marín Forero vende a Julio Cesar Santos y Produce S.A. el inmueble completo
- 7 Escritura 1478, mayo 6/1948 Not.4 Carlos Forero vende a Julio Cesar Santos y Produce S.A. el inmueble completo
- 8 Escritura 5677, 1947 Not.4 Municipio permuta el inmueble calle 15 No. 9-90 y carrera Décima No. 15-30/32 por otro de Ruperto Clavijo con dirección calle 17 No. 9-95
- 9 Escritura 2536, septiembre 10/1948 Not.1 Julio Cesar Santos (Gerente de Produce S.A.) permuta con el municipio una zona de su finca carrera Décima No. 15-42 para ampliación carrera Décima, por otra parte de la finca carrera Décima 15-50
- 10 Escritura 2535, septiembre 10/1948 Not.1 Julio Cesar Santos (Gerente de Produce S.A.) vende al municipio parte de la finca de área de 121.6 m2 para ampliación carrera Décima
- 11 Escritura 2147, diciembre 12/1958 Not.9 Julio Cesar Santos y otros (representantes de Julio C. Santos e Hijos Ltda) venden a Colombiana de Capitalización el inmueble calle 15 No. 9-74/76/78 y la mitad de derechos de propiedad sobre el lote carrera Décima No. 15-52
- 12 Escritura 2146, diciembre 12/1958 Not.9 - Julio Cesar Santos y otros (repre-



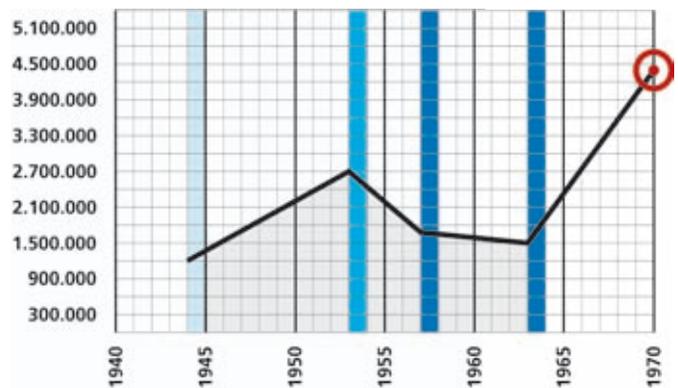
representantes de Julio C. Santos e hijos Ltda.) venden a Colombiana de Capitalización el solar carrera Décima No. 15-44 a 15-52 dicho lote fue producto de la liquidación de Produce S.A.

13 Escritura 2145, diciembre 12/1958 Not.9 Ruperto Clavijo vende a Colombiana de Capitalización el lote carrera Décima No 15-30/32 que fue parte de la finca calle 15 No. 9-90

### EDIFICIO CARRERA DÉCIMA 1965

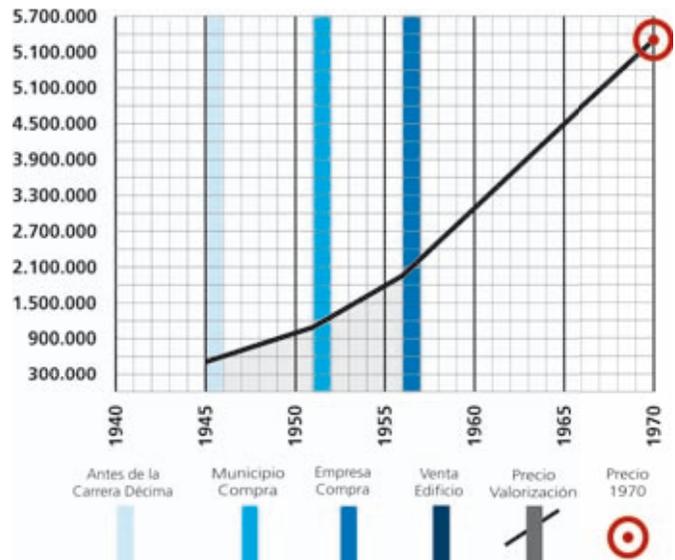
Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra		Venta Edificio		
	1944		1953		1956 - 1957		1963		
	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	
1	Cra 10a #12-58/60	171 <sup>3</sup>		937 <sup>4</sup>		859 <sup>6</sup>		1.400	
2	Cra 10a #12-62 <sup>2</sup>			781 <sup>5</sup>		1.144 <sup>7</sup>		1.400	
		valor m2 terreno				valor m2 terreno		valor m2 terreno	

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 Incluye carrera Décima No.12-62/64/66/68/72 A=253.48m2
- 3 Escritura 5675, noviembre 8/1944 Not.4 Carlos Fajardo Herrera vende a Sociedad "Distribucion de Tejidos Leticia Ltda" una casa de teja y tapia.
- 4 Escritura 363, febrero 16/1953 Not.3 Paulina Liévano de Borda vende al Municipio una zona del predio.
- 5 Escritura 486, febrero 28/1953 Not.3 Paulina Liévano de Borda vende a Jorge Richard una casa y su lote.
- 6 Escritura 1692, julio 1/1957 Not.6 Germán García (apoderado de Josefina García) vende a "La Libertad Seguros Generales S.A." el inmueble completo.
- 7 Escritura 685, mayo 22/1956 Not.6 Enrique y Jorge Richard venden a "La Libertad Seguros Generales S.A." el inmueble completo



EDIFICIO PARA ACCIÓN CULTURAL POPULAR 1958									
Predios		Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra		Venta Edificio	
		1945		1949-1951		1956			
		\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>
1	Cra 10a # 19 -88 <sup>2</sup>			375 <sup>6</sup>	1.133.558	624 <sup>8</sup>	1.520.744		
2	Cra 10a # 19 -70 <sup>3</sup>	85 <sup>5</sup>	542.900	296 <sup>7</sup>	897.415	781 <sup>9</sup>	1.901.009		
3	Cra 10a # 19 -60 <sup>4</sup>					937 <sup>10</sup>	2.281.153		
		valor m2 terreno				valor m2 terreno			

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 Calle 20 No. 9 - 37 1187.69 m2
- 3 182.42 m2
- 4 256.6336 m2
- 5 Escritura 5394, diciembre 5/1945 Not.2 Jorge Valdivieso (apoderado de Luisa Helena y Manuel Valdivieso) vende a Alberto Chaljub M. la totalidad del terreno
- 6 Escritura 1708, julio 26/1951 Not.3 Reiesnyder Bancroft (representante de "Christian Properties Corporation") vende al Municipio una zona del lote de área 280.691 m2 para ampliación de la carrera Décima
- 7 Escritura 1326, mayo 10/1949 Not.3 Eduardo Jaramillo Uribe (apoderado de Ofelia Jaramillo de Posada) vende al municipio la totalidad del terreno para ampliación de la carrera Décima
- 8 Escritura 009 enero 3/1956 Not.4 Anni Mary Smellie (representante de "Christian Properties Corporation") vende a Corporacion Accion Popular Escuelas Radiofónicas Municipio de Sutatenza (Boyacá) la totalidad del predio.
- 9 Escritura 2238, abril 28/1956 Not.4 Beneficiencia de Cundinamarca vende a Acción Popular Escuelas Radiofónicas la totalidad del terreno.
- 10 Escritura 1421, marzo 16/1956 Not.4 Raimundo S. Varón vende a Acción Popular Escuelas Radiofónicas la totalidad del predio.



> Página opuesta arriba: Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Capitalización. Página opuesta abajo: Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Carrera Décima. Arriba: Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio para Acción Cultural Popular.

Tiempo, 1960-4-14, p. 19). La Oficina de Valorización ha dicho que el valor de los lotes en el sector de San Diego era, cuando se abrió entre 1948 y 1949, de \$137 la v2 y hoy vale a \$1.000, que se pagó por valorización \$28 por v2, o sea que hubo una utilidad de \$834. El tributo de \$28 por v2 era un 20% del valor comercial y es inferior al que hoy se cobra en las avenidas proyectadas.

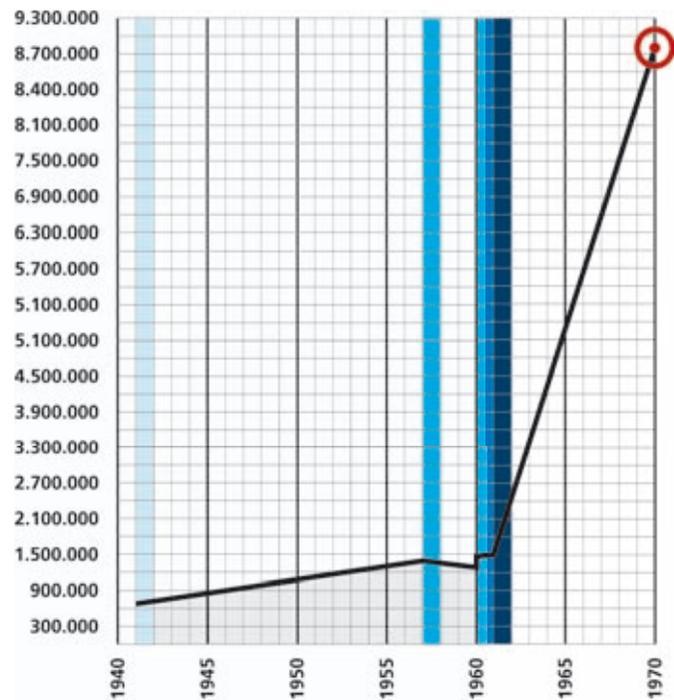
Continúa argumentando que en el sector central, donde está el Banco de Bogotá, antes valía la vara a \$160, precio correcto –aunque en enero se vendió un lote a \$207–, y se dice que hoy la vara vale \$1.500, lo que no es cierto. En primer lugar, no se ha tenido en cuenta la desvalorización de la moneda, pues en enero de 1949 se cambiaban dólares al 793 y actualmente al 679. Si el predio les costó a \$162 –que en 1949 eran \$137– y lo venden a \$800, habrán obtenido tan solo una utilidad del 500%. Mientras que en zonas donde

no se abrieron avenidas, como en el barrio El Retiro –calles 80 a 85 y carreras 9 y 10–, la vara era en 1949 a \$13 y hoy vale a 130, o sea que se ha valorizado 1000% “sin que mediara la apertura de una nueva avenida”. Hubiera sido mejor negocio comprar lotes allí que en la Décima. Por otra parte, la valorización no la produce la ciudad “sino el esfuerzo y la iniciativa privada”, en la mediada en que los particulares construyen sobre la nueva arteria y crean atractivos donde antes sólo había una calle. La prueba es que, en los primeros meses de 1956, el alcalde Llinás vendió un lote, entre las calles 18 y 19, a \$400 la v2, y luego de terminados los edificios del Banco de Bogotá y de Seguros Bolívar el valor se creció (El Tiempo, 1960-4-14, p. 19).

No es este el espacio para dilucidar en detalle las ganancias obtenidas, pues habría que, por ejemplo, incluir en el análisis los datos de todos los predios de la ave-

EDIFICIO TISSOT 1961											
Predios	Antes de la carrera Décima					Empresa compra <sup>12</sup>		Municipio compra			Venta Edificio
	1941		1957			1960		1960		1961	
		\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons	
1	Calle 24 #12-09 <sup>2</sup>	61 <sup>3</sup>	659.916	595 <sup>10</sup>	1.358.118	751 <sup>11</sup>	1.263.171	899 <sup>13</sup>	1.466.327	986 <sup>14</sup>	1.503.835
2	Calle 24 #12-11 <sup>4</sup>	76 <sup>5</sup>	654.888			751		899 <sup>9</sup>		986	
3	Calle 24 #12-25 <sup>6</sup>	155 <sup>7</sup>	991.028			751		899		986	
4	Calle 24 #12-27 <sup>8</sup>	116 <sup>9</sup>	741.360							986	
área englobada: 1064,25 m2		valor m2 terreno		valor m2 terreno		mayo		valor m2 terreno noviembre		valor m2 terreno	

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 Carrera 12 No.23-77. 293,40 m2
- 3 Escritura 1325, agosto 1941 Not.5 Familia Pardo Caballero (propietarios desde 1924) vende lote y casa a Enrique Torres Herrera
- 4 273,28 m2
- 5 Escritura 1817, julio 1943 Not.3 Eufemia Pardo Parra (propietaria desde 1937) vende lote a Enrique Torres Herrera
- 6 244,20 m2
- 7 Escritura 636, febrero 1945 Not.3 Rafael Perico Martínez y Bertilda Ramírez (propietarios desde 1927) venden a Enrique Torres Herrera casa y terreno
- 8 243,20 m2
- 9 Escritura 3245, agosto 1945 Not.5. Bermúdez y Valenzuela & cia (propietarios desde 1928) vende casa y lote a Enrique Torres Herrera
- 10 Escritura 1529, abril 1957 Not.5 Los herederos de Enrique Torres Herrera (sucesión en 1950) venden a Guillermo Arbeláez Arbeláez, lotes englobados
- 11 Escritura 2957, mayo 1960 Not.5 Guillermo Arbeláez Arbeláez vende a Roger Tissot
- 12 En este caso, la Empresa gestora del edificio compra los predios antes de que el municipio compre las áreas afectadas por la carrera 12
- 13 Escritura 7287, noviembre 1960 Not.5 Roger Tissot vende 83,55 m2 al Municipio sobre la carrera 12
- 14 Escritura 1924, mayo 1961 Not.7 Roger Tissot pagó con el lote su participación en "Inmobiliaria de los Andes S.A."



> Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Tissot.

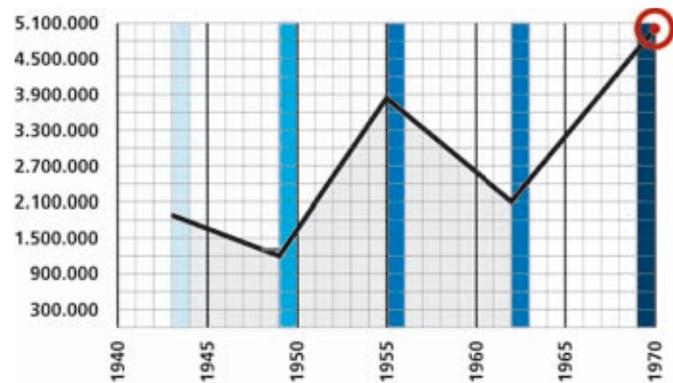
nida y no solamente los veinte que aquí se muestrearon. Pero sí se puede establecer que la ampliación de la moderna calle trajo consigo oportunidades enormes de construcción con la nueva reglamentación asociada al nuevo perfil. Esas posibilidades fueron rápidamente entendidas por el sector inversionista, en muchos casos representado por los gremios más poderosos del país, que emprendieron la compra de predios y luego la construcción de los imponentes edificios. Ninguno de ellos fue ocupado en su totalidad por el gestor del negocio, sino que hubo una subdivisión en propiedad horizontal

para recuperar rápidamente la inversión, además con notables ganancias.

Un cálculo muy global de precios del suelo versus precios de área edificada muestra que entre 1944 y 1970, con la edificación comercial y de oficinas, el avalúo aumentó 3600%, asumiendo que el valor de construcción equivaldría al actual de un sector con prestigio y sede del sector financiero como la avenida Chile con carrera Séptima, que el área útil vendible significa el 80% del área total construida y que el valor del lote puede corresponder al 15% del avalúo. Por supuesto que hay que tener

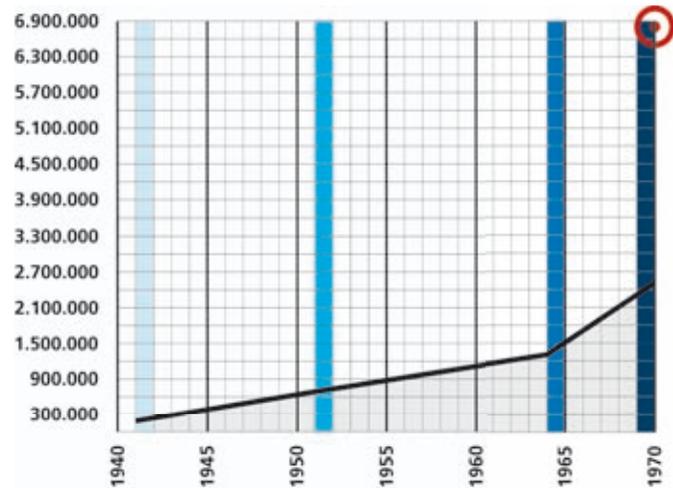
EDIFICIO LONJA DE PROPIEDAD RAÍZ 1968										
Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra				Venta Edificio	
	1943		1948 - 1949		1949 - 1955		1962			
	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>
1	Calle 16 # 9-70									
2	Calle 16 # 9-80 <sup>2</sup>		220	1.882.241	309 <sup>4</sup>	1.227.731	1.456 <sup>6</sup>	3.823.946	1.456	2.090.173
3	Calle 16 # 9-88/96						859 <sup>7</sup>	3.410.365		
4	Cra 10 # 16-30 <sup>3</sup>				265.625 <sup>5</sup>	1.124.771				
5	Cra 10 #16-44									
	valor m2 terreno				valor m2 terreno					

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 135,91 m2
- 3 255,98 m2
- 4 Escritura 3427, noviembre 2/1949 Not.1 Alberto Escallón Guarín vende al municipio parte de ese predio para ampliación de la carrera Décima
- 5 Escritura 1973, julio 26/1948 Not.1 Aleida Vallejo de Jaramillo vende al Municipio la totalidad del terreno para ampliación de carrera Décima
- 6 Escritura 7022, diciembre 19/1955 Not .2 Alberto Escallón Guarín vende a la compañía "Atuesta, Guarín y Pombo Ltda" la totalidad del terreno
- 7 Escritura 4090, diciembre 21/1949 Not.1 El municipio (representado por Rafael María González) vende a Alberto Escallón Guarín una zona sobrante de la ampliación

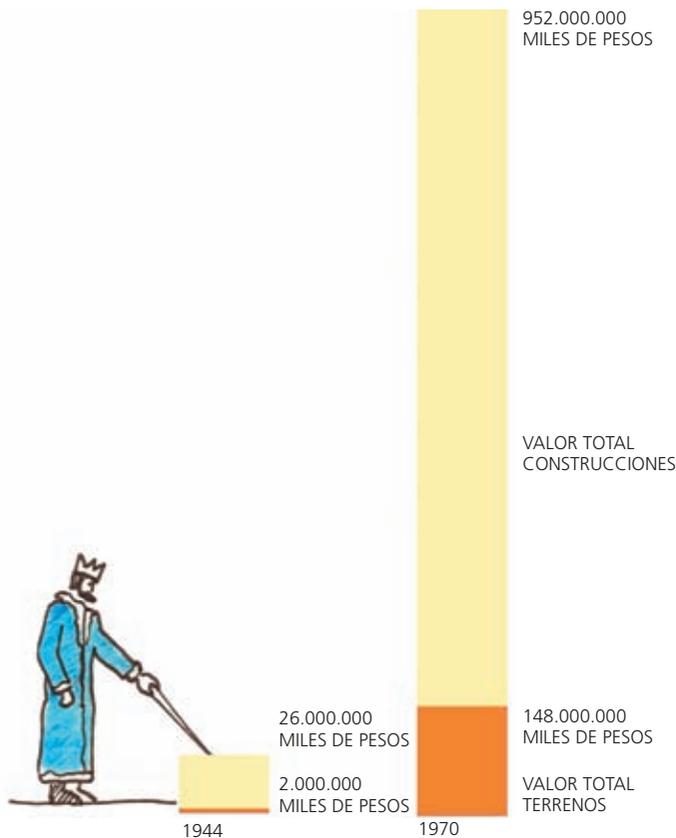


EDIFICIO SARAGA 1968									
Predios	Antes de la carrera Décima		Municipio compra		Empresa compra		Venta Edificio		
			1951		1964		1969-1970		
	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	\$ corr	\$ cons <sup>1</sup>	
1	Calle 20 # 10-32				1.350 <sup>4</sup>	1.333.003	3.574 <sup>5</sup>	2.067.776	
2	Calle 20 # 10-20 <sup>2</sup>				244 <sup>3</sup>	737.659	4.244 <sup>6</sup>	2.455.484	
	valor m2 terreno				valor m2 terreno				

- 1 Precios convertidos a pesos constantes febrero 2009
- 2 145.94 m2
- 3 Escritura 486, 1951 Not.8 Guillermo Suárez Gómez vende al municipio de Bogotá la totalidad del predio
- 4 Escritura 2714, junio 23/1964 Not.2 Leonor Martínez de Acosta y Arturo Acosta Soto venden a Fabio y León Saraga Stolerman la totalidad del terreno
- 5 Escritura 3796, agosto 9/1969 Not.2 Fabio Saraga Stolerman (apoderado de León Saraga Stolerman) vende a Rosa María Colmenares y otros, local 3 con mezanine
- 6 Escritura 266, febrero 4/1970 Not.2 Rosa María Colmenares y otro venden a Maurice Tiphonie y María Teresa Bernis de Tiphonie el local 3 con mezanine



> Arriba: Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Lonja de Propiedad Raíz. Abajo: Cuadro de valores del suelo en precios corrientes y constantes antes y después de la obra de la carrera Décima de los predios en los que se construiría el edificio Saraga.



> Crecimiento de valores del suelo y de las construcciones antes y después de la obra de ampliación de la carrera Décima.

en cuenta que las ganancias implicaron para los gestores de los edificios una cuantiosa inversión, tanto en compra de predios como en la construcción misma.

En los predios integrados se levantan complejos mayores, con una plataforma comercial o institucional, más los pisos de oficinas arriba, con todo el equipamiento moderno que significaba en la ciudad una nueva forma de trabajar y era fehaciente testimonio de la capacidad y poder de esas empresas. Entonces, se arriendan oficinas o se venden pisos o se usufructúan como sede de la firma y el edificio lleva su nombre, como un emblema de su prestigio y su poder. Estas arquitecturas nuevas, imponentes, luminosas y de concreto dan imagen de modernidad y eficiencia; además, corresponden a lo que se hace en los centros mundiales del poder y del capital, y por tanto dan mucho estatus y prestigio. Era fuerte el impacto que creaba esta nueva avenida recién hecha, no sólo en la amplitud de la vía, su rectitud y condición, sino, sobre todo, por los nuevos edificios que

maravillaban a los habitantes de la capital: ese primer piso de doble altura, a manera de un zócalo comercial donde se abrían sedes bancarias o almacenes de prestigio, con estacionamientos privados en los sótanos de los edificios, con eficientes y modernas oficinas en las plantas superiores.

Pensar, por ejemplo, en el impacto que crearía el nuevo Banco de Bogotá: su estructura metálica ¡y de 22 pisos de altura!, sus cuerpos vidriados, la luminosidad interior, los materiales brillantes e industrializados, los veloces ascensores, las visuales desde las oficinas, los extensos horizontes que se divisaban desde los pisos altos, dominando la sabana de Bogotá y con sentido de poder y de dominio. Fueron entonces tiempos de lujo y de grandes negocios, de confianza inversionista y seguridad plutocrática, en un medio urbano relativamente tranquilo, mientras la provincia y, sobre todo, el campo se desangraban.

Esos bellos e imponentes edificios hoy se encuentran en estado de abandono, pues sus inversionistas y profesionales emigraron al norte donde continuaron sus actividades financieras o empresariales. Pero el proceso de construcción de la “avenida de los gremios” muestra la medida del proceso requerido para recuperar la avenida: un proyecto integral de renovación urbana del sector entre la avenida Caracas y la carrera Séptima, capaz de generar dinámicas compatibles con nuevas actividades en el corredor. Será resucitar a Lázaro, reencontrar la Décima que abandonara la élite, volver a crear riqueza y sobre todo vida urbana: tal es la tarea de los Midas del siglo XXI, ojalá en esta ocasión más equitativos.

## El exclusivo círculo de la “gente bien”

La élite de la década del veinte de los colombianos fue diferente a la de los años cuarentas y cincuentas. La primera saboreó y se asfixió con la danza de los millones, esa inundación de dinero sin precedentes que estuvo influenciada por nuevos modelos de vida, principalmente norteamericanos, que a través de los viajes, la moda, las revistas y el cine crearon el *dandy* bogota-

no. Un personaje urbano, refinado, educado, con activa vida social en tertulias culturales, en los cafés o los grandes hoteles, pero sobre todo en los clubes.

En los cuarenta y cincuenta, la violencia que devasta el país distancia a la élite económica y social, lo mismo que a la mayoría urbana del país, de los temas políticos y específicamente de las sangrientas luchas ideológicas que se llevan a cabo en los campos. Escenarios como los clubes aglutinan a los protagonistas sociales; allí los líderes de moda pueden pavonearse, el poder se exhibe y ratifica, incluso compartiendo la mesa o el juego con los adversarios políticos. La pertenencia a una familia de tradición y de poder garantiza el acceso a estos círculos. La importancia de pertenecer a un club social es precisamente el punto en común entre la élite capitalina de ambas generaciones.

El mismo Fernando Mazuera Villegas, quien llegaría a ser alcalde de Bogotá en 1947, en sus primeros años en la capital, proveniente de Manizales, anhela ser aceptado como socio del Country Club. Lo logra y a través de su buen desempeño en la práctica del golf y a su parentesco con Eduardo Santos –cuya esposa, doña Lorencita Villegas, era su tía–, es aceptado por la élite bogotana; en realidad ya pertenece a ella. Entrar a este círculo le permite emprender una serie de negocios en los años siguientes que le generan rápidas ganancias y lo consolidan como miembro conspicuo de la élite (Suárez, 2006).

Clubes como el Gun Club (1882), el Country Club –fundado en 1917– o el Jockey Club pasan a ser el sitio de integración y reconocimiento social de los socios, así como campo de acción del *lobby* que empresarios, comerciantes y financieros, intelectuales y profesionales realizan ante las autoridades de poder para lograr que la legislatura tome las decisiones convenientes a sus gremios e intereses particulares. Ello se explica por tres

fenómenos que tienen sus raíces en décadas anteriores, pero que se consolidan en las décadas del medio siglo: El primero de ellos tiene que ver con la transformación de la élite burguesa, sobre todo hacendaria, a una élite industrial local. Si bien Medardo Rivas habla de un grupo exclusivo de “trabajadores de tierra caliente” que cultivaban café en la región del Tequendama (Rivas, 1983), estos esforzados trabajadores fueron superados por la economía cafetera de la región caldense y antioqueña, que logró sacar el producto con menos costos, dado que eran las mismas familias, con numerosos hijos, quienes trabajaban. Esta modalidad de trabajo reducía los gastos de producción, los problemas que podían implicar asociaciones sindicales, o la escasez de mano de obra en un momento dado.

Los señores de las tierras bajas cundinamarquesas se transformaron en una burguesía industrial que supo aprovechar los nichos abiertos por la Industria de Sustitución de Importaciones, las ventajas del proteccionismo a la industria, el empeño por parte del Estado por mejorar los mercados internos e internacionales, y las buenas relaciones con Estados Unidos. De allí que en Bogotá se pueda identificar una élite empresarial y financiera, en donde el tema

de los apellidos pasa a un segundo término –sin que deje de existir– y cobran importancia temas como el acceso a la educación universitaria, las conexiones con Estados Unidos y la capacidad financiera.

El segundo factor de transformación de la élite capitalina tiene relación con el cambio de carácter del colombiano. Como citábamos antes, James Henderson identifica como sumiso y provinciano al colombiano de los años veinte, al que la élite se permitía hacer discursos de moral y de comportamiento. Mientras que dos décadas después, ya no se podría afirmar que los colombianos eran un pueblo sumiso que se dejaba guiar



› Laureano Gómez baila con Bertha Hernández de Ospina.  
Colección *El Espectador*



> Damas de la élite bogotana.

Foto: Sady González. Revista Número, 2007, p. 114

por una minoría adinerada que ostentaba un poder centenario y les decían qué hacer. Se da entonces un distanciamiento entre los extremos, terminan las relaciones de paternalismo y los privilegiados se recluyen en sus barrios y centros exclusivos. Sin embargo, persistiendo una enorme desigualdad, los fenómenos de democratización de la tierra cafetera y el surgimiento de una clase media industrial, con dinero, facilitaron la movilidad social. Acceder a la élite capitalina fue posible para algunos ricos procedentes de provincia, como también para ciertos profesionales, empresarios e intelectuales que no pertenecían a las familias tradicionales de la capital.

Y el tercer factor que influyó en el cambio de tónica de la élite bogotana fue la separación que, a partir de 1946, se identificó entre el país político y el país nacional, usando la expresión gaitanista, y que precisamente se exacerbó a partir de su asesinato.<sup>8</sup> La política, hasta

1948, ocupaba gran parte de la atención de un bogotano promedio, por ejemplo, las controversias políticas entre laureanistas y lopistas, o gaitanistas y turbayistas. Pero el estallido del 9 de abril de 1948 conllevó la desilusión de un pueblo para con sus dirigentes políticos. En los años siguientes, el colombiano que vivía en las ciudades se alejó de las disputas políticas que desangraron los campos, para fijar más bien su atención en asuntos de tipo económico, financiero y de transformación en la cultura material. Entonces, personajes como los gerentes de los bancos, aseguradoras, entidades financieras o gremiales como Martín del Corral, Enrique Cortés o Manuel Mejía, adquirieron gran protagonismo en la élite de la ciudad y del país.<sup>9</sup>

---

a su papel político en el panorama nacional, también era “el negro” y fue rechazado por muchos de ellos.

<sup>9</sup> Los seguros y la banca se vuelven un gran negocio desde el siglo XIX, cuando la inseguridad del río Magdalena, de los caminos de mulas y del transporte marítimo hicieron muy riesgoso el viaje, por lo cual lo más prudente era asegurar los envíos para protegerse de posibles pérdidas. Los ingleses

---

<sup>8</sup> Jorge Eliécer Gaitán tenía ascendencia social media y aunque llegó hasta la elegante sociedad de Bogotá, a sus clubes y grupos intelectuales, debido

En todos los casos, la rancia estirpe se reduce al dinero hecho por algún antecesor, a lo mejor incrementado en generaciones posteriores, y muchas veces “nobilizado” con un matrimonio extranjero, lo cual en nuestro país siempre ha significado “mejorar la familia”. Algo muy coherente con nuestro complejo de mestizos y nuestra tradición de segregación por todo lo local y lo moreno que, como lo demostrara el profesor Jaime Jaramillo Uribe, persiste como tara central de nuestra personalidad nacional. Pero profundizar esto rebasa el objetivo de ver el desarrollo de una calle de Bogotá desde nuestro restringido conocimiento de urbanismo y arquitectura, y sobre todo requiere de otro tipo de especialistas.

El 9 de abril también ocasiona un cambio en los poderes políticos locales. El estado de sitio suspende los concejos municipales y entonces esa corporación solo se reuniría por citación del ejecutivo y por motivos especiales. El alcalde de la ciudad adquiere mayor autonomía y, en contraste, el Concejo de la ciudad va desvaneciendo su participación y poder de oposición y de decisión, sobre todo en los temas relativos al ordenamiento físico de la ciudad (Suárez, 2006). Esta circunstancia es aprovechada por miembros de la élite financiera y de negocios que cada vez se hace más fuerte en la ciudad y se dedica a los bienes raíces, a la inversión inmobiliaria, a la importación o producción de insumos para la construcción, es decir, a renglones económicos en directa relación con el proyecto progresista

de entonces: la modernización de la ciudad mediante obras civiles y arquitectónicas.

Colombia seguía siendo un país dominado por unas familias y, en opinión de Oppenheimer, sigue siéndolo, pues ningún país latinoamericano tiene tal historia de persistencia de miembros de una misma rama familiar en las altas esferas del poder y generación tras generación. Hijos y nietos de presidentes han ocupado este

cargo y aún hoy en día sus descendientes siguen aspirando a ello. Alfonso López Michelsen escribe en 1952 su novela *Los elegidos*, donde, a manera de ficción que no es ficción, hace una radiografía de la élite bogotana de aquellos años. En este exclusivo círculo de “la gente bien”, el tema de los apellidos, la exclusividad de un grupo prestigioso de poder y dinero, y la persecución por formas de vida que emulan las extranjeras, como la inglesa, dibujan los valores y jerarquías que estos grupos poderosos, familiares y/o económicos, practican. El protagonista de la novela, inmigrante

alemán, se impresiona por la gentileza de la gente bien de Bogotá que se dirige a él siempre en inglés o en francés: “más tarde he podido darme cuenta de que, no sólo con el extranjero, sino aun entre ellos mismos, tienen la costumbre de hablar en una lengua que no sea la materna, como si el desvincularse del resto de sus connacionales sirviera para realzar todavía más su preeminencia social” (López, 1999, p. 47).

Esta familiaridad entre iguales acentuaba la enorme diferencia entre unos pocos privilegiados y las clases medias o la mayoría que vivía en condiciones de pobreza y sin oportunidades de negocios. La posibilidad de viajar al extranjero, cursar estudios universitarios, invertir en la bolsa, negociar con arte, marcan una diferenciación que refuerza la noción de prestigio, tan valorada en la elección de quienes ocupan los cargos de poder. En *Los elegidos*, López, que era uno de ellos, muestra el



> Personalidades ilustres de la ciudad en los años cuarenta.  
Foto: Sady González. Revista Número, 1999, p. 50

apoyaron con los reaseguros para crear una larga relación comercial. Seguros Bolívar, importante empresa que se instala en la carrera décima, se constituye el 5 de diciembre de 1939; sus fundadores son Gonzalo Córdoba, Rafael Parga, Salvador Camacho, Theodore Simmonds y Jaime Samper. En la primera asamblea, el 15 de enero de 1940, Salvador Camacho es elegido presidente y como gerente el doctor Enrique Cortés, quien para 1956, año de inauguración del edificio sobre la carrera Décima, todavía desempeña esa misma posición (Intermedio, 1956-7-23, p. 3). Martín del Corral había sido gerente del Banco de Bogotá y luego de Avianca, miembro de la Andi y con estrecha relación con los Estados Unidos.

marcado interés de la élite por el dinero y señala cómo el último negocio celebrado en la ciudad es tema obligado en toda reunión. Parte fundamental de este juego de poder se sostiene sobre la presencia de miembros de estas familias en los diferentes frentes de autoridad, administración o inversión de la ciudad. Concejales cuya familia, o ellos mismos, poseen empresas inmobiliarias o de construcción, arquitectos miembros de los prestigiosos clubes, escenario donde se logran los mejores negocios, gerentes de banco cuyos familiares hacen parte del Concejo de la ciudad, etc.

Adriana Suárez, en su libro *La ciudad de los elegidos*, se aproxima al estudio de la relación de apellidos de alcaldes, concejales y dueños de firmas inmobiliarias, y concluye que “la administración de la ciudad estaba concentrada en las manos de unas pocas familias”. Por ejemplo, los Soto, Sanz de Santamaría o Camacho Roldán representaban esas fortunas capitalinas ligadas a los bienes raíces (Suárez, 2006, p. 129). Y al poder decisorio de la ciudad, porque fueron alcaldes Jorge Soto del Corral, Carlos Sanz de Santamaría o Fernando Mazuera Villegas, concejales el mismo Soto, Luis Camacho Matiz, Mariano Ospina Pérez o Miguel Serrano Camargo. Santiago Trujillo Gómez fue socio de la firma constructora Martínez Cárdenas entre 1933 y 1949, alcalde entre 1949 y 1952 y concejal entre 1954 y 1956.

Se puede así caracterizar a la élite de los años cincuenta y sesenta en Bogotá como un grupo de profesionales –abogados, ingenieros, arquitectos, constructores, etc.–, intelectuales, empresarios o comerciantes comprometidos con la concreción de una imagen de ciudad que los acercara al mundo moderno, tecnológico y de confort que conocían del extranjero. Cuando Martín del Corral<sup>10</sup>, hacia 1953, propone a los demás socios del Banco de Bogotá construir un nuevo edificio, fuera del centro financiero tradicional y en un costado de la recién construida carrera Décima, su discurso es-

ta apuntalado por nociones como progreso, avance, comunicaciones, tecnología, confort y prestigio (Eslava, 1984, p. 281). Si bien hubo voces de rechazo a la idea de salir del centro financiero tradicional de la ciudad por temor a aislarse del núcleo de actividad de negocios, primó la cuestión de prestigio ligada a lo nuevo, lo tecnológico y lo moderno internacional.

La arquitectura moderna se ajustaba a estos ideales modernos de una élite de gran poder económico. De hecho, no fueron pocos los miembros de este exclusivo grupo quienes emprendieron inversiones inmobiliarias y constructivas importantes. O que se asociaron en agrupaciones que regulaban y facilitaban el ejercicio de su actividad económica. Ejemplo de ello son la Lonja de Propiedad Raíz (1945), La Cámara Colombiana de la Construcción (1946) o asociaciones particulares cuyo objetivo era la compra de predios o el diseño y la construcción de edificios en altura, como la firma Cuéllar Serrano & Gómez –ingenieros y arquitectos– o Cementos Samper.

En el caso de la carrera Décima y sus implicaciones dentro de un proyecto moderno para Bogotá, es evidente que las élites captaron rápidamente el vínculo entre imagen moderna y prestigio, entre edificio moderno y poder. En algunos casos, gestores de edificios construidos allí fueron concejales de la ciudad, como es el caso de Eduardo Cuéllar y Rafael Delgado Barreneche, fundadores de la Colombiana de Capitalización y, el último, miembro del Gun Club; Francisco Gómez Pinzón, hermano de José Gómez Pinzón, cabeza de la prestigiosa firma de diseño y construcción Cuéllar Serrano Gómez, fue concejal entre 1941 y 1943, y aquel fue miembro del Gun Club; mientras que su socio Gabriel Serrano Camargo también tuvo un hermano en el Concejo entre 1949 y 1951. Luis Camacho Matiz fue concejal de la ciudad entre 1939 y 1941, momento de construcción de su edificio Camacho Matiz.

Las familias poderosas también tuvieron presencia en la carrera Décima. Tal es el caso de la familia Ospina, fundadora y dueña de la empresa constructora Ospinas & Compañía, y que tiene en su haber tres presidentes de la República.<sup>11</sup> El último de ellos, Mariano Ospina Pérez

---

10 Generaciones antes, Juan del Corral había pasado de Mompo a Antioquia, o sea, de haber hecho fortuna como comerciante en el puerto sobre el Magdalena. O el caso de Félix Salazar, quien provenía de familias cafeteras de Manizales y con inmensa riqueza había venido a la capital a diversificar sus negocios; entre muchos, llegó a tener importantes haciendas en el Valle de Ubaté. El matrimonio de los Salazar con algunos Cortés o con los Pizano, habría de reforzar linajes que luego tendrían gran poder en los círculos sociales y económicos. También podría trazarse la génesis de los López o de los Samper, quienes trajeron al país la luz eléctrica y el cemento, o de los Michelsen, una familia proveniente de Dinamarca, o algunos más.

---

11 Mariano Ospina Rodríguez fue su primer presidente y protagonista central del conservatismo en sus años de nacimiento. También descendían de los Vásquez de Antioquia, donde algunos hicieron fortuna como mineros y



>Mariano Ospina Pérez, Alfonso López Pumarejo, el general Gustavo Rojas Pinilla y Eduardo Santos.  
Foto: Sady González. Revista Número, 2007, p. 10

(1946-1950), era concejal de Bogotá (1937-1939 y 1945-1946) y venía dirigiendo la constructora en el momento de ser elegido, cuando la empresa decidió hacer una pausa en su actividad. Sin embargo, su tía Carolina Vásquez de Ospina, esposa del expresidente Pedro Nel Ospina Vásquez, emprendió la construcción del edificio Residencias el Parque en 1947; aunque el lote era medianero, ya se sabía que la Avenida iba a pasar por allí, de manera tal que el diseño contempló su fachada principal con frente sobre la futura Avenida. Estando casi terminado, el presidente Ospina realizó un paseo por las obras con el al-

calde Mazuera y, al llegar frente al edificio de su tía, hizo ver al Alcalde la inconveniencia de intentar un trazado recto y continuo de la vía, como venía desde la avenida Jiménez, lo cual afectaría la obra de doña Carolina. Para el Presidente, un leve giro de la avenida le proporcionaría interés, dinamismo y calidad. Y así se hizo.

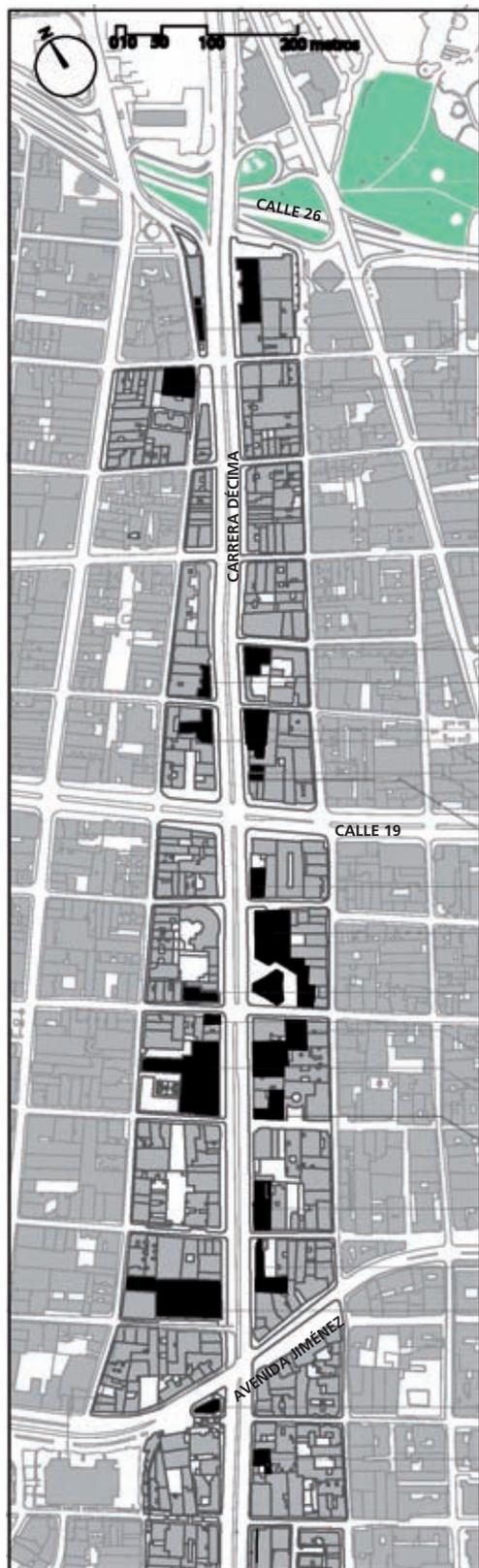
otros en la cerveza y el aguardiente.

>Página opuesta: Edificios modernos de la carrera Décima entre calles 16 y 17.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

# monografías

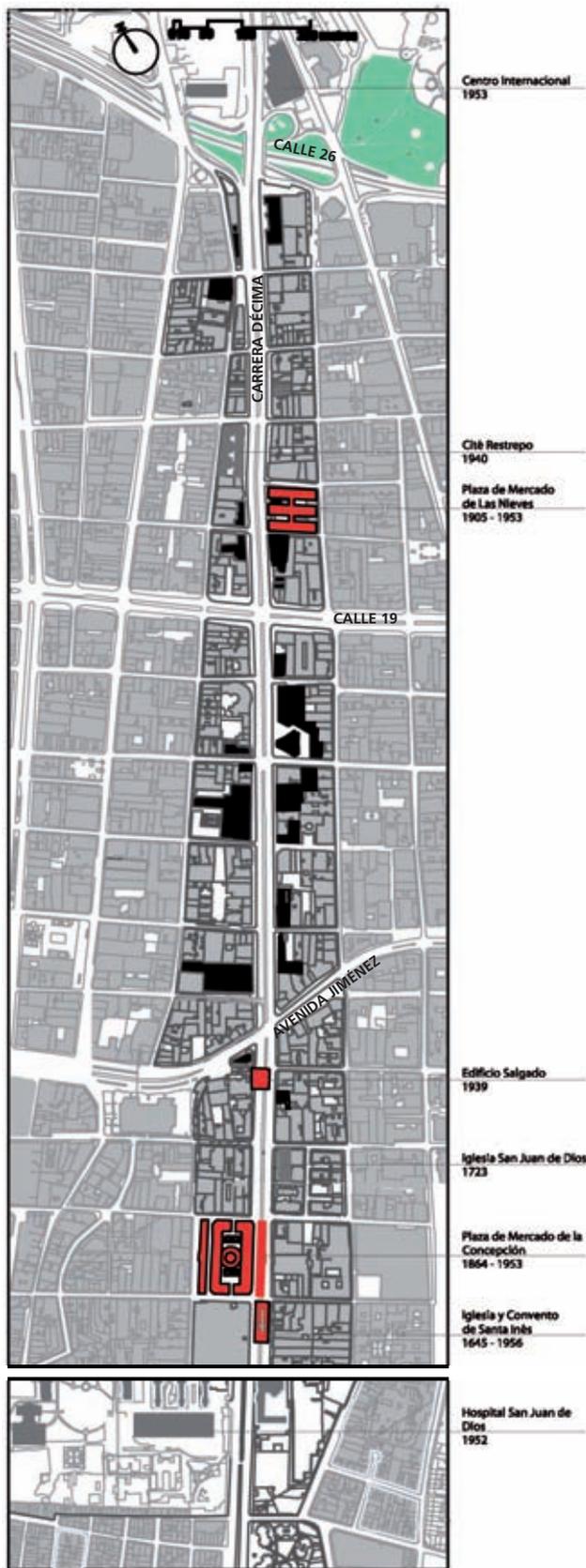
[edificios emblemáticos]





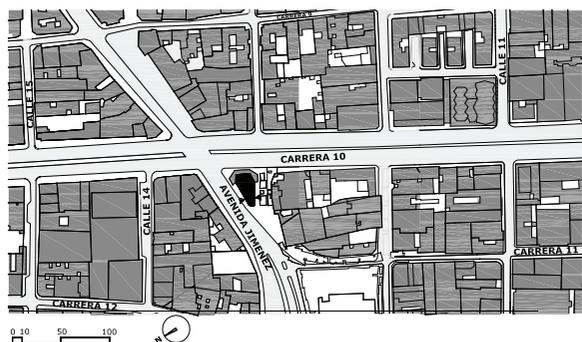
- Residencias El Parque 1952 3
- Edificio Gómez 1957 7
- Edificio Tissot 1961 12
- Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero 1956 6
- Edificio Seraga 1968 19
- Edificio para Acción Cultural Popular 1958 9
- Edificio Camacol 1966 17
- Edificio Martín Gómez 1953 4
- Edificio Ordoñez 1958 8
- Edificio Banco Antioqueño 1970 20
- Edificio Colseguros 1974 21
- Edificio Tec Vivienda 1965 15
- Edificio Guevara 1965 14
- Edificio Manuel Mejía 1963 13
- Edificio Seguros Bolívar 1956 5
- Edificio Lonja de Propiedad Raíz 1968 18
- Edificio Colombiana de Capitalización 1961 11
- Edificio Sociedad de Agricultores 1951 2
- Edificio Banco de Bogotá 1959 10
- Edificio Camacho Matiz 1939 1
- Edificio Carrera Décima 1965 16

>Localización general para los edificios emblemáticos.



- Centro Internacional 1953
- Cité Restrepo 1940
- Plaza de Mercado de Las Nieves 1905 - 1953
- Edificio Salgado 1939
- Iglesia San Juan de Dios 1723
- Plaza de Mercado de la Concepción 1864 - 1953
- Iglesia y Convento de Santa Inés 1645 - 1956
- Hospital San Juan de Dios 1952

>Localización general para los edificios desaparecidos e intervenidos.



## Edificio Camacho Matiz

AVENIDA CALLE 13 #10-21  
HERBERT RAUPRICH  
1939

Hasta 1922 el predio, con una mayor extensión, fue propiedad de Luis Eugenio Langlais e Isabel Rodríguez Pérez de Langlais, fecha en la que se lo vendieron a Carlos Crane (Escritura 956, Not.4). Este, a su vez, vendió al municipio parte del predio para ampliación de la avenida Jiménez y, luego, en 1938, le compró al municipio 17,25 m<sup>2</sup> (Escritura 1915, Not.3). Crane, en 1939, vende la totalidad del predio a Luis Camacho Matiz y Leonilde Matiz de Camacho (Escritura 519, Not.3), quienes promovieron la construcción del edificio de apartamentos.

El diseño original es del arquitecto Herbert Rauprich (1939) y construcción de Fred T. Ley. Correspondía a un edificio de renta con punto fijo en la parte media de la planta, ascensor central y escalera sobre la fachada norte, los cuales generaban un hall interior que repartía a los accesos de los tres apartamentos por piso que tenía el edificio. En 1986, se realiza una adecuación por cambio de uso, de vivienda a comercio, variando sustancialmente el diseño original.

En la configuración actual, es un edificio de planta triangular con sólo una fachada cerrada –oriental, pues era una culata de empate con el vecino– en donde se localiza una franja

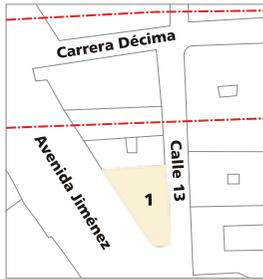
con ascensor y servicios para los locales comerciales y oficinas existentes. En el centro, una escalera de dos tramos con vacío central, alrededor de la cual un corredor distribuye a los diferentes locales comerciales individuales. En la punta occidental hay una escalera auxiliar y un local especial que conforma la esquina redondeada como una especie de balcón vidriado con vista hacia la plaza de San Victorino. En el primer piso hay un pasaje que permite la circulación pública de una calle a otra.

Las fachadas, en relativo buen estado de conservación, son el gran y único valor que conserva el edificio, a pesar del precario remate vidriado que cerró el último piso restándole calidad al edificio. Adentro está totalmente transformado. La escalera principal es de regular factura, lo mismo que las divisiones incorporadas, con el agravante de que, en muchos casos, los nuevos muros no coinciden con la modulación de fachada. Los juegos de planos curvos, molduras en algunos zócalos, contraste de materiales y resalte de los puntos de acceso hacen de la fachada un valor patrimonial que contrasta con la arquitectura racionalista, de oficinas, que se construiría en la ca-



>Edificio Camacho Matiz, conocido también como Edificio Vicol, El Triángulo (1986), Centro Comercial Colonial (1996) y Nuevo Centro Comercial San Victorino (2008).  
Foto: Carlos Hernández Llamas.

> La Carrera de la Modernidad



> División predial antes de la ampliación de la carrera Décima hacia 1952. El lote nunca ha tenido frente sobre la carrera Décima. Lo tendrá a partir de 2010 cuando la Troncal de Transmilenio afecte el lote vecino.



>1936. Situación del sector tres años antes de la construcción del edificio –línea naranja–. Las líneas rojas indican el trazado futuro de la carrera Décima. Aún existe la plaza de Nariño con su antigua configuración triangular.  
IGAC



>1967. La plaza de San Victorino ocupada por vendedores.  
IGAC

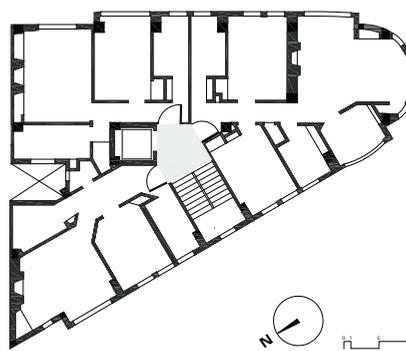
rarrera Décima en las décadas siguientes. El lenguaje decorativo de ciertos antepechos y de la cornisa inferior lo emparenta con el *Art Déco*, que primaba en las décadas de los veinte a los cuarenta.

Con el transcurrir del tiempo, el predio donde se erige el edificio Camacho Matiz se ha hecho estratégico. Durante sus primeros ocho años de construcción, el edificio no tenía visual directa con la plaza de San Victorino, hasta que la manzana de

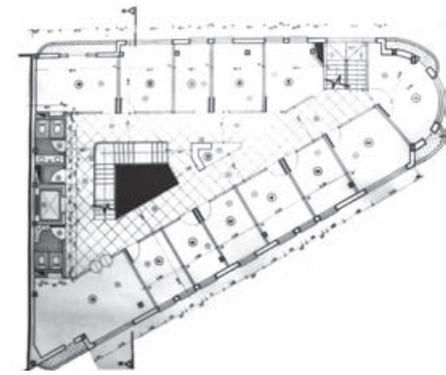
la calle 11 fue demolida y la antigua plazuela de Nariño convertida en la plaza de San Victorino. Ahora, con el trazado de la troncal de Transmilenio sobre la carrera Décima, se afecta al predio vecino al oriente y esta fachada, hasta ahora tratada como culata, se abrirá sobre la Troncal, convirtiendo al edificio en una isla en esta crucial intersección de la ciudad.



>1939. Perspectiva elaborada por Fred T. Ley, constructor del edificio. Fachada norte.  
SDP. Archivo Central



>1939. Planta tipo con tres apartamentos por piso. La superficie gris indica el hall de acceso a los apartamentos.  
SDP. Archivo Central



>1986. Planta tipo con nueva distribución interior para uso comercial.  
*Administración del edificio*

>Página opuesta: Detalle de la fachada sur. El zócalo con relieves coincide actualmente con un local de servicio, pero en el diseño original correspondía a la ventana de una habitación.  
*Foto: Carlos Hernández Llamas.*



## Edificio Sociedad de Agricultores

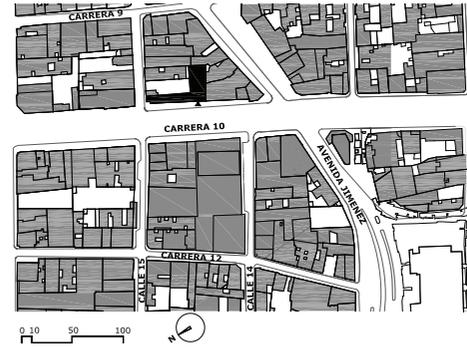
CARRERA 10 #14-60  
MANUEL DE VENGOECHEA  
1951



> Edificio Sociedad de Agricultores, conocido también como Edificio El Pilar. Declarado Bien de Interés Cultural.

Foto: Carlos Hernández Llamas

El predio donde se levanta el actual edificio se componía de dos lotes, uno al sur, medianero, y otro al norte, que hace esquina con la calle 15. En 1933, Manuel Umaña Camacho compró a Rosa María Barragán de Maldonado un edificio de tres pisos en el predio sur (Escritura 2328, Not.4). La sucesión de Umaña Camacho a sus hijos se hizo en 1935 (Escritura 348, Not.4). En 1947 Raimundo y Manuel Umaña Piedrahita vendieron el 40% del terreno al municipio por afectación con la carrera Décima (Escritura 4012, Not.3). Los Umaña compraron a Sofía Arboleda de Pardo una casa baja y un apartamento en el lote contiguo al norte en marzo de 1948 (Escritura 829, Not.1), del que tuvieron que vender más de la mitad al municipio en 1950 por la misma afectación (Escritura 2592, Not.3), aunque se trata de una venta tardía dado que en este año la avenida ya estaba terminada entre la avenida Jiménez y la calle 17. Ambas propiedades contienen, en septiembre de 1950, un edificio –en obra– que fue vendido en dicha fecha a la Sociedad Colombiana de Agricultores (Escritura 5587, Not.2). Desde 1974 aparece como propiedad de Inversiones El Pilar Ltda. (SDP. Archivo Central. ON2145)



Con base en un diseño arquitectónico inicial realizado en 1948 por MANUEL DE VENGOECHEA, se inició la construcción del edificio a cargo de los arquitectos constructores Manuel Pardo Umaña y Andrés Restrepo Posada, vinculados a la firma Pardo, Restrepo y Santamaría, en 1950 (1950. Escritura 5587, Not.4). La obra estaba adelantada para julio de 1950 sin haberse solicitado la respectiva licencia. Esta la solicita, en enero de 1951, la firma Martínez Cárdenas y Cia. Ltda. como constructora responsable, siendo la obra multada en julio; “no se solicita suspensión ni demolición por haber encontrado aceptables las obras ejecutadas”. En julio de 1951, Martínez Cárdenas informa que la firma de Pardo había construido 4454,10 m2 y que se emprenderá la construcción a su cargo correspondiente a 3659,93 m2 (SDP. Archivo Central. ON2145). En octubre de 1951, la obra se encontraba terminada en: “estructura de concreto, mampostería de ladrillo, pañetes, instalaciones sanitarias y eléctricos. Obras en curso: (...) colocación de caucho en los pisos, en primera mano de pintura. Todos estos trabajos comprenden del 1º al 8º piso” (SDP. Archivo Central. ON2145).



> División predial en 1948. El sombreado indica la configuración predial final sobre la cual se erige el edificio.



> 1936. Construcciones bajas con techos inclinados en los lotes donde se construirá el edificio en 1951 –lote resaltado con línea naranja–. Las líneas rojas indican el trazado futuro de la carrera Décima.  
IGAC



> 1967. Construcciones del perfil en altura de la avenida con los edificios vecinos a la Sociedad de Agricultores, el Banco de Bogotá (1959) en frente, y el edificio de Colombiana de Capitalización (1961) en la esquina de la calle 15.  
IGAC

En 1977, Andrés Casas Sanz de Santamaría adelanta la legalización de algunas modificaciones interiores del edificio de siete pisos construido, consistentes en la adición de diez locales y oficinas en los pisos tercero al séptimo, para lo que les fueron concedidas las licencias número 972 de marzo de 1975 y 1714 de septiembre de 1977 (SDP. Archivo Central. ON2145).

El edificio se organiza con un punto fijo al extremo sur de la planta que reparte a una planta libre –hoy ha sido subdividida– y se compone de un largo corredor como acceso a las oficinas individuales, todas con fachada sobre la Décima. En el primer

piso funcionan locales comerciales. Su lenguaje tiene rasgos proto racionalistas, la fachada es en piedra, las ventanas son en paneles de vidrio de piso a techo, lo que hace luminoso el interior y muy transparente la fachada, que termina en curva en su esquina con la calle 15.

En 1956, Raimundo Umaña, en nombre del “Edificio de la Sociedad de Agricultores de Colombia S.A.” solicitó se reconsiderara el avalúo que la Oficina de Catastro realizó del inmueble por considerarlo alto. Argumentó su petición en que: “esta construcción tiene 8 años de diseñada, y claro está en la actualidad resulta anticuado el diseño, lo cual se



> Aviso de prensa en el que la Sociedad de Agricultores de Colombia agradece a los arquitectos por su participación en la ejecución del proyecto.  
*El Espectador*, 1951-12-14, p. 5



> 1950. Perspectiva del proyecto elaborada para publicitar el inicio de la construcción. La nota en prensa se titula: “Los agricultores contribuyen al embellecimiento de la ciudad”.  
*El Tiempo*, 1950-9-11, p. 1



>Módulo de fachada desde el exterior. La ventanería en vidrio va de piso a techo y el que hace las veces de antepecho es esmerilado.  
Foto: Carlos Niño Murcia



>Estado actual del zócalo de comercio sobre la carrera Décima, que sí ha perdido mucha calidad por las intervenciones en los locales.  
Foto: Carlos Niño Murcia



>Planta tipo. Corredor desde el hall de ascensores que reparte a las oficinas individuales.  
Foto: Carlos Niño Murcia



>Escalera del punto fijo y ventanas que iluminan desde el aislamiento posterior del edificio.  
Foto: Carlos Niño Murcia

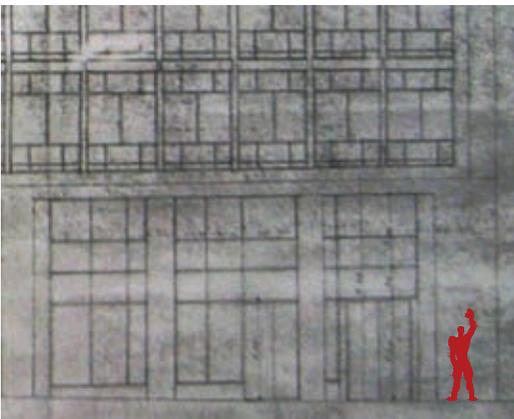
comprueba claramente en detalles de tanta importancia y representación como el tamaño de los ascensores, que son en extremo pequeños y lentos para el edificio. Además de que sólo dos pisos están separados en oficinas, siendo los demás salones grandes que cada inquilino debe dividir a su costo, lo cual desvaloriza el canon correspondiente. Los baños son de modesta presentación y las lámparas totalmente pasadas de moda. (...) en algunos años la competencia de otros edificios mejor presentados y terminados hará casi antieconómico el caso que tratamos" (Archivo de Bogotá. Registro Catastral de Bogotá. Manzana A15-9/9). La solicitud fue aceptada, pues si bien la calidad del diseño es evidente, también lo es que se trata de un tipo de edificación que se aleja de los lenguajes racionalistas de los edificios de oficinas que se construirían en los años siguientes, con uso del concreto a la vista, ventanería con antepechos cerrados y mayor austeridad en los detalles. El edificio representa la transición que se dio en la arquitectura de la ciudad entre la

persistencia del uso de lenguajes historicistas y la incorporación de principios de la arquitectura moderna.

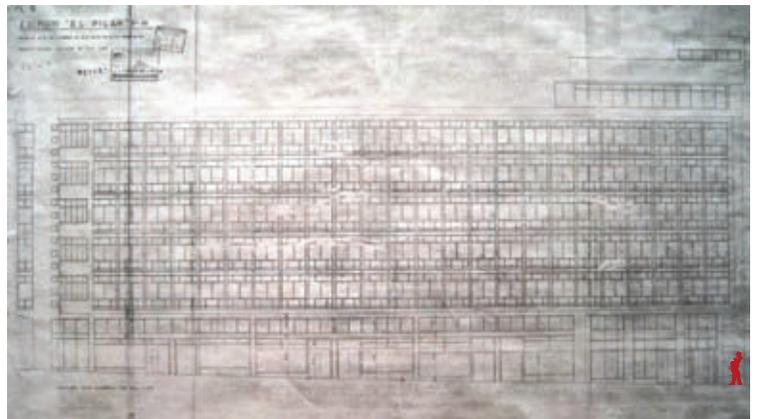
Los elementos para resaltar en su construcción son la escalera con sus barandas originales y la ventana alta al oriente, las ventanas y la composición de fachada. Siendo un edificio tan antiguo, presenta deterioro en acabados que, en varios puntos, han sido reemplazados –pisos, puertas, enchapes–. Pocos pisos conservan la separación original entre ascensores y escalera. La fachada carece de mantenimiento, a tal punto que es difícil percibir la transparencia que genera el tener todas sus ventanas de piso a techo. El lobby de acceso no tiene ningún interés y, en general, el zócalo y el acceso están atestados de locales comerciales menores, con exceso de publicidad, que afean el conjunto.



>1951. Edificio recién terminado.  
*El Espectador, 1951-12-14: p 5*



>1948. Detalle fachada por la carrera Décima. Versión del plano de Vengoechea para solicitud de licencia de modificación en 1977.  
*SDP. Archivo Central*



>1948. Fachada occidental.  
*SDP. Archivo Central*

## Residencias El Parque

CARRERA 10 #24-76

HERRERA CARRIZOSA

HERMANOS & CIA LTDA.

1951



>Edificio Residencias El Parque. También conocido como edificio Ospinas y Residencias Colón.  
Foto: Carlos Hernández Llamas.

El Edificio Residencias el Parque inició su construcción antes de la apertura de la carrera Décima. Se ubicó en un lote medianero entre las antiguas carreras 12 y 9 y las calles 24 y 25, propiedad hasta 1944 de la sociedad "Salón Olympia S.A.", cuyo liquidador el 4 de abril de ese año transfirió a título de venta el terreno de 1589,63 m<sup>2</sup> con frente sobre la Calle 25 a Carolina Vásquez de Ospina (Escritura 1033, Not.2). Ella empieza en 1947 la obra del edificio. El 3 de junio de 1952, el Municipio le permuta un terreno de forma triangular que requiere para la apertura de la carrera Décima (Escritura 2155, Not.1). En marzo 18 de 1955, Carolina Vásquez vende, a través de la sociedad en liquidación "Ganados e Inversiones Ltda.", el edificio y el lote anexo al sur -159,97 m<sup>2</sup>- a la "Compañía Colombiana de Seguros de Vida" (Escritura 631, Not.5). En julio de 1964, la "Compañía Colombiana de Seguros de Vida" da cuenta de un segundo edificio construido adjunto al sur. Ambos edificios constituyen un solo cuerpo: "Residencias Colón" (Escritura 2843, Not.10).

En 1946, la firma HERRERA CARRIZOSA HERMANOS & CIA. LTDA. realiza el diseño del edificio, destinado a hotel, con diseño estructural

del I.C. Frank Von Manner. Carolina Vásquez de Ospina fue prima y esposa del expresidente Pedro Nel Ospina Vásquez (1922-1926) y tía del que sería Presidente entre 1946 y 1950 -época de construcción del edificio- y sería quien aportara el lote a la sociedad "Ganados e Inversiones Ltda.", de la que hizo parte junto con sus hijos Elena, Pedro Nel y Manuel y Pablo Rodríguez Lalinde (Escritura 2300 de julio 10 de 1948. Notaría 2, Medellín), y quienes fueron los gestores del proyecto. Este se enmarcaba dentro de las expectativas del momento en relación con el déficit de oferta de hoteles en la ciudad con ocasión de la IX Conferencia Panamericana, de la que Bogotá sería sede en 1948. Aunque la construcción comenzó en 1947, sólo se habitó en 1952. Cinco años después, ya con frente sobre la carrera Décima, la "Compañía Colombiana de Seguros de Vida", propietaria desde 1955, solicita licencia de construcción para una ampliación del edificio con una torre de 14 pisos adosada al sur de la existente. La nueva etapa incluyó un nuevo ascensor, la ampliación de dos apartamentos existentes por piso y la construcción de trece nuevos apartamentos. En



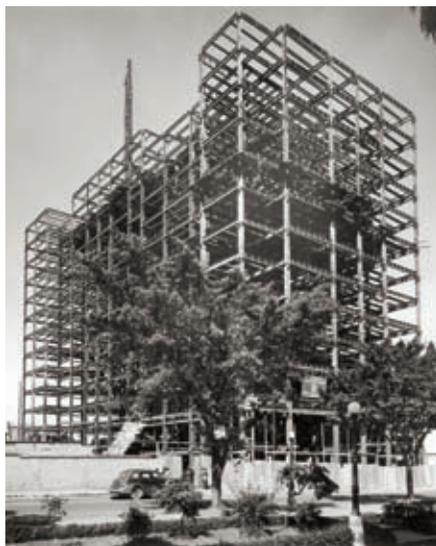
> Las líneas rojas indican la afectación que la carrera Décima generó en la manzana. El lote 1 corresponde al edificio Residencias El Parque. La manzana original iba de la carrera 12 hasta la carrera Séptima.



> 1948. Con frente al parque del Centenario, se hallaba en construcción el edificio entre medianeras. Las líneas punteadas rojas indican el trazado que tomaría la carrera Décima en 1951. IGAC



> 1952. La carrera Décima ya construida generó la demolición de la mitad de la manzana, quedando el edificio ya terminado en su primera etapa con frente sobre la carrera Décima. IGAC



> Estructura metálica en construcción. Vista hacia el sur-occidente desde el parque del Centenario. ca.1950  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



> Demoliciones para apertura de la carrera Décima. ca.1950.  
Foto: Saúl Ordúz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

1964, la “Compañía Colombiana de Seguros de Vida” tramita el reconocimiento de la Propiedad Horizontal del edificio (Resolución 696 de junio 3 de 1964) y empieza la venta por unidades separadas.

Edificio de 14 pisos, un mezanine, terraza y un sótano, de planta rectangular con un punto fijo central –3 ascensores Otis y una escalera– que sirve en cada piso a un *lobby* y del que a su vez se desprenden dos corredores –formando una “T”– a partir de los cuales se accede a los 108 apartamentos. Además, hay otro ascensor en el ala sur construido en la ampliación de 1957. Su estructura es metálica e impactaba mucho en su época. Hay apartamentos de entre 35 m<sup>2</sup> y 400 m<sup>2</sup>. El *lobby* de acceso desde la carrera Décima tiene doble altura y su mezanine. Ambos niveles contienen salas de estar y acceso a los locales comerciales que cuentan cada uno con dos pisos. Sobresalía en la época de inauguración del edificio un restaurante con capacidad para 300 personas, construido alrededor de una pista de baile. Su diseño original incluía un completo sistema anti-incendios, despensas por piso y calefacción (El Espectador, 1952-2-14, p. 11).



>1.



>2.



>3.

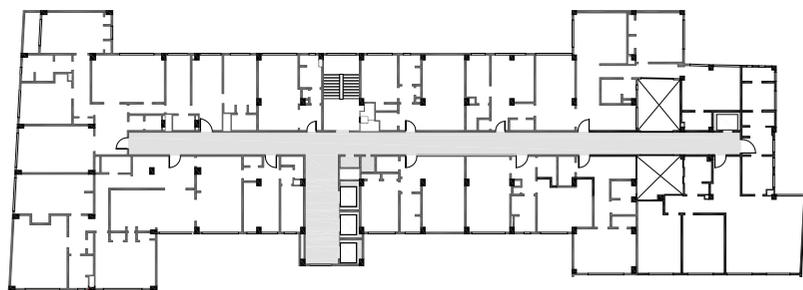
>1. Lobby de recepción del Edificio. 2. Escalera al mezanine. 3. Barandas metálicas originales.  
Fotos: Carlos Hernández Llamas

El interior del edificio cuenta con una calidad espacial y de acabados sobresaliente, en especial en el conjunto del *lobby* del primer piso con su mezanine. Es un espacio de doble altura que conserva los recubrimientos originales de muros y columnas en mármol. Sobre este espacio, se desarrolla un sistema de balcones con barandas metálicas originales del mezanine que permite acceso desde el interior del edificio a algunos locales comerciales. Aunque en el año 2002 se hicieron algunas reformas menores al mueble de la recepción, los demás detalles y piezas del *lobby* y del mezanine se conservan, como la escalera al mezanine, las lámparas, barandas, carpintería metálica y ascensores. La mayoría de los apartamentos ha sido objeto de reformas, modificaciones y adecuaciones, pero los corredores y el *hall* de ascensores de los diferentes pisos

conservan los recubrimientos en madera y los pisos en mármol.

El edificio se encuentra ocupado en su totalidad con el uso de vivienda, y parcialmente en sus locales comerciales. Al tratarse de una comunidad bien organizada, ha logrado un buen proceso de conservación y mantenimiento de las áreas comunes del edificio. La mayor parte de los acabados originales se mantienen, lo mismo que estructuras como los ascensores, las puertas, el *shut*, las lámparas. Las fachadas, por el contrario, tienen poco mantenimiento y afean el conjunto; además, su granito no tiene la calidad de detalle característica en los edificios de la carrera Décima.

>Página opuesta: 1955, edificio Residencias el Parque, etapa uno y dos terminadas.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



>Planta tipo con resalto de la ampliación –torre sur–.



Lombiana Securus

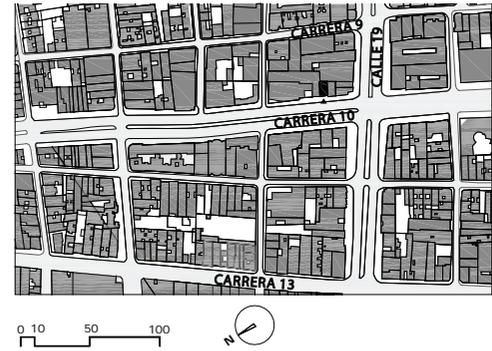
PHILIPS

## Edificio Martín Gómez

CARRERA 10 #19-36  
SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA  
1953



>Edificio Martín Gómez.  
Foto: Carlos Hernández Llamas



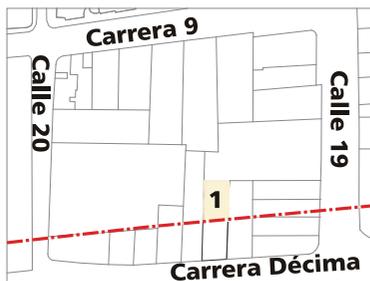
En 9 de junio de 1949, Alberto Vega –propietario desde 1928–, representante de Bermúdez y Valenzuela Cía., vende al Municipio la totalidad del predio para la ampliación de la carrera Décima (Escritura 1634, Not.3). Resultado del nuevo trazado es el predio actual donde se construiría el edificio cuatro años después. Pasado un año, el Municipio lo permuta con Martín Gómez Arbeláez a cambio de otro lote sobre la misma avenida, pero con calle 22 costado oriental (Escritura 1957, Not.3).

Martín Gómez obtuvo licencia de construcción para un proyecto de cuatro pisos destinado a vivienda y comercio, diseño del arquitecto SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA, dos meses después de adquirir el predio: licencia número 2822 del 17 de agosto de 1950. El inicio de la construcción se verificó en octubre del mismo año. Cuatro pisos fueron adicionados al proyecto y aprobados mediante licencia número 0638 del 16 de marzo de 1951 que, a su vez, fue objeto de adiciones –novenos piso– y modificaciones con las licencias número 0998 y 1344 de mayo y junio de 1951. La obra fue terminada en marzo de 1953 (SDP. Archivo Central. ON1473). El edificio, que

tenía el propósito de albergar a la familia Gómez, no llegó a ser ocupado por ellos. Lo compra Carlos Gómez Vélez en octubre de 1980 (Escritura 3608, Not.18).

Edificio de planta rectangular con primer piso y mezanina para uso comercial, dos apartamentos dúplex y cuatro sencillos, patio en la esquina suroriental del predio y punto fijo de ascensor, escalera y aseo en la mitad de la planta contra el muro medianero norte. Estructura en concreto. El primer piso con mezanina contiene local; pisos tercero y cuarto, un apartamento dúplex; pisos quinto a octavo, un apartamento sencillo por planta; pisos noveno y décimo, un dúplex. Cada apartamento sencillo contiene ventana hacia la avenida en el salón con chimenea y la alcoba principal, mientras que los servicios y el comedor se ventilan e iluminan desde los patios del ascensor y el suroriental. Similar disposición tienen los dúplex: una escalera de un solo tramo, paralela a la escalera del edificio, lleva al piso superior y sus tres alcobas.

Es uno de los pocos edificios sobre la carrera Décima construidos en aquella época, destinados al uso de vivienda. Junto con su vecino al sur,



>1948. División predial y su afectación por el trazado de la Avenida.



>1948. Manzana antes de la afectación por la ampliación de la carrera Décima y de la Avenida 19. La manzana norte aún está ocupada por la plaza de mercado de Las Nieves. IGAC

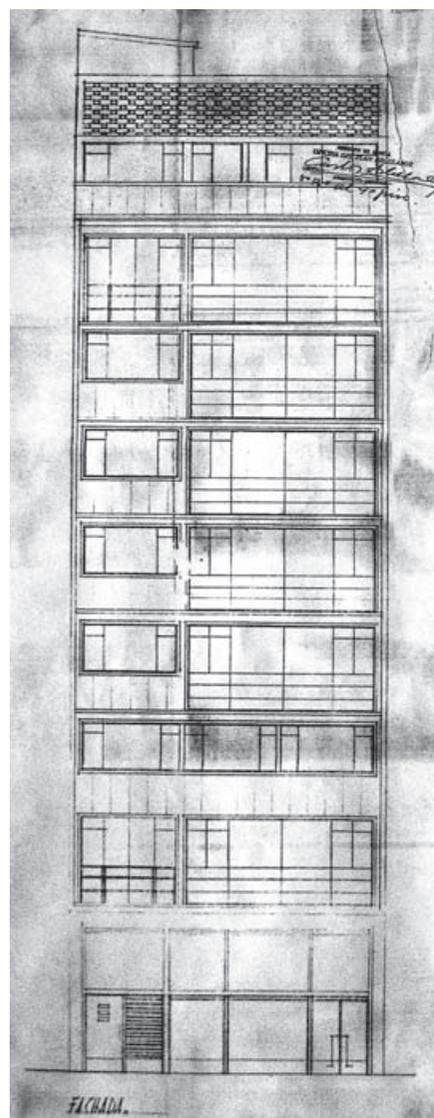


>1952. La carrera Décima ya construida generó la demolición de buena parte de los predios antiguos del costado oriental de la manzana. El edificio Martín Gómez se encuentra en construcción. IGAC

el edificio “Ordóñez”, conforman un interesante conjunto arquitectónico en esta importante intersección de la ciudad. Tiene un bello juego de ventanales, con líneas elegantes y de pautas geométricas diferentes a la sencillez posterior del racionalismo.

Posee gran calidad espacial interior en la distribución de los espacios dentro de cada apartamento, con zonas sociales amplias y profusión de detalles como las columnas de sección circular, los empates redondeados entre muros y columnas, la ventanería de piso a techo de las áreas sociales y el diseño de los muebles en madera, incluyendo el conjunto de la chimenea. La riqueza en el diseño de detalles también se hace evidente en el repertorio de ventanas que particulariza los diferentes espacios y su relación con el exterior. Llama la atención el retroceso generado en el último piso, segundo piso del dúplex superior, que genera una agradable terraza privada cubierta en parte por una celosía de vigas en concreto.

El edificio ha permanecido varios años inhabitado, lo que lo ha deteriorado. En algunos pisos, las adecuaciones realizadas han distorsionado la distribución y los materia-



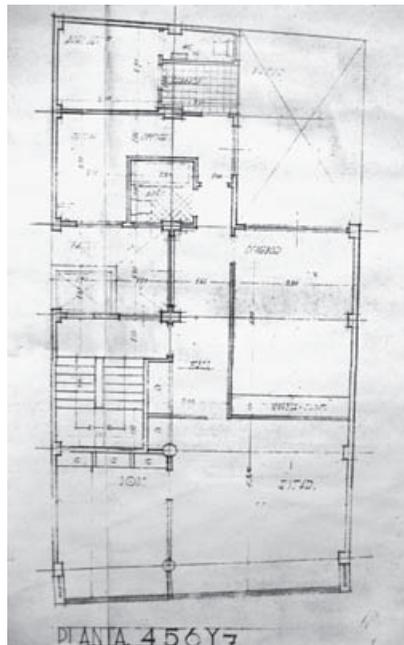
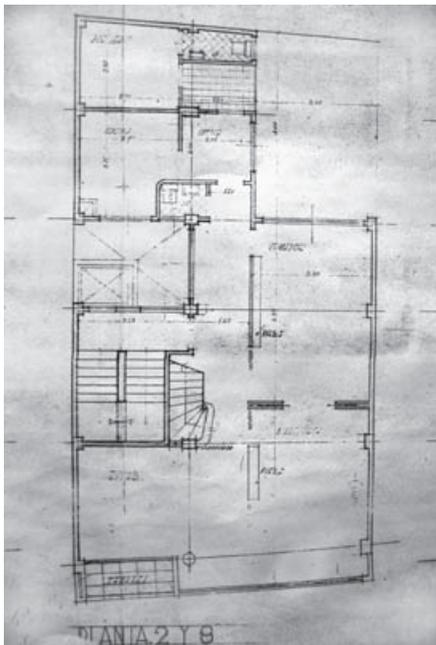
>1950. Fachada sobre la carrera Décima. SDP. Archivo Central



>1951. Panorámica de la avenida Carrera Décima en proceso de demoliciones y recebo. En primer lugar, a la derecha, el edificio Martín Gómez en construcción. Al fondo, la Plaza de mercado de Las Nieves. *El Tiempo*, 1951-7-25, p. 1

les originales, pero aún es legible la calidad del diseño del arquitecto español Santiago Esteban de la Mora, presente sobre todo en la minuciosidad de los detalles. Tiene problemas de humedad en algunos puntos y las fachadas carecen de mantenimiento por el costo que implica para el único propietario, lo que oculta su extraordinaria calidad. El sitio más deteriorado es el patio interior en el que el ascensor –que está fuera de servicio– ocupa gran parte del espacio. La terraza del último piso presenta problemas de humedad y manchas en los muros.

Al pasar del tiempo se han hecho remodelaciones especialmente en las cocinas, todas transformadas y con enchapes nuevos. Las chimeneas se han pintado, lo mismo que parte de la carpintería en madera. Cada apartamento ha generado diferentes formas de separar salón de comedor. Incluso en el tercer piso se construyeron unos mesones-taquilla de atención al público. Actualmente están desocupados los pisos tercero a octavo.



>1950. Planta tipo primer piso dúplex y apartamento sencillo. Diseño de Santiago Esteban de la Mora. *SDP. Archivo Central*



>1.



>2.



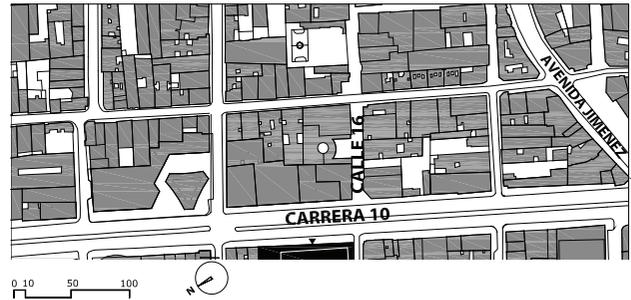
>3.

>1. Ventanal del salón visto desde el interior. 2. Terraza en el *pent-house*. 3. Empate redondeado de los muros con las columnas.

Foto: Carlos Niño Murcia

## Edificio Seguros Bolívar

CARRERA 10 #16-39  
CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
1956



> Edificio Seguros Bolívar, vista hacia el noroccidente.  
Foto: Carlos Niño Murcia

El globo de terreno con accesos desde la carrera Décima, la carrera 12 y la calle 16, se componía de 13 predios que fueron adquiridos por la Compañía de Seguros Bolívar entre diciembre de 1945 y diciembre de 1954, algunos de ellos con casa y edificios de hasta cinco pisos. Entre 1945 y 1946, le fueron ofrecidas en venta tres propiedades sobre la carrera Décima –antes de la ampliación– a la Compañía de Seguros Bolívar (Escritura 32, Not.4). El Municipio compró partes de lotes y lotes completos en agosto de 1948 por la ampliación de la carrera Décima, y en algunos casos sólo vendió las áreas remanentes hasta 1954. En octubre de 1953, Oswaldo Argueira adquirió los demás lotes, con frentes sobre la calle 16 y sobre la carrera 12, para venderlos dos meses después a la Compañía de Seguros Bolívar. El edificio fue inaugurado en 1956. La Compañía de Seguros Bolívar constituyó propiedad horizontal en diciembre de 1964 (Escritura 9338, Not.5). En el edificio funcionó la embajada de Estados Unidos y, entre 1956 y 1981, en los pisos 15 y 16, la firma Cuéllar Serrano Gómez & Cía.

La Compañía de Seguros Bolívar contrató a la firma CUÉLLAR, SE-

RRANO, GÓMEZ & CIA. LTDA. para la elaboración de los diseños y construcción de un edificio para oficinas y comercio de 16 pisos y dos sótanos en el predio englobado sobre la carrera Décima en 1954. Aunque la obra se inició en julio de 1954, los planos aprobados están fechados en julio de 1956, y fueron objeto de reformas en 1959, cuando el arquitecto Jairo Restrepo Tisnés realizó una ampliación por la calle 16 de un volumen de tres pisos aprobado mediante licencia número 4850 de octubre de 1959. La propiedad horizontal fue aprobada en marzo de 1966 (SDP. Archivo Central. ON7025).

El edificio es un volumen ortogonal de planta rectangular con punto fijo –seis ascensores, una escalera y batería de baños– en el costado occidental, más una escalera de emergencia en el extremo sur de la torre. La planta libre permite la distribución de oficinas con acceso desde un corredor central longitudinal. Atípicas son la primera planta que abarca la totalidad del lote para albergar locales comerciales con sus mezanines, el lobby de acceso al fondo y las rampas a los sótanos con acceso desde la carrera 12. La segunda planta tie-



> División predial antigua.



> 1936. Estado de la manzana antes de la ampliación de la carrera Décima. Ocupación con casas bajas y techos inclinados.  
IGAC

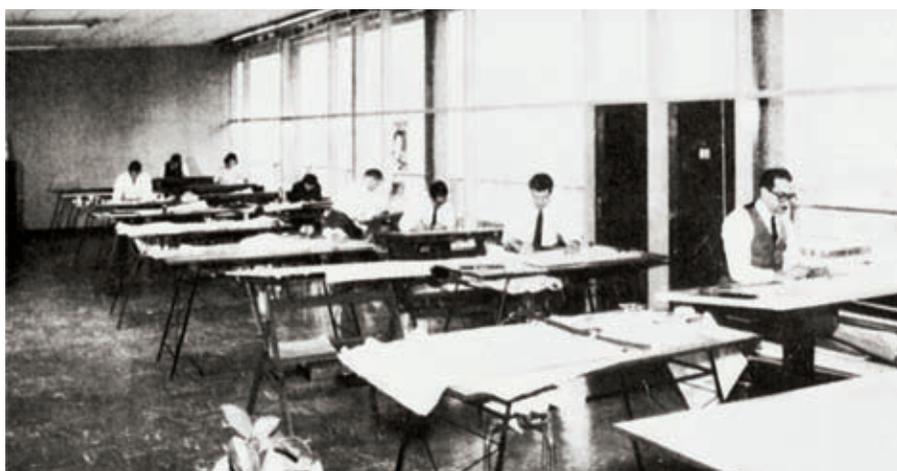


> 1967. Edificación definitiva con ampliación sobre la calle 16 –edificación de tres pisos–.  
IGAC

ne terrazas sobre la plataforma, hacia la carrera Décima, lo mismo que el piso 16. Un volumen de siete pisos sirve de empate con su vecino al norte –edificio Sara Zapata–, como una prolongación de balcones hacia la carrera Décima.

El volumen de 17 pisos se divide en tres cuerpos. El primero y segundo pisos constituyen un zócalo comercial hacia la Avenida; entre el tercero y decimosexto pisos, se erige la torre propiamente dicha, exenta, con fachadas en sus cuatro costados; y el último piso, que constituye el remate del edificio a través del retroceso del plano de la ventanería generando así terrazas hacia los costados oriental y occidental de la torre. La transición entre la plataforma y la torre se soluciona con terrazas en las que se han construido materas en formas irregulares para contener vegetación.

En la prensa se habló mucho acerca de la construcción de este edificio. En febrero de 1955, se le calificó como “el más grande y más alto edificio comercial de Colombia” y se anunciaba que el grupo Seguros Bolívar “ocuparía tres pisos y el sesenta por ciento del espacio restante (oficinas y almacenes) ya ha sido reservado por importantes firmas comer-



> Oficina de arquitectura de la firma Cuéllar Serrano Gómez & Cia. en el piso 15 del edificio Seguros Bolívar.  
*Téllez, 1988, p. 204*

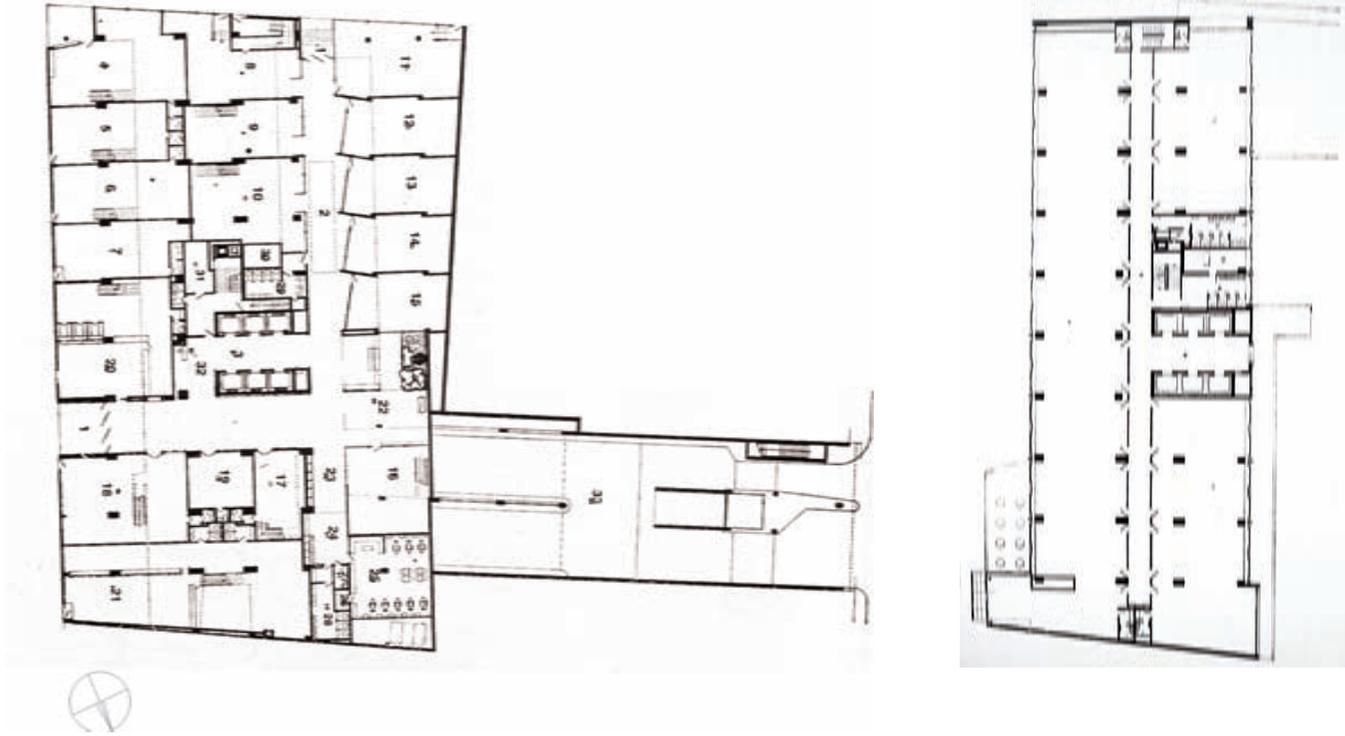


> Edificio Seguros Bolívar. Vista hacia el noroccidente.  
*Librería Camacho, 1966*

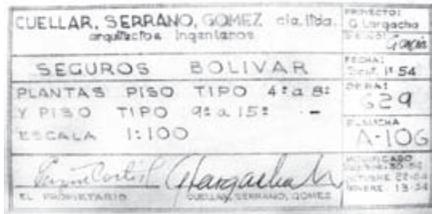


> 1956 . Publicidad Seguros Bolívar.  
*El Tiempo, 1958-6-30, p. 7*

> La Carrera de la Modernidad



> Planta primer piso. (Téllez, 1988, p. 203) y planta tipo.  
 Revista PROA, número 104. Octubre 1956



> Rótulo de los planos de 1954 con firma de Gabriel Largacha por Cuéllar, Serrano, Gómez & Cia. Ltda. y Enrique Cortés como gerente de Seguros Bolívar. Cuéllar Serrano Gómez S.A.. Archivo de la Firma.

ciales”, lo que indica el impacto que su factura, innovación y tecnología implicaron en la ciudad (El Tiempo, 1955-2-2, p. 18).

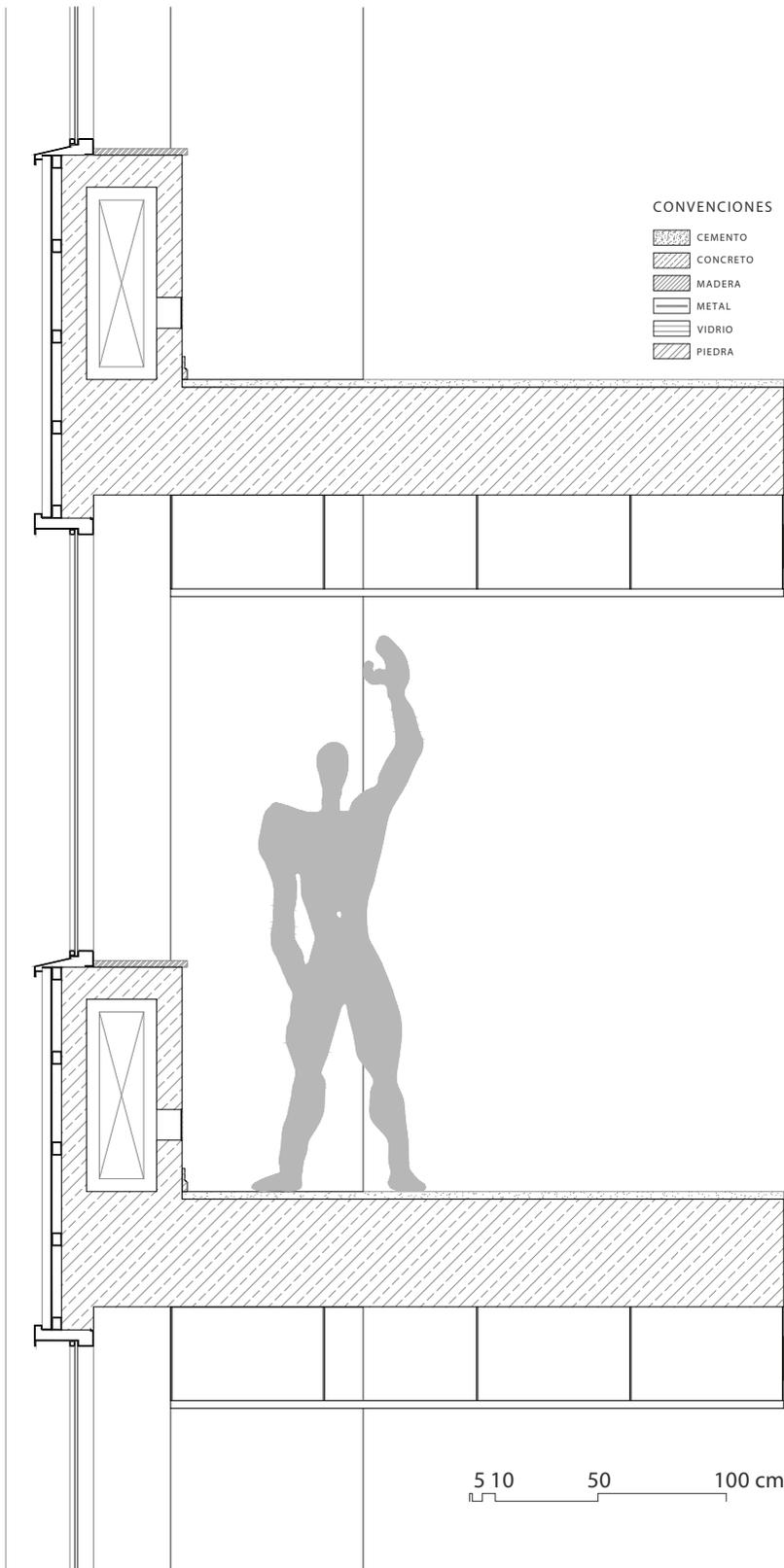
El conjunto plataforma /torre / accesos constituye uno de los más tempranos ejercicios de aplicación de conceptos de arquitectura moderna empresarial, en edificios de gran altura que se erigieron con frente a la carrera Décima. Su valor patrimonial radica tanto en su papel dentro del conjunto urbano del corredor de la avenida, como en su calidad arquitectónica, espacial, formal y técnica. Cuéllar Serrano Gómez aplica en este diseño los ideales de la arquitectura moderna preocupada por el rigor del detalle y la eficiencia constructiva. Algunos de estos componentes de gran valor son: el lobby de acceso, las columnas con recu-

brimiento metálico, los enchapes en mármol, las barandas metálicas en el mezanine y en general la carpintería metálica en puertas, ventanas, puertas-ventanas, barandas y lámparas. También hay que resaltar las terrazas con jardineras, las escaleras y los diseños en colores de los pisos de las áreas comunes y comerciales.

El conjunto presenta muy buen estado de conservación. Las modificaciones no han alterado la calidad del edificio, su composición, acabados ni estilo. La modificación más evidente es el mesón y fuente del lobby. Aún está en funcionamiento el carro sobre rieles para la limpieza de las fachadas. Tiene problemas localizados de manchas en el concreto y apozamiento de agua en las terrazas.



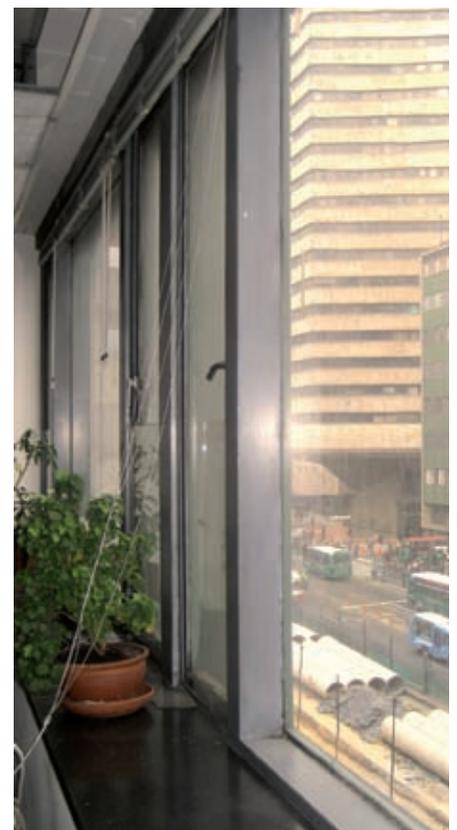
> Hall de ascensores en planta tipo.  
 Foto: Carlos Niño Murcia



>Detalle del corte de fachada construido. El hueco debajo de la ventana está destinado a albergar la instalación de calefacción.



>1.

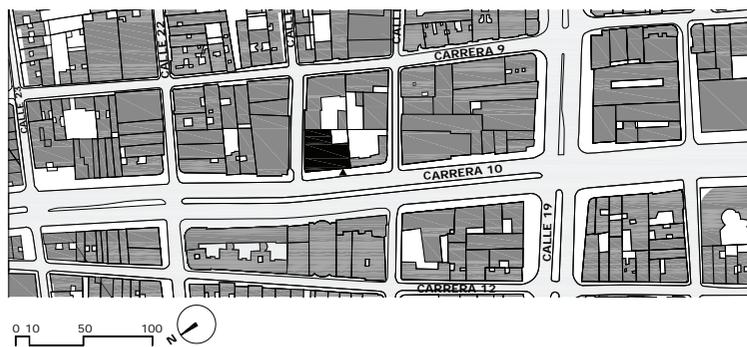


>2.

>1. Carpintería metálica, en el mezanine. 2. Ventana tipo desde el interior.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

>Página siguiente: Vista desde la torre Colseguros.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*





## Edificio Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero

CARRERA 10 # 20-30/34  
CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
1956

En 1898, el Municipio compra la manzana entre las carreras Décima y Novena y las calles 20 y 21, para construir allí la Plaza de Mercado de Las Nieves –4997,76 m<sup>2</sup>– (Escritura 305, Not.3). En 1955, con la Plaza ya extinguida, el Municipio vende a la Compañía de Trabajos Urbanos Ltda. uno de los diez lotes en los que se subdividió la manzana. Este lote es la mitad sur del que ocupará luego el Edificio de la Caja de Crédito Agrario y Minero (Escritura 474, Not.2). Al día siguiente, dicha Compañía lo vende a la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero (Escritura 490, Not.2). Actualmente existe la plaza de La Macarena en la manzana de la carrera Décima entre calles 20 y 19. El edificio cuenta con trámite de licencia de construcción en el mismo 1955 y es terminado en 1956.

El diseño del edificio de la Caja de Crédito Agrario y Minero tiene varios de los rasgos característicos de la tipología de edificios de oficinas en altura elaborados por Cuéllar, Serrano Gómez en las décadas del cincuenta y del sesenta. Se lee claramente allí la composición del volumen con un zócalo a doble altura y con amplios ventanales, en donde se destaca el acceso principal. Los ocho pisos tipo

conforman un volumen en voladizo sobre el andén de la avenida, en cuyo diseño de ventanas predominan la horizontalidad y la transparencia, además de la percepción de un retroceso del plano de las ventanas con respecto al de la estructura de placas. Remata el volumen un piso retrocedido que genera una terraza con baranda en concreto.

La fachada principal tiene una combinación de materiales que refuerzan la diferenciación de planos: la prolongación de las placas de entrepisos en concreto a la vista, los zócalos de ventanas recubiertos en piedra, el vidrio de las ventanas corridas y las piezas metálicas de alfajías y ventanería. Como suele ser típico en estos edificios, la fachada posterior en ladrillo presenta una composición diferente, también de alta calidad en los detalles. En este ejemplo de arquitectura de Cuéllar, Serrano, Gómez, es igualmente evidente tanto la preocupación por el detalle de los cortes fachada, como por solucionar el tema de la asoleación y del agua. Soluciones que no se limitaban a la eficiencia en el proceso constructivo, sino que también buscaban la perdurabilidad de la obra ante agentes externos como la humedad y la llu-



>Edificio Caja de Crédito Agrario y Minero. Después de su construcción ha sido conocido como Edificio Incora. Actualmente alberga la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales y el IDEAM.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

> La Carrera de la Modernidad



> División predial antes de 1952, cuando la Plaza de mercado de Las Nieves ocupaba toda la manzana y la carrera Décima aún no había sido ampliada.



>1948. La manzana del actual edificio se hallaba ocupada desde 1905 por la plaza de mercado de Las Nieves.  
IGAC



>1956. Demolida la Plaza desde 1955, ya se encuentra en construcción el edificio de la Caja.  
IGAC



>1958. Edificio Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero en 1958.  
*El Tiempo*, 1958-10-3, p. 21

via. El edificio contó desde su construcción con dos ascensores y sistema de ventilación.

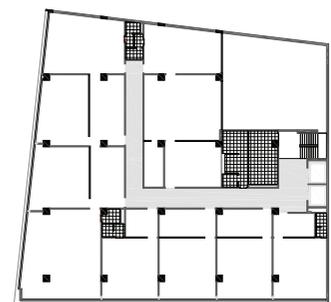
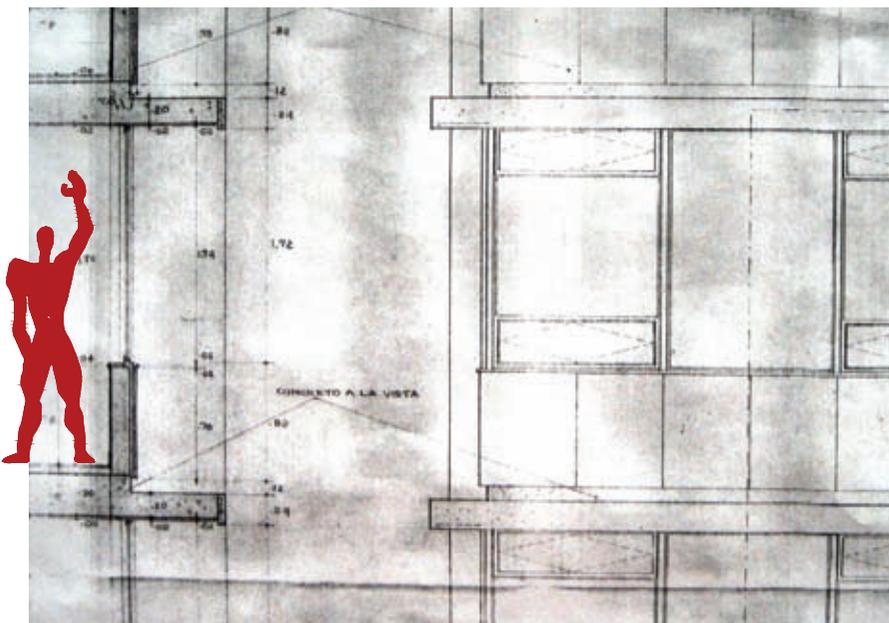
El acceso principal está acompañado de un mural en relieve con tema campesino elaborado por el artista Hugo Martínez.

Uno de sus principales valores está en el local del primer piso por su calidad espacial a doble altura, las columnas y los acabados originales en mesones y recubrimientos. Lo mismo que la escalera del edificio y su baranda metálica, compuesta por una cinta continua anclada por elementos en "U" invertida en cada tramo, que la hacen muy ligera y sobria.

El edificio es objeto de mantenimiento permanente y presenta deterioro sólo en la terraza, en donde se han instalado oficinas prefabricadas. Los locales cumplen funciones diferentes a la atención al público y conservan gran cantidad de detalles originales. Las transformaciones son evidentes en las antiguas áreas libres de cada piso, pues han sido remodeladas y adecuadas para oficinas individuales.



> Acceso principal del edificio, sobre la carrera Décima. Mural en altorrelieve.  
Foto: Carlos Hernández Llamas



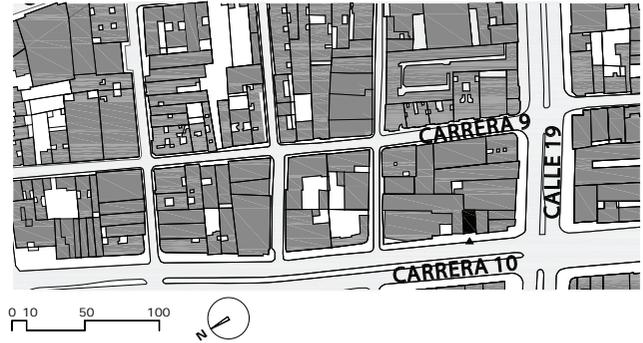
>1955. Planta piso tipo.  
SDP. Archivo Central

>Detalle de plano original de corte fachada y fachada de un módulo de ventanería.  
SDP. Archivo Central

## Edificio Gómez

CARRERA 10ª #24-39/49

MARTÍNEZ CÁRDENAS & CIA LTDA  
1957



>Edificio Gómez, también identificado como Edificio Martínez Gómez.

Foto: Carlos Hernández Llamas

En 1952, la apertura de la Carrera Décima partió en dos la manzana entre la carrera Novena y la carrera 12, entre calles 24 y 25. El remanente occidental, angosto, contiene el predio de 2034,38 m<sup>2</sup> que adquirió el Municipio en febrero de 1952 por adjudicación que se le hizo en la partición en el juicio de sucesión de Francisco y José Urrutia. En mayo de 1953, el Municipio lo vende a Leonor Gómez de Martínez; la forma de pago fue por transferencia de tres predios que la señora Gómez tenía en la carrera 12 con calle 22, más los servicios profesionales de la firma Martínez Cárdenas & Cia. Ltda. en la construcción de una escuela integral del Bosque Popular (Escritura 882, Not.6). En 1978, la familia Martínez Gómez constituye la propiedad horizontal y se inicia la venta por pisos y locales (Escritura 3638, Not.6). Miembros de la familia conservan los pisos 2, 9 y 10.

La construcción del edificio se llevó a cabo entre 1956 y 1957 con diseños del ingeniero arquitecto Ignacio Martínez Cárdenas, socio fundador de la firma MARTÍNEZ CÁRDENAS & CIA. LTDA. La señora Leonor Gómez, dueña del predio, era la esposa del arquitecto Martínez Cárdenas. La li-

cencia de construcción número 3774 fue otorgada en enero de 1955 para “construir edificio de cuatro pisos y sótano, parte integrante de un edificio de 10 pisos” y se designa como constructor responsable a José María Martínez Cárdenas (SDP. Archivo Central. ON7553). En julio de 1955, el Municipio sanciona y suspende la obra por haber verificado la construcción de pisos adicionales a los aprobados. La modificación de la licencia original incluyendo la totalidad de los diez pisos fue expedida un mes después (Licencia #2658. SDP. Archivo Central. ON7553).

Edificio en concreto reforzado revestido en piedra, de once pisos y un sótano –en área parcial del lote–, con tres de sus fachadas con frente a la vía, planta trapezoidal alargada, con un punto fijo –dos ascensores, una escalera de dos tramos divergente, baños y aseo– en el extremo norte del bloque, disposición de seis oficinas en cada planta y un corredor común sobre la fachada occidental. El piso 10 tiene menor área construida porque contiene una terraza con dos bellas materas, y está destinado para uso de vivienda; el piso 11 corresponde a máquinas. El primer piso tiene dos locales con mezanine.



>Plano de la manzana con división predial antes de 1952. La construcción de la carrera Décima generó la manzana con dos predios alargados entre Décima y carrera 12.



>1948. Las líneas rojas indican el trazado que tomaría la carrera Décima en 1951. La afectación en la manzana es lo que genera el lote alargado con triple fachada en donde se construiría el edificio Gómez nueve años después.

IGAC



>1952. La carrera Décima ya construida generó la demolición de parte de la manzana, quedando el lote libre por varios años. En frente, el edificio Residencias el Parque se encuentra terminado. IGAC

Aparte de los accesos a los locales, hay dos accesos al edificio: uno por la carrera Décima y otro por la carrera 12. La fachada occidental tiene una ligera curvatura cóncava.

La particular morfología del predio, aislado en tres de sus fachadas, delgado y alargado, con la posibilidad de un amplio frente sobre la carrera Décima y un espacio público al sur, hacen de este edificio un caso especial dentro del centro de la ciudad. Forma parte, además, del excelente conjunto de obras de diseño y construcción de la firma MARTÍNEZ CÁRDENAS & CIA. LTDA. (1925-1961). El edificio Gómez contiene muchos de los componentes de la tipología de edificios para oficinas que se construyeron en la ciudad en las décadas de los cincuenta y sesenta. Nos referimos a la diferenciación zócalo a doble altura -volumen de pisos tipo- *pent house* retrocedido con terrazas circundantes; ventanas corridas; posibilidad de planta libre; uso de materiales modernos y de tecnologías por entonces consideradas innovadoras, como el aligeramiento en los entrepisos, los sistemas de calefacción o los ascensores.



>Edificio Gómez en construcción. Foto desde la carrera 12. Al fondo, el edificio Residencias El Parque terminado. Julio 1955.

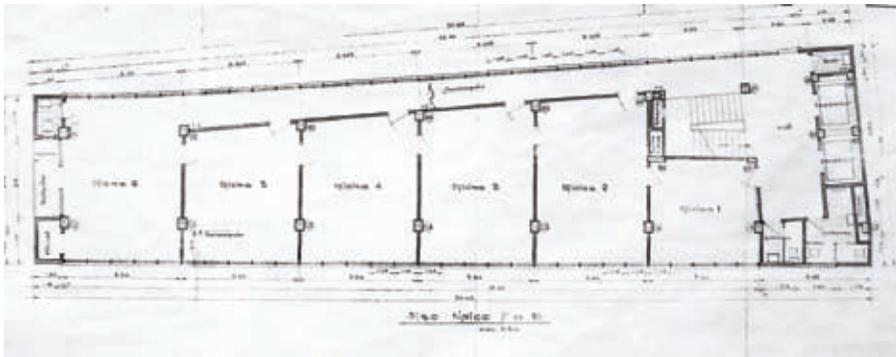
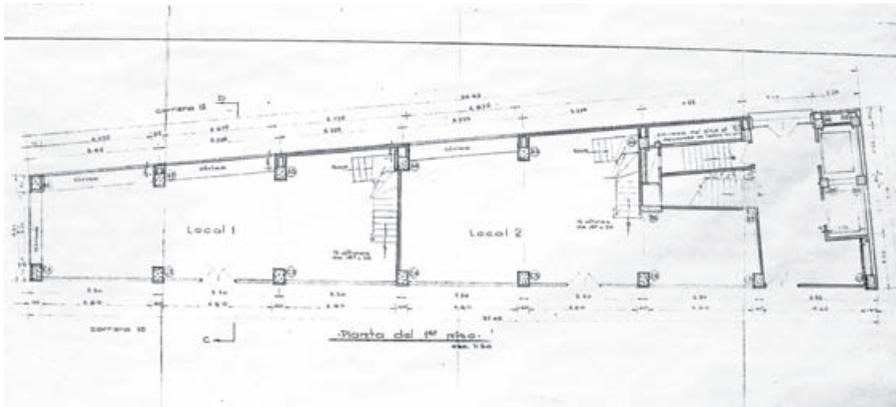
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



>Edificio Gómez terminado. 1957.

Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

> La Carrera de la Modernidad



>1954. Planta primer piso y planta tipo -pisos 2 a 10.  
SDP. Archivo Central



>Jardineras en la terraza del pent-house, donde estaba proyectado un apartamento de habitación.  
Fotos: Carlos Niño Murcia

>Página opuesta: Edificio Gómez visto desde el edificio Residencias del Parque.  
Fotos: Carlos Hernández Llamas

El diseño logra gran calidad espacial interior a partir de la correcta inserción del edificio en el lugar. Esto se ve en la apertura de balcones en la angosta fachada sur, con vista a la avenida, las ventanas corridas en las fachadas sobre las carreras que aseguran para las áreas de oficina iluminación, ventilación y visuales hacia la ciudad. El volumen se hace más cerrado en su extremo norte para marcar el remate del edificio y resaltar los accesos principales.

Resaltan elementos como la escalera con su barandal metálico, el cancel de madera con elementos verticales que separaba la circulación de la escalera, la sencillez de las ventanas, las materas de formas orgánicas en la terraza y los balcones en solana de la fachada sur.

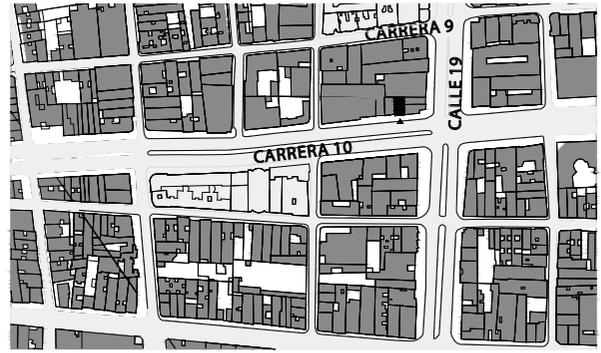
Se han realizado algunas intervenciones menores: instalación de cielo rasos, cambio del piso original, instalación de cadenas en las ventanas para restringir su apertura, instalación de subdivisiones en los pisos tipo; se clausuró el balcón en solana del noveno piso, fachada sur, y en cada piso se ha adaptado el área de cafeterías del costado occidental. El cancel en madera junto a la escalera sólo se conserva en el piso 10.

El edificio ha venido siendo objeto de mantenimiento, aunque algunos propietarios se han tomado ciertas libertades que han distorsionado la distribución original, los acabados y ciertos detalles –por ejemplo, el sellamiento de uno de los balcones o la eliminación de cancelos–. Requiere de mantenimiento en las jardineras de la terraza, aunque no han generado problemas de goteras o humedad.



## Edificio Ordóñez

CARRERA 10ª #19-26/32  
1958



>Edificio Ordóñez. Actualmente registrado como edificio "Ejecutivos". Fachada occidental con frente sobre la carrera Décima.

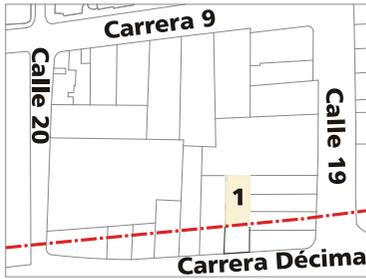
Foto: Carlos Hernández Llamas

En marzo de 1944, los hermanos David y Tito Ordóñez compran el predio con una casa baja en teja de barro (Escritura 824, Not.3). En marzo de 1949, el Municipio compra parte del edificio de cinco pisos, por entonces existente en el lote, por ampliación de la carrera Décima (Escritura 812, Not.3). En el área remanente –50% del lote aproximadamente– construye el edificio de doce pisos Luis Fernando González Rojas, quien había adquirido el predio en 1956 comprándolo a las viudas de los Ordóñez (Escritura 157, Not.2; Escritura 1392, Not.4). Dos años después, el edificio pasó a propiedad de su esposa como resultado de la disolución de su sociedad conyugal (Certificado de tradición y libertad de matrícula inmobiliaria, 2009).

Dado que no se localizó la licencia de construcción del edificio, a partir de las aerofotografías del IGAC y las fotos históricas se puede plantear que el edificio fue construido entre 1956 y 1958. El uso original fue para oficinas. La planta tiene el punto fijo contra el muro medianero al sur y consta de una escalera semicircular, un ascensor y dos cuartos de baños, con ventilación a través de ductos. Las oficinas reciben luz y aire por

las ventanas hacia la carrera Décima y al patio en la esquina nororiental del lote. En el último piso hay una oficina especial cubierta con dos bóvedas paralelas a la fachada, que tienen claraboyas para incrementar la iluminación.

La composición de su fachada es fundamental para su magnífica calidad arquitectónica. Son nueve pisos tipo, más un primer piso con locales comerciales y mezanine, y el piso 12 con elementos de fachada diferente que cumple la función de remate del volumen. La fachada permite visualizar dos espacios por planta con vista sobre la avenida: uno al norte, más grande, con ventana corrida y antepecho en concreto recubierto con lámina corrugada metálica pintada, con una prolongación de la placa a manera de voladizo en cada planta que proporciona sombra a cada ventanal. En la parte sur de la fachada, un espacio más pequeño se abre con una puerta ventana de piso a techo hacia un balcón que se proyecta hacia la avenida. El volumen del último piso se retrocede generando una terraza en todo el frente del edificio. A la altura de la placa del primer piso, surge una sencilla visera en concreto que cubre el área pública de ingreso al edificio.



> División predial de la manzana con indicación de la afectación en alrededor del 50% del área original del predio.



> 1948. Manzana antes de la afectación por la ampliación de la carrera Décima y de la Avenida 19. En el predio existe una casa de techo de teja.  
IGAC



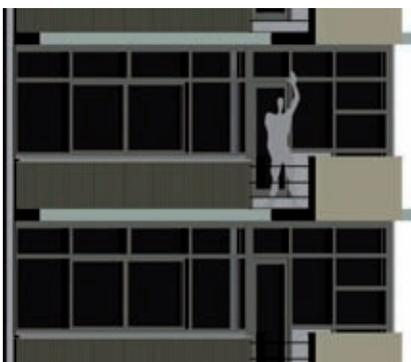
> 1952. La construcción de la carrera Décima generó una significativa afectación en los predios de la manzana. El edificio Ordóñez aún no está construido.  
IGAC



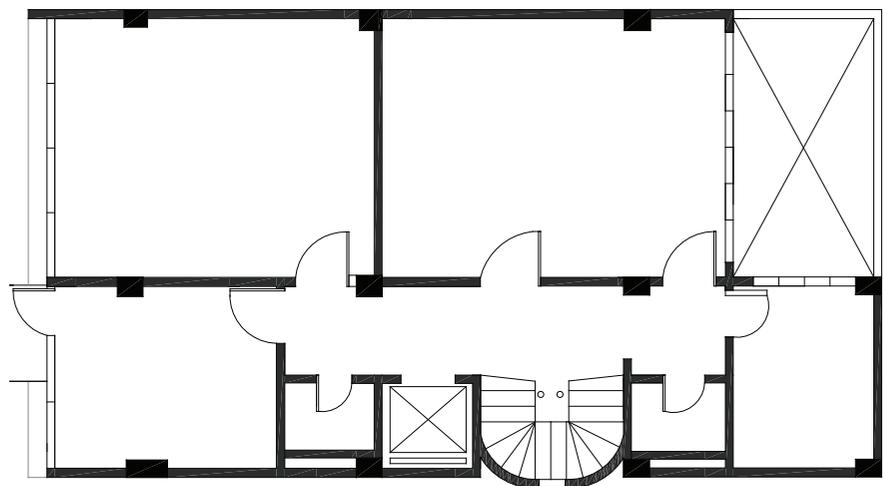
> Modelación de la ventanería.



> Avenida carrera Décima con calle 19 al norte.  
*Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá*



> Modelación de la fachada principal.



> Planta tipo.

Estos juegos de planos de fachada dan como resultado una composición neoplasticista, llena de riqueza y dinamismo en el juego de encastres de superficies perpendiculares.

Se hizo en el primer piso una subdivisión para lograr tres locales, incluso utilizando el espacio de acceso a la torre. La mayoría de pisos están-

desocupados y la fachada requiere mantenimiento y limpieza.

Es un edificio magnífico, ejemplar elocuente de la gran calidad de la arquitectura colombiana de mitad del siglo XX y de cómo la carrera Décima fue albergue de muchos ejemplos de esa particular florescencia arquitectónica.



>1. 2.



>3. 4.



>5. 6.



>1. Puerta ventana hacia el balcón de la fachada principal. 2. Ventana tipo, vista desde oficina norte. 3. Último piso con cubierta en bóveda. 4. Planta libre oficina en último piso con ventanería hacia la carrera Décima. 5. Oficina último nivel con cubierta en bóveda. 6. Escalera con esquinas redondeadas.

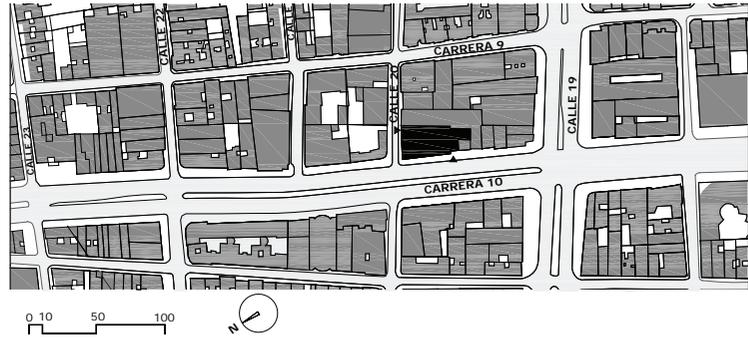
Página opuesta: Fachada en estado actual

Fotos: Carlos Niño Murcia



## Edificio para la Acción Cultural Popular

CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
CARRERA 10ª #19-64  
1958



> Edificio para la Acción Cultural Popular. También conocido como Edificio Cardenal Luque, Edificio Calle 20, Ministerio de Obras Públicas y Transporte o Contraloría General de la República.  
Foto: Carlos Niño Murcia



> Silletería del antiguo Radioteatro.  
Foto: Carlos Niño Murcia

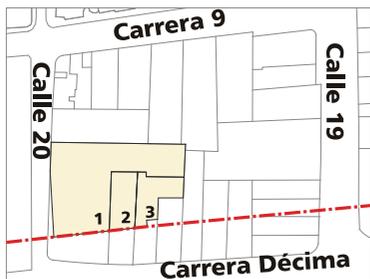
Hasta 1956, el actual predio donde se erige el edificio se componía de tres predios que fueron afectados por la ampliación de la carrera Décima. El Municipio compró entre 1949 y 1951 las franjas afectadas (Escrituras 1708, Not.3; 1326, Not.3). Entre enero y abril de 1956, Christian Properties Corporation, Raimundo Varón y la Beneficencia de Cundinamarca venden a la Corporación Acción Popular - Escuelas Radiofónicas los tres predios y las edificaciones de baja altura allí existentes (Escritura 009, Not.4; 1421, Not.4; 2238, Not.4). Esta Corporación edifica la torre con radioteatro en 1958. En 1983, la Dirección de Inmuebles Nacionales lo compra para ubicar allí las oficinas de la Contraloría General de la República.

La Corporación Acción Popular - Escuelas Radiofónicas de Sutatenza, Boyacá, cuyo presidente y representante legal era el Obispo de Tunja, monseñor Ángel María Ocampo, contrató a la firma CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ & CIA. para la elaboración del diseño y construcción de un radioteatro asociado a la emisora Acción Popular con el fin de dar instrucción al campesinado, más la provisión de almacenes y oficinas

para la venta en propiedad horizontal. Una vez terminada la construcción en 1958, el edificio fue nombrado "Cardenal Luque" en honor del primer cardenal colombiano, monseñor Crisanto Luque Sánchez (1889-1959), designado en esta alta dignidad aquel mismo año de inauguración del edificio.

Edificio de trece pisos y volumen adjunto oriental con un radioteatro con capacidad para 300 personas, instalaciones técnicas y acceso desde la calle 20. La torre tiene un punto fijo – cuatro ascensores, escalera, aire acondicionado y baños– en el extremo sur que se complementa con una escalera de emergencia adosada a la fachada oriental. Las plantas tipo son libres, con estructura de columnas en concreto y luces de 5,75 metros por 8,60 metros y entrepiso en sistema reticular celulado según cálculos estructurales realizados por Cuéllar Serrano Gómez (SDP. Archivo Central. ON10955). Se utilizaron pilotes Benotto y "las fachadas se revistieron con paneles prefabricados de concreto y mármol travertino nacional. Los antepechos de las ventanas están recubiertos con cristanac y las ventanas con aluminio" (El Tiempo, 1958-9-26, p. 16).

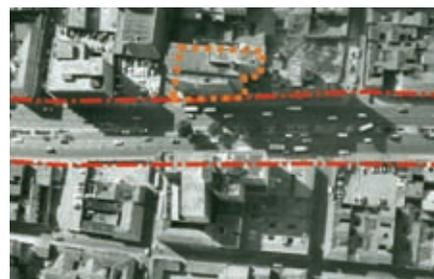
El edificio hace parte de los edifi-



>1948. Afectación de la ampliación de carrera Décima sobre los lotes existentes.



>1948. Manzana al sur de la desaparecida Plaza de Mercado de Las Nieves aún con construcciones bajas, patios, techos en teja inclinados y predios pequeños. Las líneas rojas indican el trazado que tomaría la carrera Décima en 1951. IGAC



>1967. Edificio ya construido y consolidado el costado oriental de la carrera Décima, a excepción de la ampliación de la avenida 19, que llegará a este punto en 1968. Se observa la desaparición de la plaza de mercado y la proliferación de edificios en altura. IGAC

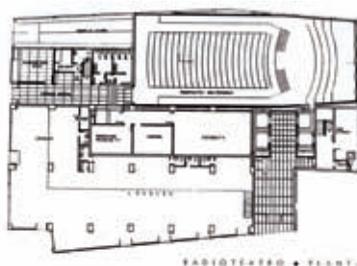
cios de oficinas que la firma Cuéllar Serrano Gómez realizó sobre la carrera Décima entre 1956 y 1966. Tiene en común dentro de este conjunto la preocupación por la solución de las fachadas, la definición de un zócalo comercial de doble altura, la diferenciación clara con una torre, la generación de terrazas en el segundo nivel, merced al retroceso de la torre con respecto a la plataforma y terraza en el último piso por retroceso del área construida. La sencillez de las escaleras con piezas en granito gris claro huella-contrahuella que no se tocan por una dilatación en los vértices de los pasos sin recubrimiento; esto se complementa con la típica baranda en tubo metálico a manera de cinta continua del primero al último piso. También es constante el uso de recursos como diferenciar planos en los componentes de un módulo de fachada y recurrir a diferentes materiales para quitarle monotonía al volumen. En este edificio para la Acción Cultural Popular, la fachada occidental se compone de dos planos en diagonal que se cruzan en la mitad de la torre. A su vez, sobresalen las piezas verticales en concreto y los bordes de las placas, también en concreto a la vista, más un zócalo recubierto en *cristanac* de color claro.



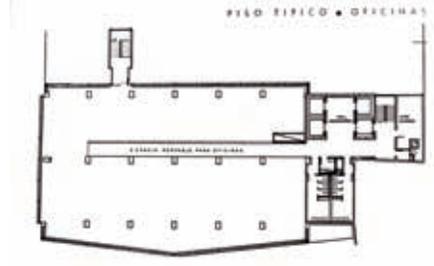
>Interior del Radioteatro. A la derecha del escenario, las cabinas de transmisión y grabación, aún existentes. *Revista PROA, número 121, 1958*



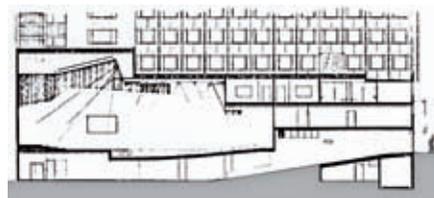
>1951. El arzobispo Crisanto Luque con el alcalde Trujillo Gómez. *El Siglo, 1951-7-21, p. 1*



>Planta del primer piso publicada por la Revista PROA del edificio recién terminado. Se resalta el área correspondiente al radioteatro y su área de servicios. *Revista PROA, número 121, 1958*



>Planta tipo con indicación de un corredor de circulación que sugiere la forma de dividir la planta en oficinas independientes. *Revista PROA, número 121, 1958*



>Corte del volumen del Radioteatro y sus áreas técnicas anexas. En el auditorio se destaca el trabajo de enchape en madera de su techo y muros. *Revista PROA, número 121, 1958*



>1.



>2.

>1. Hall de ascensores en planta tipo. 2. Ventana tipo.

Fotos: Carlos Niño Murcia

>Página opuesta: fachada sobre la carrera Décima.

Fotos: Carlos Niño Murcia

La fachada sobre la calle 20 también conforma un plano enmarcado en piezas de concreto, pero se adiciona un balcón que sobresale del plano de fachada en el piso 12. También en este costado está la fachada del volumen del Radioteatro, con características diferentes y que, aparte del acceso al sótano de parqueaderos, resalta el acceso al auditorio.

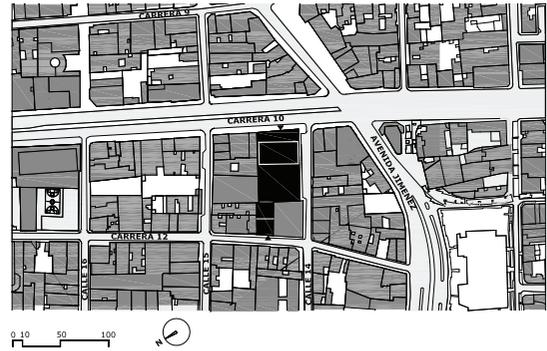
El antiguo radioteatro –actual auditorio– es de los principales valores del edificio, por su escenario recubierto en madera y el sistema de servicios y *lobby* con acceso desde la calle 20, que permite su utilización de manera independiente al resto del edificio. Sobresale también el perfil que genera sobre la carrera Décima por la vidriera de doble nivel enmarcada de mármol oscuro, y con resalto del acceso principal al edificio. De gran calidad es también el hall de ascensores de cada piso, con recubrimiento en madera y dos de los cuatro ascensores originales, y el *hall* del primer piso que se resuelve en doble altura con recubrimiento en mármol.

El edificio ha venido siendo objeto de permanente mantenimiento. Los pisos que se encuentran desocupados están siendo remodelados, aunque la planta libre ya no existe pues en el 2009 se construyeron tabiques en *dry wall* para subdividir las pocas plantas libres que se conservaban. La terraza del segundo piso no se usa y se encuentra en regular estado. En el último piso se han adecuado los espacios –cambiando la ventanería original– para capilla, restaurante y otros servicios.



## Banco de Bogotá, Casa principal

CARRERA 10ª #14-15/33  
SKIDMORE, OWINGS, MERRILL /  
MARTÍNEZ CÁRDENAS & CÍA. LTDA.  
Y PABLO LANZETTA  
1959



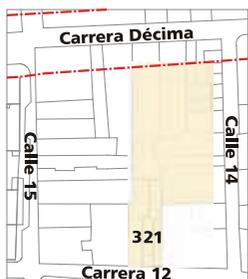
> Edificio Banco de Bogotá - Casa Principal, actualmente sede del Consejo de la Judicatura. También es conocido como Sede Judicial Hernando Morales Molina.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

El globo de terreno del edificio corresponde a 16 predios originales que el Banco de Bogotá adquirió entre 1954 y 1955. A través de intermediarios, en algunos casos, el Banco, en cabeza de su gerente Martín del Corral, inicia la adquisición de lotes sobre la carrera Décima ya terminada hasta incluir en el englobe los predios con frente a la carrera 12, lo que daría la posibilidad de acceso vehicular.

El Banco de Bogotá, fundado en 1870, venía funcionando en el edificio de la calle 13 con carrera Octava. En 1953, decide trasladarse a la carrera Décima, recién ampliada, “en busca de mayor espacio y mejores comodidades para empleados y clientes” (Eslava, 1984, p. 281). Su gerente, Martín del Corral, consideró la inconveniencia de intentar adaptar el viejo edificio a los avances tecnológicos que la institución bancaria requería. Decía Del Corral: “los modernos edificios bancarios se juzgan diseñados para el boato y la ostentación por la abundancia de dinero ocioso. En realidad ninguna arquitectura es tan técnica y tan exigente como la arquitectura bancaria que necesariamente debe someter la presentación estética a los requerimientos mecánicos y de comunicaciones de sus múltiples servicios. Y

debe conciliar sus restricciones legales y económicas, en cuanto a inversiones en activos fijos se relaciona, con su dinamismo y crecimiento permanentes, así como la estabilidad de sus instalaciones, colocadas siempre en los puntos neurálgicos de los centros comerciales, cercados y sin posibilidad de futuras expansiones, con las posibilidades del momento en que se construyen” (Eslava, 1984, p. 282).

Con diseño original y asesoría técnica de la firma neoyorquina SKIDMORE, OWINGS, MERRILL y diseño estructural de la U.S. STEEL, la firma colombiana MARTÍNEZ CÁRDENAS & CÍA. LTDA., asociada con PABLO LANZETTA PINZÓN, llevaron a cabo la construcción del nuevo edificio, para lo que se obtuvieron licencias por etapas de construcción. La licencia número 4465 de agosto de 1956 autoriza el Bloque A: torre y volumen sobre la carrera Décima (SDP. Archivo Central. ON8500). Las obras se iniciaron en los primeros días de marzo de 1956, con ceremonia religiosa en la que el padre Daniel Caycedo bendijo el pilotaje en presencia del gerente Del Corral (Intermedio, 1956-07-10, p. 8). Con la obra muy adelantada, en mayo de 1958, los constructores tuvieron que



> División predial antes de 1948.



> 1936. Trazado que tomaría la carrera Décima en 1948.  
IGAC



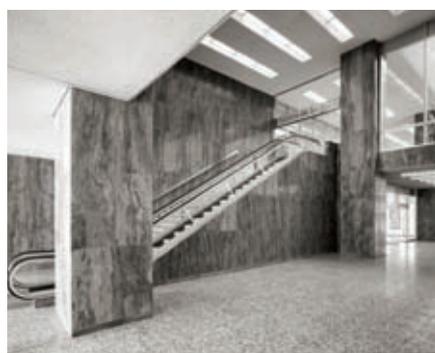
> 1967. Resaltada en amarillo la primera etapa de construcción (1956) y en rojo la segunda (1958).  
IGAC

solicitar modificación a los diseños aprobados a raíz de una multa impuesta por el Municipio. La sanción se debió a que los funcionarios verificaron que se adelantaban trabajos no incluidos en la licencia original. La licencia complementaria –número 1390– fue concedida en diciembre de 1958 y cobijó el Bloque B, o volumen con frente hacia la carrera 12 (SDP. Archivo Central. ON8500). La interventoría de la construcción fue ejercida por la firma Cuéllar Serrano Gómez (El Tiempo, 2008-11-3, pp. 2-6). La obra terminada fue recibida por la Secretaría de Obras Públicas el 29 de abril de 1959 (SDP. Archivo Central. ON8500), pero oficialmente inaugurada el 8 de octubre de 1959 (El Tiempo, 1959-10-9, p. 7).

El edificio de estructura metálica constituido por una plataforma de tres pisos más mezanine y una torre de 18 pisos –87 metros–, se convirtió en el más alto del país en 1959, año de su terminación. La torre se organiza en oficinas independientes para renta o venta individual, pero los cuatro primeros pisos y el *pent-house* se reservan para el funcionamiento de la sede principal del Banco de Bogotá. El volumen con frente hacia la carrera 12 contiene



> Hall principal del local bancario. Al fondo, la vidriera de acceso desde la carrera Décima, 9 de octubre de 1954.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



> Banco de Bogotá. Escaleras eléctricas. ca.1963.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



> Banco de Bogotá. Salón de recibo Luis Soto. ca.1963.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



un punto fijo alterno, exclusivo del Banco, que comunica las zonas de seguridad de las bóvedas del sótano con el área de atención al público o con las oficinas de gerencia. La Presidencia del Banco se ubica en el cuarto piso que, por ser el primero de la torre, genera una amplia terraza hacia la avenida y un juego de patios con jardineras y espacios de estar al aire libre en el costado occidental. Escaleras adicionales conectan el primer piso bancario, público, con las oficinas del mezanine. Al fondo del primer piso del local bancario, se conserva el altorrelieve del escultor Eduardo Ramírez Villamizar, de color dorado y figuras curvas sobrepuestas en un panel de proporciones monumentales.

La torre tiene planta tipo de forma rectangular con un punto fijo –seis ascensores, escalera y baños– en la esquina noroccidental. A partir del hall de ascensores, se desprende un corredor longitudinal desde donde accede a las oficinas individuales. La prensa de la época resaltaba las ca-

racterísticas técnicas de la obra: “su estructura de acero pesa tres mil toneladas, ciento cuarenta kilómetros de cables en instalaciones eléctricas, quince mil personas diariamente pueden movilizar los ascensores”, además de dos plantas eléctricas de emergencia, cinco tanques de agua, cuatro bombas y un sistema de aire acondicionado “para mantener una temperatura confortable entre 19° y 22°C” (El Tiempo, 1959-10-9, p. 7).

Aparte de su valor histórico dentro de la arquitectura colombiana y de ser parte fundamental de la actividad constructora del ingeniero Ignacio Martínez Cárdenas (1912-1960) en su firma Martínez Cárdenas (1939-1960), el edificio para el Banco de Bogotá hace parte de un grupo de edificaciones en el país que implicó una estrecha relación entre profesionales norteamericanos y colombianos. Estas alianzas dieron como resultado edificios de tecnología moderna en el área estructural y de funcionamiento y confort –ascensores, aire acondicionado, vidrie-

ras, redes–, aporte de la experiencia norteamericana, sumado a la elaboración de los detalles, la riqueza en la composición de materiales, la preocupación por la correcta inserción en la ciudad y la eficiencia en los procesos constructivos, aporte de arquitectos e ingenieros colombianos.

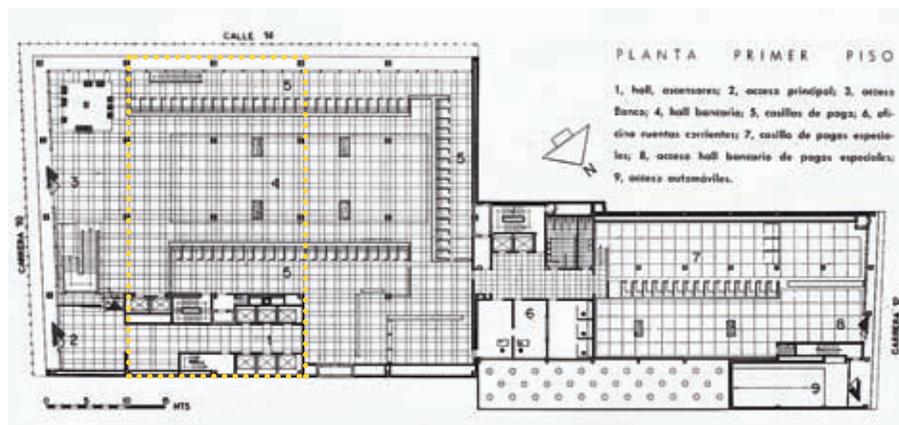
El conjunto conserva la imponencia y fuerza constructiva de sus orígenes, cuando representó un hito para la ciudad, no sólo por su altura, sino por su factura impecable, con materiales modernos y acabados de lujo que otorgaban una imagen de prestigio. Esta impresión se proyectaba desde el área de servicio a los clientes del Banco, con el vacío a doble altura del lobby, alrededor del cual estaban las taquillas de atención y como telón de fondo el altorrelieve de grandes dimensiones. La carpintería metálica, la escalera al mezanine y el recubrimiento en mármol de columnas y muros completaban el impactante espacio.

El conjunto presenta un aspecto deteriorado en las fachadas pero



> Martín del Corral, gerente del Banco –quinto de izquierda a derecha– inspecciona la obra de la nueva sede del Banco en la carrera Décima. ca.1958. *Eslava, 1984*

> Página opuesta: Banco de Bogotá. Vista hacia el noroccidente. En primer plano la carrera Décima. 10 de mayo de 1963. *Foto: Paul Beer. IDPC - Colección Museo de Bogotá*



> Planta primer piso. Instalaciones del Banco de Bogotá para atención al público que se complementa con el mezanine. La línea de color indica la proyección de la torre a partir del cuarto piso, con el punto fijo y servicios en el extremo norte. *Revista PROA, número 137, 1960*

adentro está muy bien conservado. Hay dificultades con el mantenimiento de la fachada, pues no se consiguen repuestos de los cauchos de las ventanas y con el tiempo se ha deteriorado una pasta existente en los paneles de las fachadas, lo que afea el conjunto, pero cuya limpieza implicaría desbaratar el sistema de los paneles. Las columnas, puertas metálicas y barandas se conservan muy bien. En 2009, sin embargo, se emprendió la modificación del diseño de la baranda de la escalera original, en todos los pisos, por seguridad –un ciudadano interpuso tutela por considerarla peligrosa–, añadiéndole piezas horizontales, y se están cambiando de color beige a azul institucional las barandas y puertas de las áreas comunes. Aunque el mural de Ramírez Villamizar se conserva, está actualmente oculto tras archivadores.

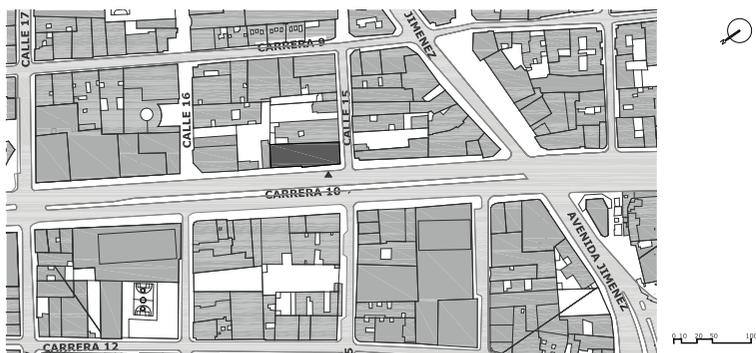
En 2008, se reemplazaron los ascensores y se cambiaron en algunos pisos los acabados del suelo –vinisol por baldosa cerámica o por vinisol nuevo– y de los cielos rasos. En el sótano se conserva la bóveda de seguridad del Banco y los espacios anexos. Con excepción de los pisos 15 a 19 y 20, el resto ha sido objeto de remodelaciones recientes después de que la Judicatura los compró a la DIAN –que aún tiene oficinas hacia la carrera 12–, dada la necesidad de adaptar la distribución de las plantas a las nuevas actividades, que implican un altísimo tráfico de público diario en el edificio.



>Terrazas del cuarto piso en la parte occidental de la torre.  
Foto: Carlos Niño Murcia.



>Contraste aún evidente entre la ciudad colonial, tradicional de casas bajas, techos en teja, carpintería en madera, con la torre de 21 pisos en metal y vidrio para albergar actividades financieras. Es fácil imaginar el impacto que su construcción generó a finales de la década del cincuenta.  
Fotos: Carlos Niño Murcia.



## Edificio para la Colombiana de Capitalización

CARRERA 10ª #15-22  
CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
1961

Hasta 1952 fueron cuatro predios que conformaron el globo de terreno actual donde se erigió el edificio. Entre 1947 y 1948 el Municipio hizo permutas y ventas con particulares, propietarios de estos bienes de amplias franjas de terreno que se necesitaban para la ampliación de la carrera Décima (Escritura 5677, Not.4; 2535, Not.1; 2536, Not.4). En 1948, la empresa Produlce S.A., constituida en 1934 (Escritura 2177, Not.2), cuenta como parte de su capital tres de estos predios (Escritura 1478, Not.4). Cuando esta empresa cierra, se hace repartición de los predios entre los socios (Escritura 3426, Not.8), lo que generó en 1952 una división predial. Colombiana de Capitalización compra los predios en diciembre de 1958 (Escritura 2145, Not.9; 2146, Not.9) y sólo los engloba en 1967, incluso después de haberse constituido propiedad horizontal en diciembre de 1966 (Resolución 1677. SDP. Archivo Central. ON17206).

El edificio para la Colombiana de Capitalización fue construido entre octubre de 1959 y enero de 1961 con planos diseñados por Gabriel Serrano de la firma CUÉLLAR, SERRANO, GÓMEZ & CIA. LTDA., en

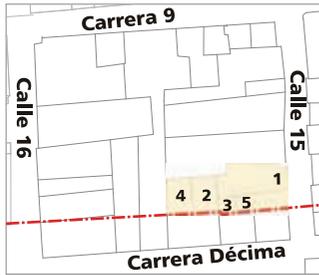
cargada del diseño y de la construcción, y contratada por la Sociedad Colombiana de Capitalización S.A., constituida en noviembre de 1955 (Escritura 3033. Not.3). El uso original fue para locales comerciales en el primer piso y el mezanine, y para oficinas, de las cuales la Capitalizadora ocuparía los cuatro primeros pisos.

El edificio es un volumen ortogonal de planta rectangular, tipología continua, con diez pisos más mezanine y un sótano. Se resolvió el punto fijo –dos ascensores, escalera, baños– mediante una franja alargada contra el muro oriental de la torre, lo que permite contar con una amplia área de planta libre solo interrumpida por las columnas de la estructura. El primer piso ocupa la totalidad del lote con disposición de cuatro locales alargados y un quinto de mayor tamaño. El *lobby* contiene una escalera que sólo sube hasta el segundo piso y cuya curvatura en su descanso se proyecta a la fachada. El último piso corresponde a un área para oficinas retrocedida con respecto a los demás pisos del edificio, generando una terraza semicubierta en tres costados del piso. La fachada está compuesta por elementos verticales en concreto a la vista que sobresalen del



> Edificio para la Colombiana de Capitalización. También se ha conocido como Edificio Colombiana de Capitalización Seguros Patria (1966).  
Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



>1948. División predil resultante tras la repartición de bienes de la sociedad produce S.A.



>1936. La carrera Décima aparece como una vía de sólo 8 metros de sección. La línea roja muestra la afectación que la ampliación de la avenida generó en la manzana a partir de 1948.  
IGAC



>1967. Aparece ya construido el edificio para la Colombiana de Capitalización.  
IGAC

plano de fachada y que marcan un ritmo de 18 vanos de 5,69 metros de ancho. Cada uno contiene dos ventanas corredizas en lámina de acero, antepecho recubierto en piedra, alfajía y *brise-soleil* en concreto a la vista. Cada uno de estos módulos de fachada presenta una rica complejidad en planos y piezas que le quitan monotonía al conjunto, reforzado por la solución en el diseño de la fa-

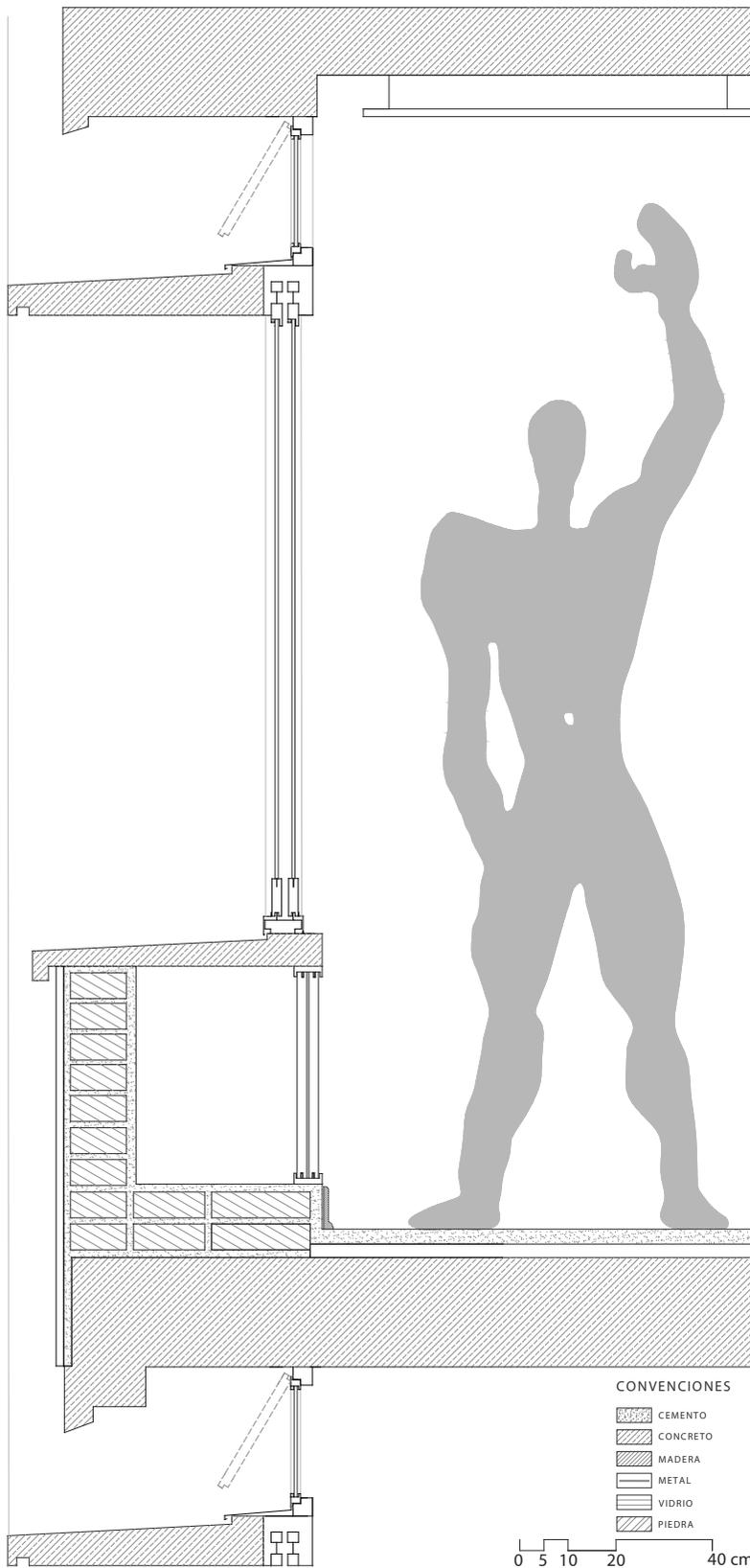
chada con un marco en piedra, la inclusión de un volumen a manera de balcón en parte del segundo piso, la diferenciación del zócalo de locales y del último piso retrocedido, la inclusión de un muro en el último piso para colocar el nombre de la compañía y la curvatura del muro junto al acceso principal. Detalles especiales también existen en el diseño de la fachada sobre la calle 15: balcón



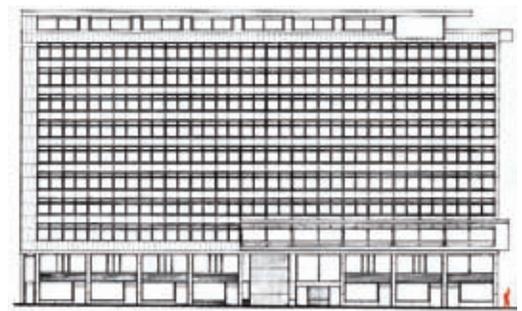
>Lote de la carrera Décima con calle 15 dos años antes de la construcción del edificio para la Colombiana de Capitalización. Vista hacia el oriente. En la esquina opuesta de la calle 15 se erige el edificio Sociedad de Agricultores. Abril 1959.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



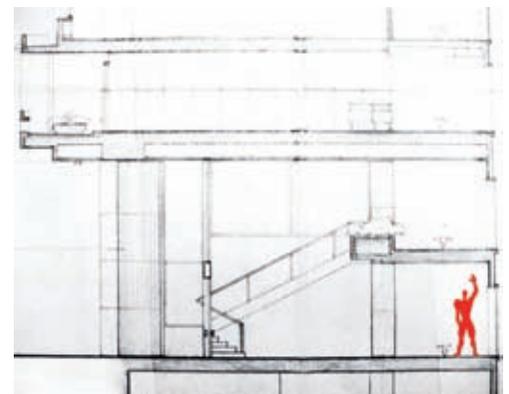
>Edificio para la Colombiana de Capitalización. s.f.  
Foto: Germán Téllez Castañeda. Téllez, 1988, p. 248



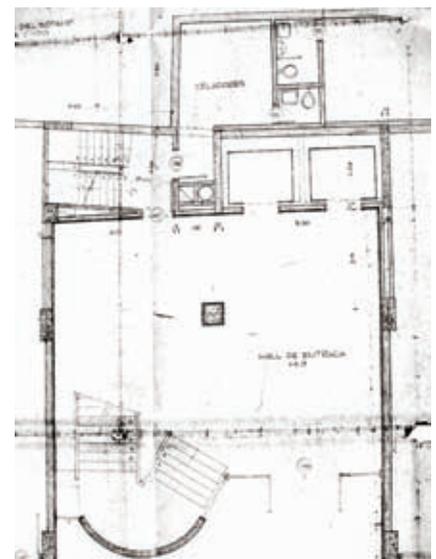
>Corte fachada de la ventana tipo con la modificación realizada en obra consistente en la disposición de ventanas más pequeñas arriba del *brise soleil*.



>Fachada sobre la carrera Décima.  
*Téllez, 1988, p. 253*



>Detalle del corte transversal por el *lobby* de acceso. Se ve la escalera al mezzanine con el muro curvo que se proyecta al exterior. En el segundo piso, el perfil del balcón saliente.  
*Cuéllar Serrano Gómez. Archivo de la Firma*



>Detalle en planta del *lobby* de acceso y mezzanine.  
*Cuéllar Serrano Gómez. Archivo de la Firma*



> Escalera del lobby de acceso. Derecha: Balcón del segundo piso con vista hacia la carrera Décima. 2008.  
Fotos: Carlos Niño Murcia

que sobresale en el piso once y muro calado en el remate del balcón del segundo piso.

Los planos originales de octubre de 1959, modificados en 1960 y en 1961, presentan variaciones con respecto a lo finalmente construido. Por ejemplo, la ventanería tipo de las oficinas se divide en dos cuerpos, uno de menor altura en la parte superior, entre el entepiso y el *brise-soleil* de concreto que aparece en los planos dividido en dos ventanas alineadas con las ventanas más grandes corredizas. Sin embargo, en la obra se optó por tres cuerpos: dos en batiente y el del medio fijo. Tampoco se construyó el muro para el nombre “Colombiana de Capitalización Seguros Patria” en el último nivel.

Diferentes modificaciones llevadas a cabo en estos 48 años no han favorecido al conjunto, como el cerramiento del balcón del segundo

piso en su costado sur, eliminando la calidad espacial que ofrecía la terraza para estas oficinas. También se perdió la celosía vertical en la esquina de este saliente. El desafortunado cerramiento con una vidriera de la terraza del último piso, también en este costado, dejó sin sentido el balcón saliente y deslució el remate superior del volumen. Recientemente, las necesidades comerciales del usuario del local de la esquina modificaron la modulación de ventanas y accesos.

Pese a presentar algunos problemas de humedad en las fachadas, especialmente en el último piso y en los balcones, el edificio se encuentra en muy buen estado de conservación. Toda la zona del lobby y del mezzanine se conservan muy bien, lo mismo que lo relativo a las áreas comunes. Adentro persiste la mayoría de los materiales originales, conside-

rados de lujo en aquellos años: mármol de diferentes colores para pisos y enchapes, la carpintería metálica en general y las lámparas. Las plantas libres en la mayoría de pisos ya se han transformado en oficinas individuales. Actualmente hay varios pisos en proceso de remodelación para su posterior subdivisión.

Es de resaltar la calidad espacial y constructiva del lobby de acceso. Conserva la imponente escalera con su baranda metálica que se desarrolla en un vacío de doble altura y comunica visualmente el acceso desde la avenida con el mezzanine.



## Edificio Tissot

CARRERA 12 #23-77

ALFREDO RODRÍGUEZ ORGAZ

1961

Enrique Torres Herrera compró los cuatro predios sobre la calle 24 con carrera 12, entre agosto de 1941 y agosto de 1945 (Escrituras 1325, Not.5; 1817, Not.3; 636, Not.3; 3245 Not.5). En agosto de 1950, por sucesión de Torres Herrera, los predios fueron adjudicados a sus hijos –cuatro menores– Torres Duperly (Escritura 4487, Not.4). En abril de 1957, protocolizan remate de mayo de 1956 en el que los menores venden los predios a Guillermo Arbeláez Arbeláez (Escritura 1529, Not.5). Cuatro años después, Guillermo Arbeláez vende a Roger Tissot (Escritura 2957, Not.5), quien vende 83,55 m<sup>2</sup> sobre la Carrera 12 al Municipio para permitir la rectificación de la carrera doce (Escritura 7287, Not.5). En mayo de 1961, se constituye la Sociedad Anónima Comercial denominada “Inmobiliaria Los Andes S.A.”, cuyo fin es la construcción de un edificio para usos “comerciales, industriales y residenciales” (Escritura 1924, Not.7).

La licencia de construcción número 3520 le fue concedida el 8 de octubre de 1960. Al parecer, el constructor responsable fue la firma CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ, dado que en el año 1961 aparece en la documentación respondiendo requerimientos del

Municipio sobre aspectos del avance de la obra (SDP. Archivo Central. ON19344).

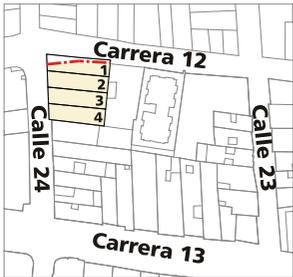
Es un magnífico edificio de doce pisos, mezanine y un sótano, esquinero, que conserva un aislamiento posterior descubierto. La composición de la planta del primer piso se resolvió localizando las columnas de la estructura en concreto formando cinco franjas alargadas en dirección oriente-occidente, en una de las cuales se localiza el acceso principal del edificio y las otras cuatro son locales comerciales –con acceso desde la carrera y cada uno con mezanine en la mitad trasera–, a los cuales se accede con escaleras de un tramo adosadas al muro lateral. El *hall* de acceso también cuenta con doble altura, comunicado visualmente con otro amplio *hall* en el segundo piso, en donde una bella jardinera sirve de antepecho.

Al fondo, antes de salir al patio, está el punto fijo con dos ascensores, escalera y baños. Del cuarto piso hasta el once corresponde a la torre con punto fijo en la esquina suroccidental, corredor central y disposición de siete oficinas individuales por piso, abierta en fachada hacia el oriente, norte y occidente. El retroceso de la torre con respecto a



>Edificio Tissot. Nombre que corresponde a su gestor, el señor Roger Tissot. También se le ha conocido como edificio Texaco, Telecom y Andes.  
Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



> División predial original de la manzana de la calle 24 con carrera 12. La línea roja indica la afectación que sufrió el predio del señor Tisset por la rectificación del trazado de la carrera 12.



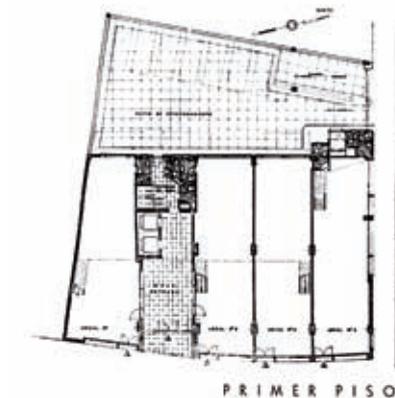
>1948. Antes de la ampliación de la avenida, la cual llegaba sólo hasta la calle 23. IGAC



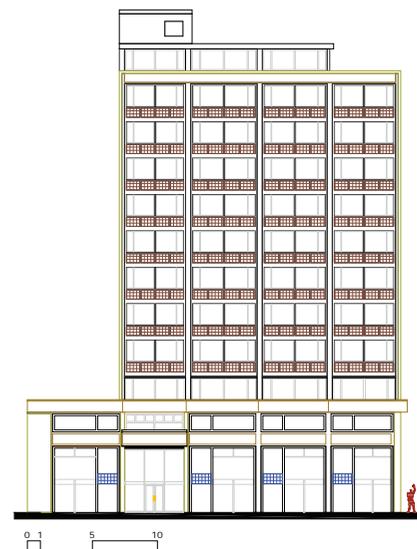
>1967. La carrera 12 ya aparece rectificada a fin de lograr continuidad de sur a norte. El edificio Tisset se terminó en 1961. IGAC



>1962. Plantas tipo. Revista PROA, número 156, 1962



>Edificio Texaco - Texas Petroleum Company desde la carrera Décima; vista de las fachadas oriental y norte. s.f. Librería Camacho, 1966



>Fachada sobre la carrera 12.

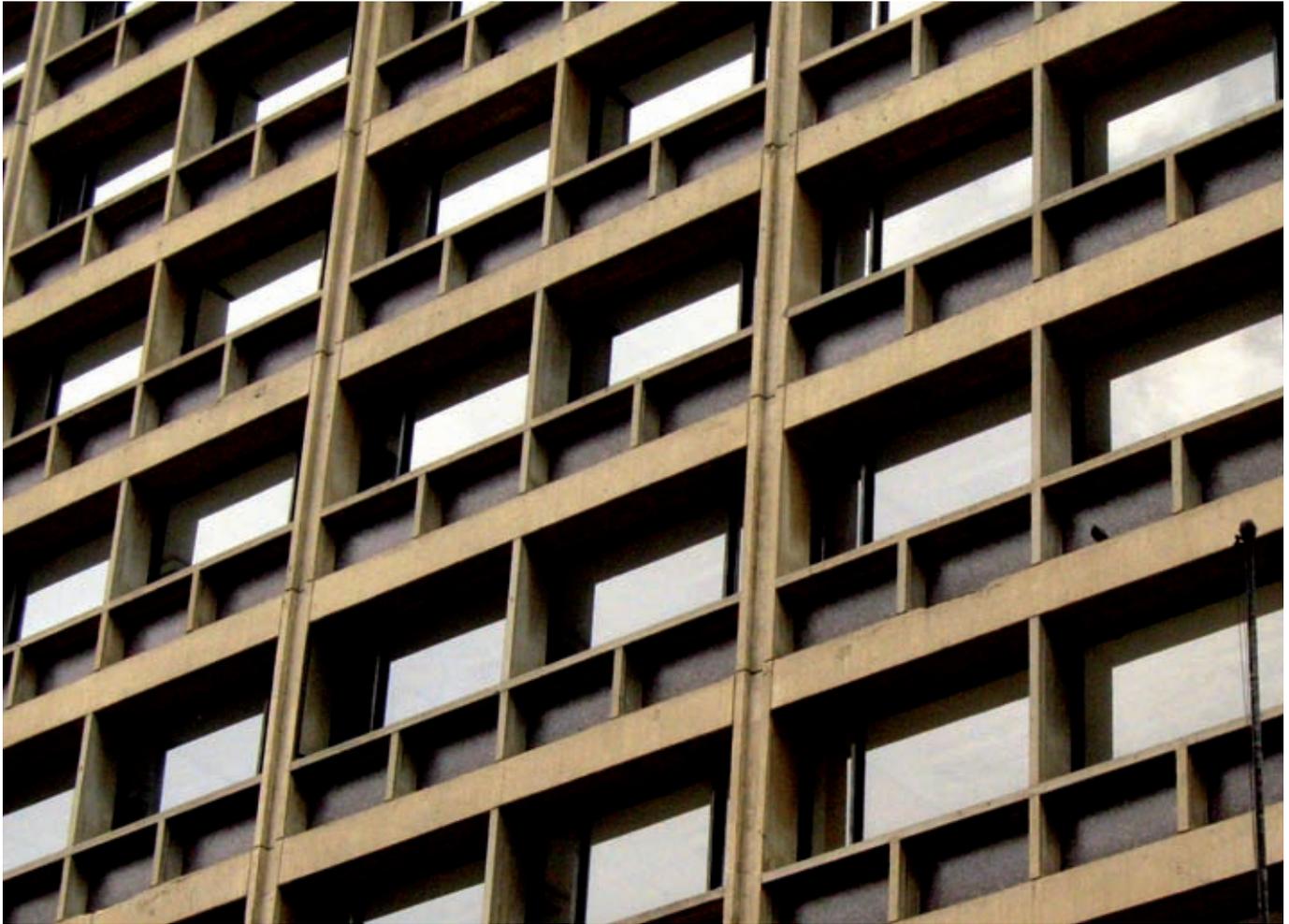
>Página opuesta: Estado actual del edificio. Foto: Carlos Hernández Llamas

los locales resulta en que el cuarto piso tiene terrazas en su contorno. El último piso ocupa menos área y se retrocede en relación con tres de las fachadas de la torre para generar terrazas.

La construcción es de una gran calidad por la modulación de las fachadas a manera de cajones repetitivos con notable profundidad que mitigan el impacto de la luz solar en las áreas de trabajo, a manera de *brise-soleil*. En los antepechos de las fachadas se ha combinado el concreto a la vista con *cristanac* de colores que equilibra la marcada verticalidad que las columnas a la vista en la fachada le dan al edificio. Se destaca el juego de piezas de modulación de las vidrieras de los locales comerciales. También son acertadas las ventanas atípicas en la fachada de la plataforma sobre la calle 24 y la curvatura que tiene la fachada de los locales sobre la carrera 12.

El edificio presenta un regular estado de mantenimiento en su interior, acentuado porque se encuentra inhabitado hace varios años. Existen pisos en planta libre, pero en general las entidades que los han ocupado realizaron adecuaciones poco afortunadas, con construcción de tabi-





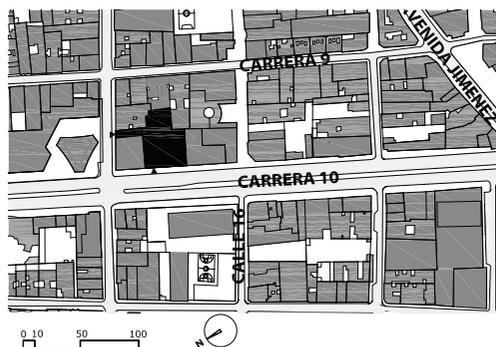
ques, divisiones en diferentes materiales, cambio de colores y cambio de pisos. El patio occidental se encuentra en regular estado. Todo ello hace ver el conjunto heterogéneo. Sin embargo, las fachadas, el gran valor del edificio, se encuentran en muy buen estado. Las goteras de las ventanas a pesar de los años siguen funcionando, evitando manchas en el concreto.

Otros valores patrimoniales se identifican en los pisos originales del

*lobby*, en la división en vidrio esmerilado con marcos metálicos del *lobby* y en la sencillez típica de la escalera general con su baranda metálica, iluminada desde el patio con amplios ventanales en los descansos.

En 2007 se amplió el mezanine del local esquinero y se tumbó la división con el local vecino, lo que incluyó la construcción de una nueva escalera metálica al mezanine.

>Arriba: Detalle ventanas. Izquierda: fachada local de la esquina, sobre la calle 24.  
Fotos: Carlos Hernández Llamas



## Edificio Manuel Mejía

CARRERA 10ª # 16-82  
CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
1963

Entre diciembre de 1947 y noviembre de 1948, el Municipio adquirió los lotes que tenían frente sobre la carrera Décima –ocho predios–, que se vieron afectados en aproximadamente 25 metros (Escrituras 5677, Not.4; 2389, Not.3; 1973, Not.1; 3290, Not.1; 3442; 110, Not.3) y dejaron franjas reducidas que el Municipio empezó a vender a los predios, antes medianeros, que ahora gozaban de frente sobre la avenida (Escritura 4090, Not.1). Estos predios sufrieron subdivisiones en 1953 y 1954 que determinaron su configuración actual. En 1956 se constituye la Sociedad Cuéllar Serrano Gómez y Salazar (Escritura 479, Not.4), la cual en 1961 compra estos predios al Banco Cafetero (Escritura 3767, Not.6; 4195, Not.2; 3855, Not.6). En 1963 terminan la construcción del edificio y en 1964 la Sociedad vende los pisos primero a cuarto al Banco Cafetero (Escritura 3078).

El Banco Cafetero se encargó de hacer las compras de los predios por separado hasta conformar el predio final con frentes sobre la carrera Décima y la calle 17, pero se lo vende a CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ Y SALAZAR, sociedad conformada con el fin de levantar el edificio Manuel

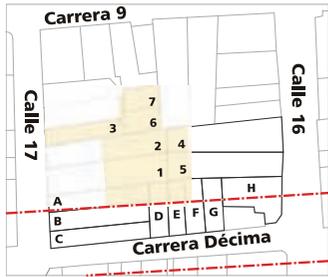
Mejía. Este fue construido con planos de mayo de 1961 y modificaciones hasta diciembre de 1962. Una vez terminado, el edificio fue vendido parcialmente al Banco Cafetero. Desde la elaboración de los diseños arquitectónicos fue llamado Manuel Mejía, en honor del presidente de la Federación Nacional de Cafeteros entre 1937 y 1958.

Es un excelente edificio de diez pisos, con acceso principal y accesos independientes para locales comerciales desde la carrera Décima, y acceso vehicular desde la calle 17. La planta tiene tres cuerpos rectangulares que se articulan en medio con el punto fijo. Este se compone de tres ascensores, escalera y baños, localizados estratégicamente, por una parte porque ocupan el volumen más angosto en donde hubiera sido difícil ubicar áreas de oficinas y, por otra, porque su ubicación en franja genera un corredor relativamente amplio en cada planta, del que se desprenden dos áreas libres destinadas a oficinas abiertas o con la posibilidad de subdividirse en oficinas individuales tomando como puntos de división los ejes de las columnas de la estructura. Una de estas áreas de oficinas es de mayor tamaño, con



> Fachada Edificio Manuel Mejía.  
Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



> División predial antes de la ampliación de la carrera Décima. El predio final se conformó con fragmentos de las partes interiores de predios antiguos.



> 1936. Estado de la manzana antes de la ampliación de la carrera Décima. Los lotes con frente a la antigua carrera Décima prácticamente desaparecen con el nuevo trazado. La línea naranja muestra la configuración actual del lote.  
IGAC

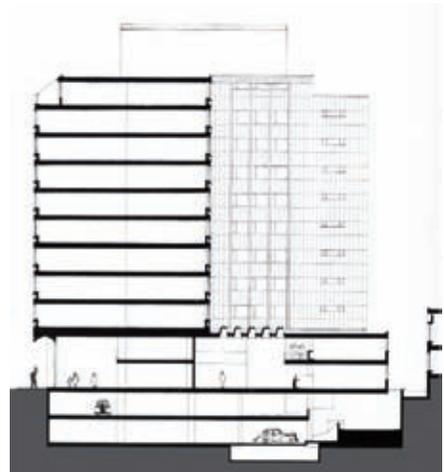


> 1967. Frente de manzana ya consolidado hacia la Décima.  
IGAC

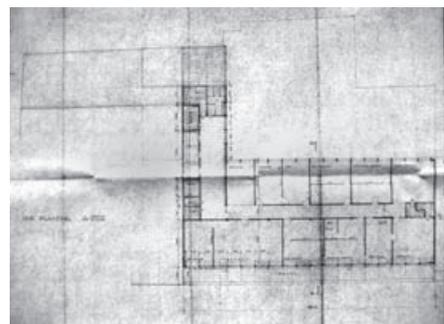


> Manzana de la carrera Décima, costado oriental, entre las calles 16 y 17.  
*Librería Camacho, 1966*

> Local bancario del edificio Manuel Mejía.  
*Foto: Germán Téllez Castañeda. Téllez, 1988, p. 250*



> Corte transversal del edificio Manuel Mejía. Permite visualizar la doble altura del hall semipúblico que antecede al local bancario, y el vacío a doble altura de este local. En el último nivel, las oficinas retroceden en la fachada principal para dar lugar a una terraza.  
*Téllez, 1988, p. 249*



> Planta tipo.  
*Cuéllar Serrano Gómez. Archivo de la Firma*

> Página opuesta: Estado actual del edificio.  
*Foto: Carlos Hernández Llamas*



fachada sobre la carrera Décima, y otra menor, con la fachada angosta sobre la calle 17. Actualmente, se ha subdividido en oficinas individuales a las que se accede por un corredor longitudinal desde el *hall* de ascensores. Sobresale en el edificio el acceso compuesto de un espacio de transición entre la avenida y el *lobby* de ascensores. Ese gran vestíbulo de doble altura lo comparte con el acceso al local bancario.

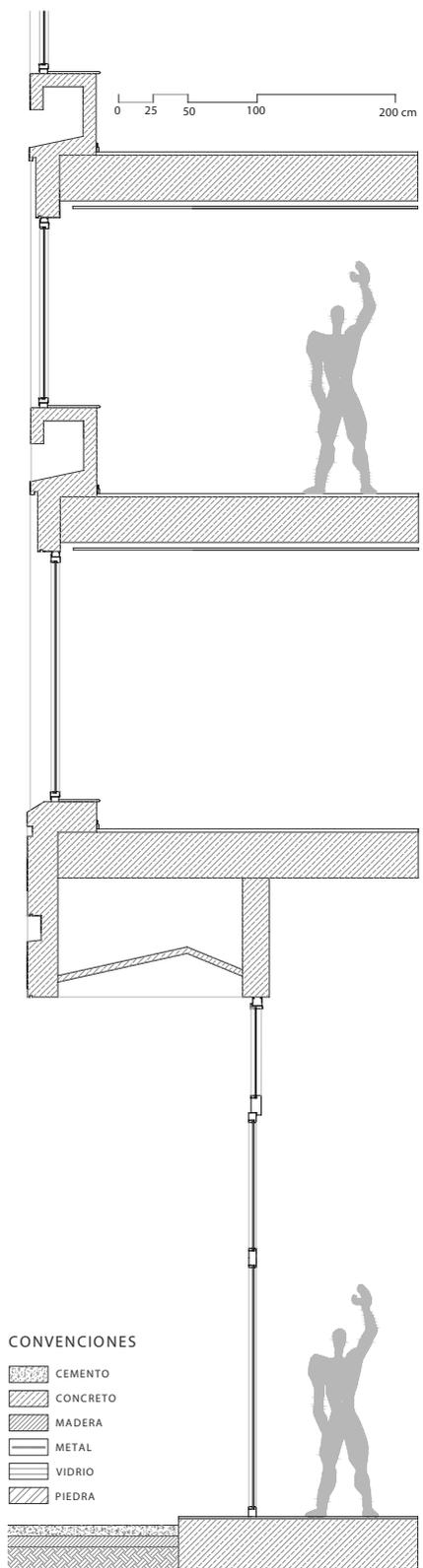
El Manuel Mejía es uno de los más destacados ejemplos de edificios de oficinas de arquitectura moderna en Colombia. En él la firma Cuéllar Serrano Gómez desarrolló un cuidadoso trabajo de diseño de fachada, en donde el juego plástico cobró gran importancia. El antepecho en la fachada de los pisos tipo consiste en una pieza hueca que retrocede del plano de fachada generando contrastes de luz y sombra, que aunque está construida toda en el mismo material, da como resultado una muy rica percepción de elementos, colores y texturas. A ello se suma la calidad del frente de manzana entre la calle 16 y calle 17, del cual este edificio hace parte, y que dibuja ese perfil consolidado, uniforme y contundente de la carrera Décima en sus primeras épocas. La fuerza, elegancia y sobriedad de este conjunto, proporcionado al perfil de la avenida, marcan la pauta de cómo debería ser el futuro de ella.

El edificio posee muchos de los rasgos que caracterizan el repertorio de edificios de este tipo: zócalo comercial vidriado de doble altura, con modulación sencilla y elegante; algo ejemplar ahora, cuando los locales comerciales se niegan a la calle

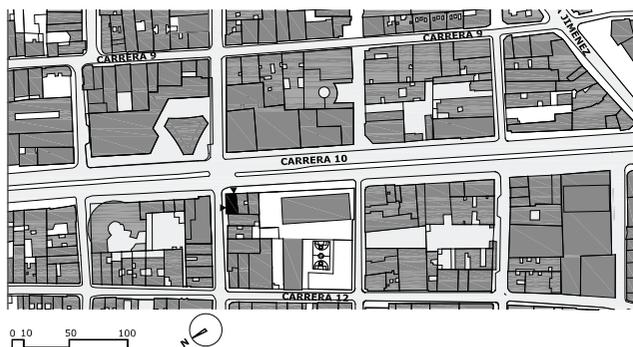
para volcarse adentro y dejar la calle nula, sin vida ni ambiente urbano. También corresponden al repertorio el espacio de transición al acceso principal del edificio y el volumen de ocho plantas tipo con modulación que varía en el segundo piso, más terraza en el último piso.

El local bancario posee un espacio a doble altura en el área de atención al público que se ilumina con una interesante luz cenital compuesta por piezas en concreto que tamizan la luz desde una claraboya. El diseño original fue replanteado en la construcción. En el detalle original, la luz entraba por aberturas orientales de las piezas prefabricadas e indirectamente iluminaba el espacio. La versión definitiva es diferente: piezas prefabricadas de sección triangular se complementan unas con otras para generar una celosía longitudinal por donde pasa la luz.

El interior del edificio es sobrio y sencillo. El *lobby* de ascensores cuenta con iluminación desde del aislamiento posterior del edificio. Los ascensores son los originales, lo mismo que la ventanería. Las plantas de oficinas se han modificado y subdividido, aunque aún en el volumen sobre la calle 17 se puede ver la planta libre y la estructura de columnas de gran sección. La escalera común es de dos tramos, fundida en concreto y con recubrimiento en granito. Las barandas metálicas son muy sencillas, sin la calidad de diseño de sus similares en otros edificios de la Firma. Con todo, es un edificio que se conserva en muy buenas condiciones, en especial en sus principales valores: la fachada, el local bancario, la ventanería y la espacialidad en general.



> Corte fachada construido, sobre la carrera Décima. Se destaca la pieza prefabricada del zócalo y la pieza de techo del voladizo sobre los accesos a los locales.



## Edificio Guevara

CARRERA 10ª #16-99  
ANGULO & BENINCORE LTDA  
ARQUITECTOS  
1965

En 1924, Julio César Vergara compra el inmueble a Sergio Burbano, quien era propietario por juicio de sucesión desde 1919 (Escritura 2881, Not.1). En el año siguiente, Vergara compra a Pilón Hurtado el lote contiguo al occidente (Escritura 659, Not.1). El municipio compra a Vergara parte del lote por afectación de la carrera Décima en diciembre de 1948 (Escritura 3418, Not.1). Vergara vende el inmueble completo a Sergio Durán Ojeda en mayo 1960 (Escritura 1419, Not.10), quien le vende, apenas seis meses después, a José Ignacio Guevara Amórtegui, gestor del edificio (Escritura 4398, Not.3).

José Ignacio Guevara Amórtegui obtiene licencia de construcción del edificio número 860 de septiembre de 1961. La obra había iniciado en julio de 1961 y fue terminada en noviembre de 1964. La propiedad horizontal fue aprobada mediante Resolución número 1221 de agosto de 1966, gestionada por el mismo José Ignacio Guevara (SDP. Archivo Supercade. ON20239). Encargó el diseño arquitectónico y la construcción al arquitecto Eduardo Angulo Flórez de ANGULO Y BENINCORE LTDA., en 1961.

Torre de once pisos y mezanine, el primero para locales comerciales,

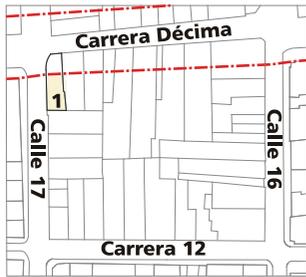
los ocho siguientes una planta libre para uso de oficinas y los dos últimos corresponden a un *pent-house* que tiene su propia escalera interna en caracol, para uso de vivienda. La última planta, o de alcobas, está rodeada por el sur y el oriente con una terraza. El punto fijo está en la esquina interior del volumen –suroccidente–, con un ascensor, escalera y baño. No existe propiamente un *hall* de ascensores, sino que un cambio en el acabado del piso distingue el área de acceso al ascensor. En este caso se aprovechó todo el frente del edificio para local comercial y a las oficinas se accede por la calle 17. Sobresale el trabajo de marcos de las ventanas en concreto y de dos tamaños diferentes, lo que le permitió al diseñador generar una fachada muy dinámica.

Su mayor valor es la fachada que genera interesantes nichos y retrocesos, en donde la diferencia en los tamaños de las ventanas da calidez dentro de las oficinas. La iluminación interior resultante es excelente. En algunos pisos han colocado un travesaño metálico en aluminio a la ventana que va de piso a techo; en el *pent-house* funcionan oficinas, por lo que la cocina desapareció. En la terraza hay problemas de oxidación



>Edificio Guevara. Fachada oriental sobre la carrera Décima y fachada norte sobre la calle 17.  
Foto: Carlos Hernández Llamas

> La Carrera de la Modernidad



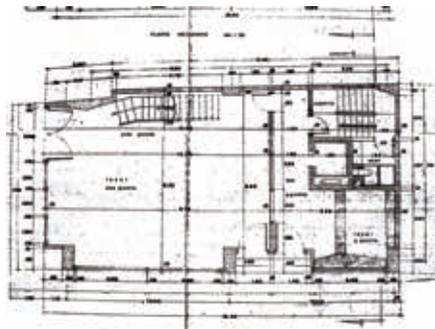
> División predial de la manzana antes de la ampliación de la carrera Décima, 1951.



>1936. La carrera Décima aparece con sólo 8 metros de sección. Los predios están densamente ocupados por casas bajas de techos inclinados. La línea roja muestra la afectación que la ampliación de la Avenida generó en la manzana a partir de 1951. IGAC

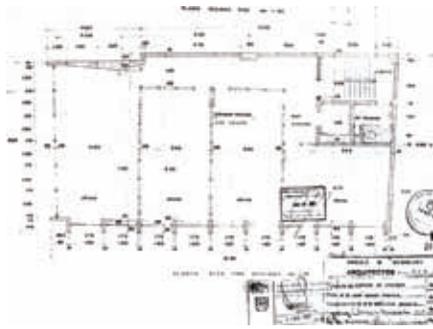


>1967. Aparece ya construido el edificio. IGAC

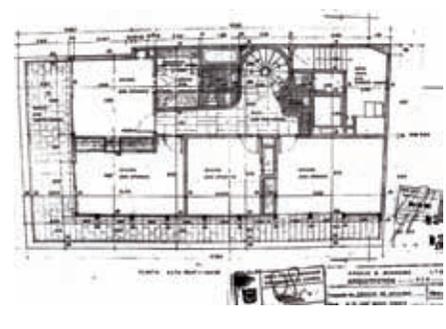


>1

>1. Plano de primer piso, 1961. A la derecha –occidente– acceso desde la calle 17, recepción y punto fijo. 2. Planta tipo, 1961. 3. Planta último piso, 1961. Nivel de alcobas del *pent-house*. Terraza circundante. SDP. Archivo Supercade



>2



>3

de las ventanas al exterior y manchas en los muros. Para frenar filtraciones de agua se canceló una de las puertas originales de esta terraza.

Se han realizado subdivisiones interiores en algunas plantas para tener oficinas individuales y hay cambios de enchapes en algunos pisos y en baños. Algunos paneles de madera originales se han pintado y se han reemplazado los *vitroblock* de la escalera común por persianas.



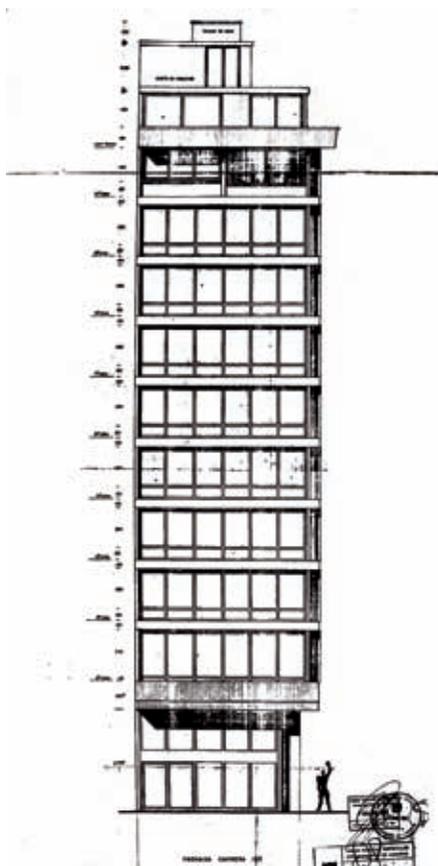
Panorámica de la carrera Décima hacia el sur.  
Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



> Fachada sobre la calle 17, que contiene el acceso principal al edificio.  
SDP. Archivo Supercade



> Arriba: remate de chimenea del pent-house. Derecha: escalera en caracol del pent-house.  
Fotos: Carlos Niño Murcia



> Diseño original de la fachada sobre la carrera Décima, que no se construyó. En esta fachada se repitió el patrón de la fachada sobre la calle 17.  
SDP. Archivo Supercade



> Vista de la fachada sobre la carrera Décima.  
Foto: Carlos Hernández Llamas

## Edificio TEC Vivienda

CALLE 17 #10-16  
ANGULO & BENINCORE LTDA  
ARQUITECTOS  
1965



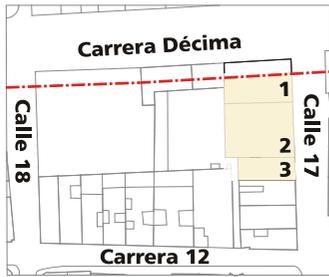
> Edificio TEC Vivienda, estado actual.  
Foto: Carlos Hernández Llamas

El actual predio se conformaba por tres lotes: números 10-14, 10-20 y 10-34. En 1937, Sofía Jaramillo compra el 10-14 a José Vicente Pardo Echeverri (Escritura 1883, Not.2). En 1941 Augusto Guzmán le compra este lote (Escritura 1207, Not.4) y lo vende días más tarde a María Díaz de Díaz Vargas (Escritura 1447, Not.4), quien era también propietaria del 10-34 hasta 1944 cuando lo vende a Pompilio Sánchez (Escritura 3236, Not.4) y este, en 1955, a Sara Zapata de Pinzón, propietaria hasta su muerte en 1969 (Escritura 140, Not.7). Cuando el municipio compra por afectación de la carrera Décima, el lote 10-40 se ve drásticamente reducido. Este remanente lo compra Adelina Ángel Beltrán en 1961 (Escritura 5197, Not.4). La "Sociedad Técnica de Vivienda Ltda." compra los lotes entre 1962 y 1969 (Escrituras 3815, Not.7 y 238, Not.10). Cuando esta sociedad entra en liquidación, en julio 1973, se venden los tres lotes a "Sociedad Ganadería Cerrobravo Ltda.", configurando así la propiedad completa (Escritura 2969, Not.10). Lic. etapa I: 2251 10-07-1963.

Edificio construido en dos etapas. La primera, con frente sobre la Décima, contiene uno de los dos ascenso-

res, escalera y servicios que reparten a una planta libre. En la segunda etapa, se construyó el segundo ascensor y a través de un *hall* central se distribuye a la oficinas y a un segundo punto de baños en el que remata dicha circulación. El volumen no es un prisma único sino que, por la incorporación de terrazas, retrocesos o voladizos, presenta diversas volumetrías acentuadas por los marcos de los vanos que sobresalen del plano de fachada, lo que es su característica más relevante junto con el uso del ladrillo.

Su rasgo más sobresaliente es el trabajo en ladrillo en la fachada, material no usado en la carrera Décima de forma usual; en este aspecto se sale del conjunto de los edificios de la avenida. Además, varios de estos detalles se localizan en las fachadas interiores, o sólo son visibles desde las terrazas interiores o del volumen de máquinas del último nivel. Se complementa con la ventanería metálica que conforma una ventana corrida, aunque los marcos en concreto le dan la apariencia de ventanas cuadradas independientes. En general, es un edificio cuyos acabados y distribución han cambiado mucho, pero que presenta buen mantenimiento.



> División predial antes de 1949.



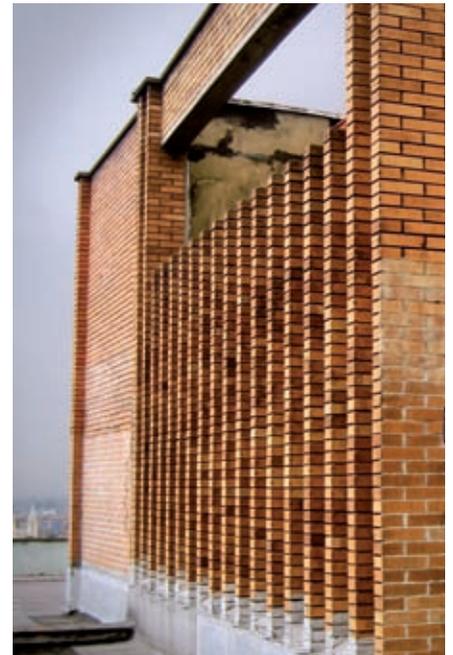
> 1936. La línea roja muestra la afectación que la ampliación de la avenida generó en la manzana a partir de 1951.  
IGAC



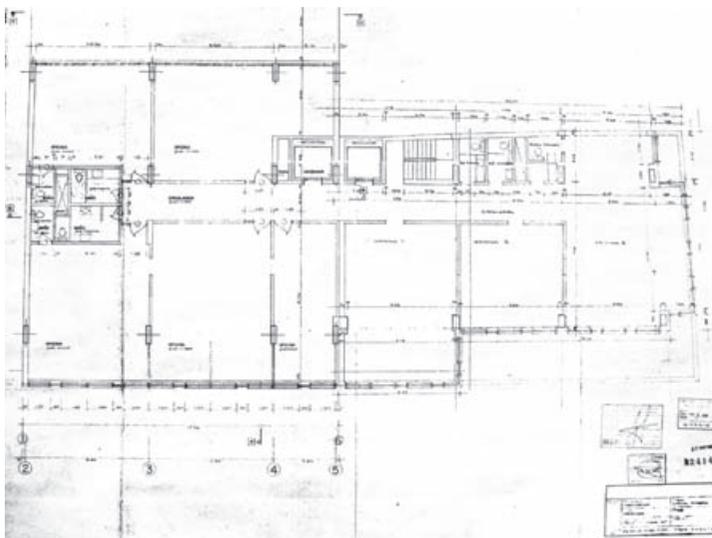
> 1967. Edificio construido.  
IGAC



> Detalle módulo de fachada.  
Foto: Carlos Hernández Llamas



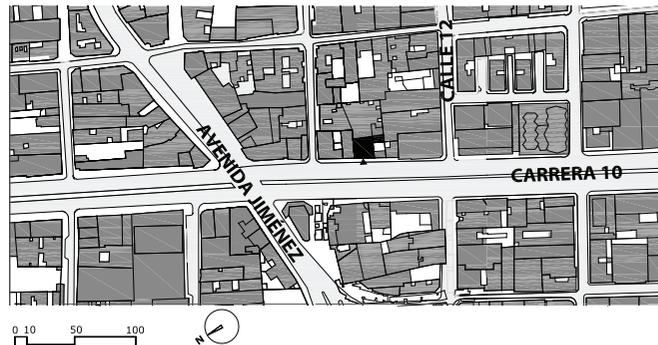
> Trabajo en ladrillo del volumen del último nivel.  
Foto: Carlos Niño Murcia



> Planta tipo, etapa 1 y 2.  
SDP. Archivo Central

## Edificio Carrera Décima

CARRERA 10ª #12-58/64  
LEONIDAS RESTREPO VILLAMARÍN  
1965



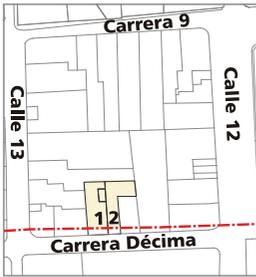
> Edificio Carrera Décima.  
Foto: Carlos Hernández Llamas

Hasta 1953 había dos lotes –norte: propiedad de Josefina García viuda de Argáez, quien se lo había comprado a Bernardo Rabinovich “Distribución de Tejidos Leticia Ltda.” en 1949 (Escritura 1848, Not.5); sur: propiedad de Paulina Liévano de Borda– a los cuales el municipio compró una fracción por afectación con la futura carrera Décima (Escritura 363, Not.3). Al año siguiente, el lote sur se subdividió en una pequeña fracción interior que fue adquirida y englobada en 1956 por el predio norte, propiedad de Jorge Richard desde 1953 (Escritura 486, Not.3). Entre 1956 y 1957 ambos predios fueron comprados por “La Libertad de Seguros Generales S.A.” (Escritura 685, Not.6), quien lo vendió en 1959 a la “Sociedad Distribuciones Industriales Sanobar Ltda.” (Escritura 2659, Not.6). En 1963 se constituyó la compañía “Heno, Restrepo y Valderrama Ltda.”, cuyo objeto fue la construcción de locales y oficinas en el predio (Escritura 4356, Not.2). Enrique Heno Trujillo aportó el lote a esta sociedad (SDP. Archivo Central. ON18052). Licencias 4536 21-03-1964 y 2535 4-08-1964.

Edificio en predio de poco fondo con un punto fijo de dos ascensores, escalera, batería de baños y *shut*

de basuras, ubicado sobre la pared medianera sur. A partir del *hall* de ascensores, que está iluminado por una ventana hacia la avenida, se desprende un corredor central que entrega a cuatro oficinas individuales por planta. Dos de las oficinas cuentan con baño privado. El primer piso consta de dos locales comerciales con mezanines en la mitad trasera. Pero la principal característica del edificio es sin duda su estupenda fachada.

A pesar del mal estado de mantenimiento de la fachada, los locales y los dos primeros pisos, el edificio es de inmensa calidad. El juego de planos de fachada y de la ventanería que adentro generan nichos con muebles empotrados es muy interesante y los propietarios han mantenido casi al 100% este valor. La composición de fachada consiste en un gran marco, ancho, de concreto a la vista, dentro del cual está el cuerpo propiamente dicho de las ventanas que en planta no es paralelo a la avenida, sino que gira para mirar hacia el sur; por estar en diferentes planos y sobresalir los antepechos en concreto, se perciben como balcones. Percepción resaltada por las dilataciones que se forman entre el marco



>División predial antes de 1949.



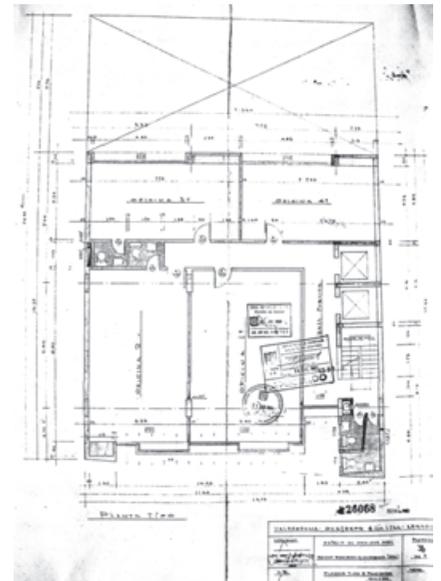
>1936. Sector antes de la ampliación de la carrera Décima. Predominan las casas bajas con techos inclinados y patios interiores.  
IGAC



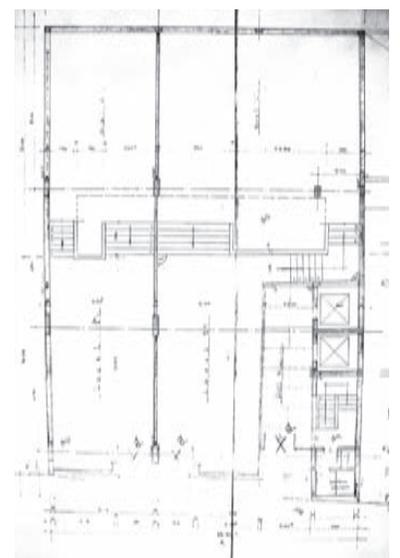
>1967. Edificio terminado.  
IGAC



>Edificio Carrera Décima.  
Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



>Planta del primer piso.  
SDP. Archivo Central



>Planta del piso tipo.  
SDP. Archivo Central

> La Carrera de la Modernidad

y las ventanas, logradas al retroceder bastante los vanos de los extremos, sobre todo la que ilumina el *hall* de ascensores. Otros tipos de ventanas se generan bien sea por su relación con el espacio que iluminan –las de los baños son altas y muy angostas, por ejemplo– o con fines estéticos.

La riqueza de la fachada se refleja en el interior de las oficinas, con los muebles empotrados y la variación en las ventanas.



> Interior de oficina, vista hacia las ventanas de la fachada principal.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

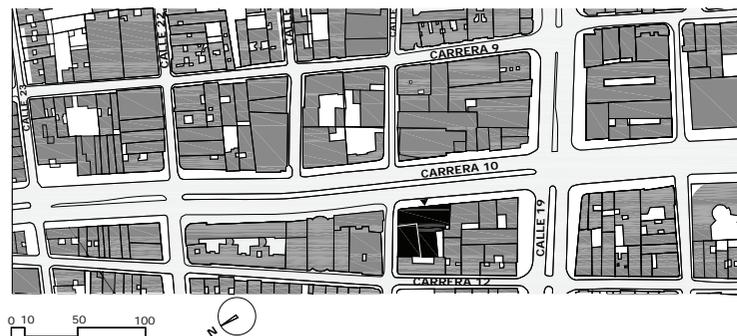


> Mueble empotrado y ventana de la fachada principal vista desde un interior.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

> Edificio Carrera Décima.

*Foto: Carlos Hernández Llamas*





## Edificio Camacol

CARRERA 10ª #19-65  
CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
1966

Hasta 1949 el lote se componía de siete predios diferentes. Entre diciembre de 1948 y abril de 1949, el Municipio compra en su totalidad los cuatro predios con frente a la carrera Décima para su ampliación (Escrituras 3732, Not.3; 1193, Not.3; 920, Not.3). En 1954, los remanentes de los cuatro predios después de ampliada la avenida, más los dos predios colindantes al occidente son comprados por Unión de Arquitectos Ltda., sociedad conformada en 1953 con los miembros de Esguerra, Sáenz, Urdaneta, Suárez Ltda., con fines comerciales (Escritura 1872, Not.4). En 1955, permutan el terreno por otro en la calle 71 con carrera Quinta, con Miguel Planas y Rafael Núñez Sanz de Santamaría (Escritura 173, Not.1; 3051, Not.1; 4008, Not.1; 5526, Not.4; 2509, Not.1), quienes en abril de 1957 venden el globo de terreno al BCH (Escritura 1216, Not.1). La Cámara Colombiana de la Construcción, Acerías Paz del Río S.A, la Fábrica de Cementos Samper, Casa Club Ltda. y Cuéllar Serrano Gómez y Salazar Ltda. constituyen la sociedad comercial "Edificio Camacol Ltda." en 1960 (Escritura 774, Not.6). En 1961, el BCH vende el predio a la Sociedad Cama-

col Ltda. (Escritura 2387, Not.6), la cual construye el edificio.

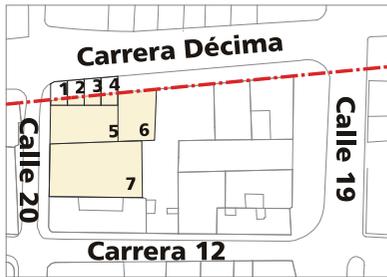
En 1960, la sociedad comercial Edificio Camacol Ltda., donde ejerce como gerente Roberto Salazar Gómez, inicia gestiones para el edificio. CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ realiza los diseños en mayo de 1961, antes de comprar el predio en agosto. El constructor responsable, Gabriel Serrano Camargo, obtiene la licencia de construcción 3202 en octubre, terminando la obra en 1963 (SDP. Archivo Central. ON20702). Dos años después se constituye propiedad horizontal para su venta por pisos.

Excelente edificio de doce pisos y dos sótanos, con planta en forma de "T" asimétrica. Acceso principal a la torre de oficinas por la carrera Décima, accesos particulares a los locales comerciales desde la carrera Décima y acceso vehicular a los sótanos desde la calle 20. El volumen se compone de dos bloques alargados, uno paralelo a la carrera Décima y otro perpendicular y en sentido oriente-occidente. El punto fijo –tres ascensores, escalera y baños– se localiza adosado al suroccidente de la intersección entre los dos bloques de oficinas. A partir de un *hall* se distribuye a las oficinas del ala occidental



>Edificio Camacol. También conocido como Edificio para la Cámara Colombiana de la Construcción.  
Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



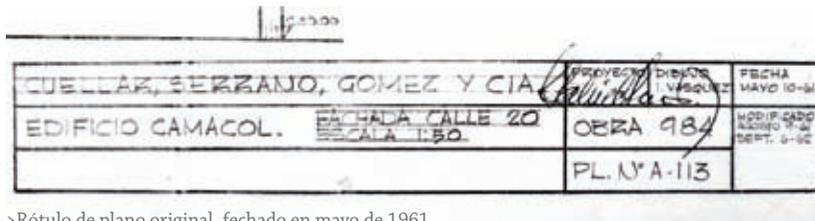
> División predial antes de 1948.



>1948. Los predios antiguos con frente a la carrera Décima se afectan en más del 50% de su área una vez se amplie la avenida. Aún existe la antigua Plaza de Las Nieves en la manzana entre la calle 20 y la 21. IGAC



>1956. Las construcciones antiguas, bajas, fueron demolidas. El predio es utilizado como parqueadero. IGAC



>Rótulo de plano original, fechado en mayo de 1961  
Cuéllar Serrano Gómez. Archivo de la Firma

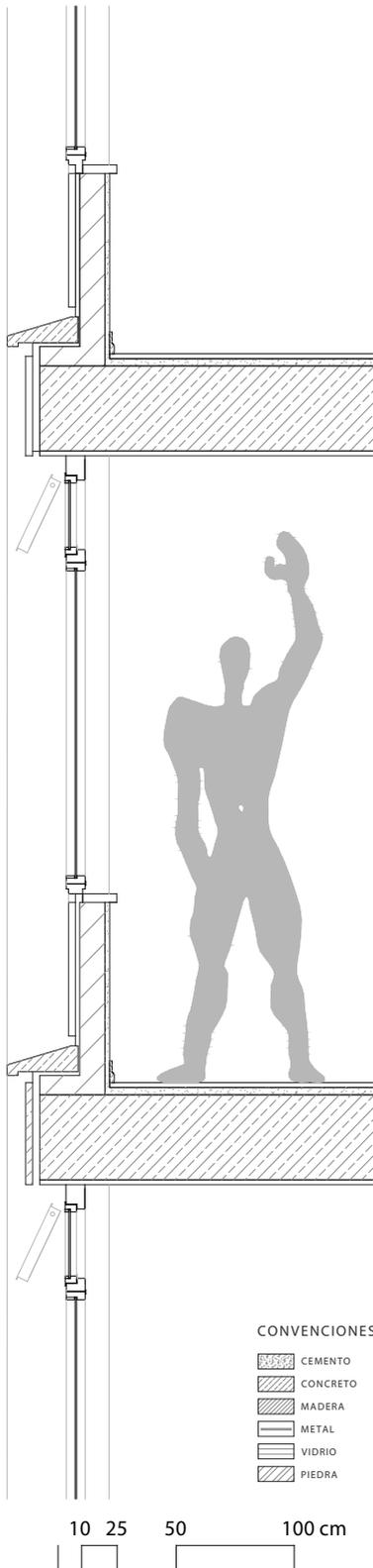


>Arriba: interior planta libre. Abajo: lobby de acceso, vista hacia el hall de ascensores.  
Foto: Carlos Niño Murcia

y a un corredor para las oficinas del bloque norte-sur.

Las plantas son libres, con variaciones en los pisos 4 y 12, que tienen terrazas. Su emplazamiento en el lote le permite tener fachadas en todos sus costados proporcionando ventilación e iluminación natural a todas sus oficinas. El punto fijo incluye un *hall* frente a los ascensores en cada piso, del que se desprende un corredor secundario, separado por una puerta de dicho *hall*, que lleva a la escalera, los baños y los cuartos de aseo, que quedan separados de la circulación principal del edificio. Su configuración permite, entonces, generar dos grandes superficies de planta libre en cada piso tipo, con la posibilidad de juntarlas fácilmente y lograr un piso amplio. La estructura es en concreto reforzado, “losas de concreto con el sistema reticular cedulado y muros de contención en los sótanos” (SDP. Archivo Central. ON20702), con grandes columnas exentas en el centro de la planta libre que se complementan con los elementos verticales de fachada portante, pues cumplen también una función estructural.

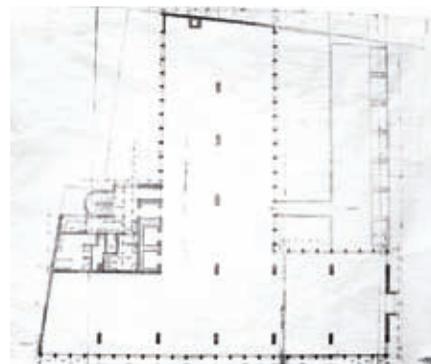
Aunque el edificio ha permanecido varios años desocupado, conserva intacta la calidad de su arquitectura. Sobresale su ventanería, que



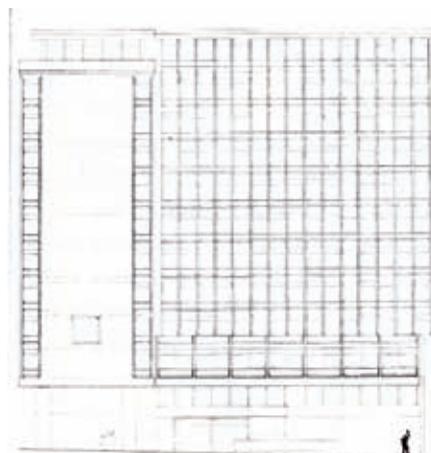
>Corte fachada construido, ventana tipo.



>Ventana tipo.  
Foto: Carlos Niño Murcia



>Planta tipo.  
Cuéllar Serrano Gómez. Archivo de la Firma



>Fachada sobre la calle 20.  
Téllez, 1988, p. 256

se conserva muy bien, el diseño pivotante a un tercio de las ventanas individuales, con un perfil metálico sobrepuesto al marco exterior en lámina prensada, que cubre la parte del marco expuesta a la lluvia cuando la ventana está abierta. La ventanería del primer piso es en aluminio. No teniendo la complejidad en planos de fachada de edificios antecesores o contemporáneos de la Firma, logra con pocas piezas gran riqueza plástica en la combinación del gris del concreto a la vista con el amarillo del enchape en piedra de zócalos y dinteles. La pieza prefabricada en concreto que separa el dintel de un piso del zócalo del siguiente superior está ligeramente inclinada y marca la diferencia en profundidad entre el plano de antepecho y ventana, con respecto al dintel, que es la pieza que más sobresale junto con las columnas que separan cada ventana. Se logra un bello equilibrio entre la verticalidad y horizontalidad del plano de fachada con variaciones en el piso de remate superior, en donde el plano de ventanería coincide con antepecho y dintel, y además retroceden con respecto a las columnetas que adquieren mayor profundidad desde el exterior. El primer piso exterior está enchapado en mármol.

Sobresale también el *lobby* de acceso, con vacío de doble altura y una interesante jardinera que lo separa del mezanine. El piso del *lobby* se conserva original, con un diseño geométrico muy sencillo a dos colores, "revestido en granito artificial pulido con juntas de grano de mármol grueso" (SDP. Archivo Central. ON20702). Aparte de la escalera



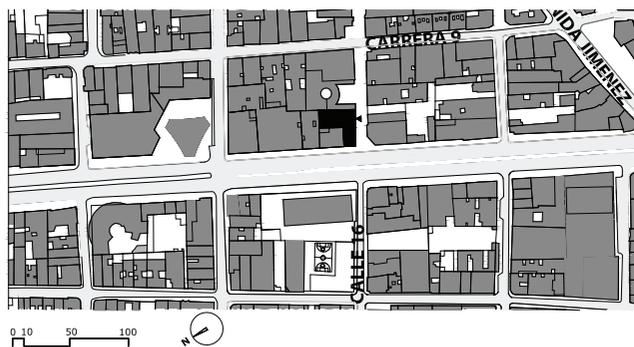
del punto fijo, con la típica baranda metálica como una banda continua con sólo un par de anclaje en cada tramo, el edificio también tiene una bella escalera al mezanine, exenta de los muros. Ambas escaleras están recubiertas en granito.

Aunque sólo se conserva en un piso, el edificio posee una cortina metálica corrediza que separa el área del *lobby* de ascensores de las oficinas privadas. Los pisos son en baldosa de caucho, los baños en cerámica, “los locales comerciales (...) en granito artificial pulido” (SDP. Archivo Central. ON20702) y las paredes del las áreas comunes permanecen recubiertas en mármol.

El edificio Camacol contiene, además, huellas de aquellos elementos innovadores que la arquitectura moderna proveía: calefacción, redes telefónicas “con capacidad para un promedio de un par por cada 30 metros cuadrados de oficina” (SDP. Archivo Central. ON20702); “un sistema de relojes eléctricos con una unidad en el piso”; lámparas fluorescentes; “servicio de ventilación, con una red de distribución a todas las dependencias, construida en lámina, de acuerdo con diseños especiales (...) en el sótano y en el piso 12 se instalan los ventiladores que conectan toda la red. El sistema de ventilación está proyectado y construido mediante proyecto de la casa Carrier; “sistema hidráulico de protección contra incendio”; planta de emergencia; *shut* de basuras que conduce a un incinerador en el sótano (SDP. Archivo Central. ON20702).

> Estado actual del edificio.

Foto: Carlos Niño Murcia



## Edificio Lonja de Propiedad Raíz

CALLE 16 #9-64  
LÓPEZ & PEREIRA  
1968

Cinco predios conformaban el área actual antes de 1949, de los cuales tres fueron comprados por el Municipio por su afectación por la ampliación de la carrera Décima entre julio de 1948 y enero de 1949, lote y áreas edificadas (Escrituras 2769, Not.3; 1973, Not.1; 110, Not.3). Estos lotes se afectan casi en su totalidad dejando sólo un área triangular de 68,66m<sup>2</sup> con frente a la carrera Décima, que fue comprada, en diciembre de 1949, por Alberto Escallón Guarín, propietario del lote adjunto al oriente (Escritura 4090, Not.1). Este, a su vez, vende en 1955 la parte norte del lote resultante –141m<sup>2</sup> aprox.– a los dueños del edificio Almartín –Alberto Manrique Martín, Inés Convers de Manrique, Alberto Manrique Convers y Lucía Escobar de Manrique– (Escritura 7024, Not.2), y la mitad sur –135,91m<sup>2</sup>– a Alberto Atuesta Amaya, gerente de la sociedad comercial “Atuesta, Guarín y Pombo Ltda.” (Escritura 7022, Not.2). En diciembre de 1962, “Inversiones El Cerro” adquiere el predio esquinero, aunque el vendedor es al tiempo gerente de esta Sociedad (Escritura 5202, Not.2). Inversiones El Cerro, gestora del edificio, adquiere por

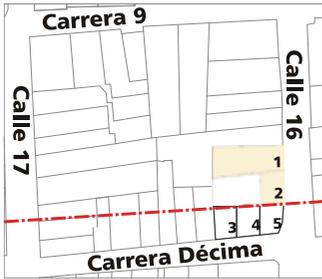
remate la propiedad colindante al oriente con el predio esquinero propiedad de María Teresa Grajales, quien había sido su propietaria desde 1948 (Escritura 2304, Not.5).

Inversiones El Cerro contrata a LÓPEZ & PEREIRA LTDA. –firma de los arquitectos Rafael López Uribe y Alfredo Pereira González– para adelantar los diseños de un edificio para comercio y oficinas. El arquitecto Alfredo Pereira González tramita y obtiene la licencia de construcción número 1462 del 20 de abril de 1965 para la construcción del edificio de diez pisos y mezanine (SDP. Archivo Central. ON29065). Antes de lograr la licencia, hubo una controversia con los propietarios de los edificios vecinos, el Almartín y Casas, causada por el cambio de ubicación del patio trasero. En octubre de 1964, Pereira solicita a la Secretaría de Obras Públicas le permitan subir la altura propuesta en el anteproyecto a diez pisos, para igualar la altura de los demás edificios ya construidos de la manzana de la carrera Décima entre calles 16 y 17. La solicitud fue aceptada e implicó pasar al oriente los patios que coincidían, en el diseño original, con los patios del edificio vecino propiedad de la firma de



>Edificio para la Lonja de Propiedad Raíz. En los años sesenta fue conocido como Edificio El Cerro. Actualmente se reconoce como Edificio Calle 16.  
Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



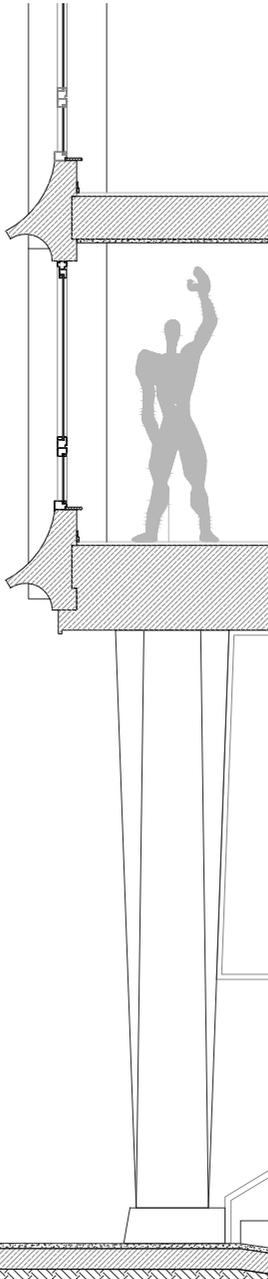
> División predial antes de 1949.



>1936. Antes de la ampliación de la carrera Décima, el sector contenía casas bajas con techos inclinados y áreas libres en los centros de manzana. IGAC



>1956. La carrera Décima, abierta en 1951, empezaba a dar lugar a edificios en altura. El lote de Inversiones El Cerro contiene una construcción baja con techos de teja. IGAC



CONVENCIONES

- CEMENTO
- CONCRETO
- MADERA
- METAL
- VIDRIO
- PIEDRA

10 50 100 cm



>Perspectiva incluida en los planos de Atuesta Guarín & Pombo. 1966. SDP. Supercade

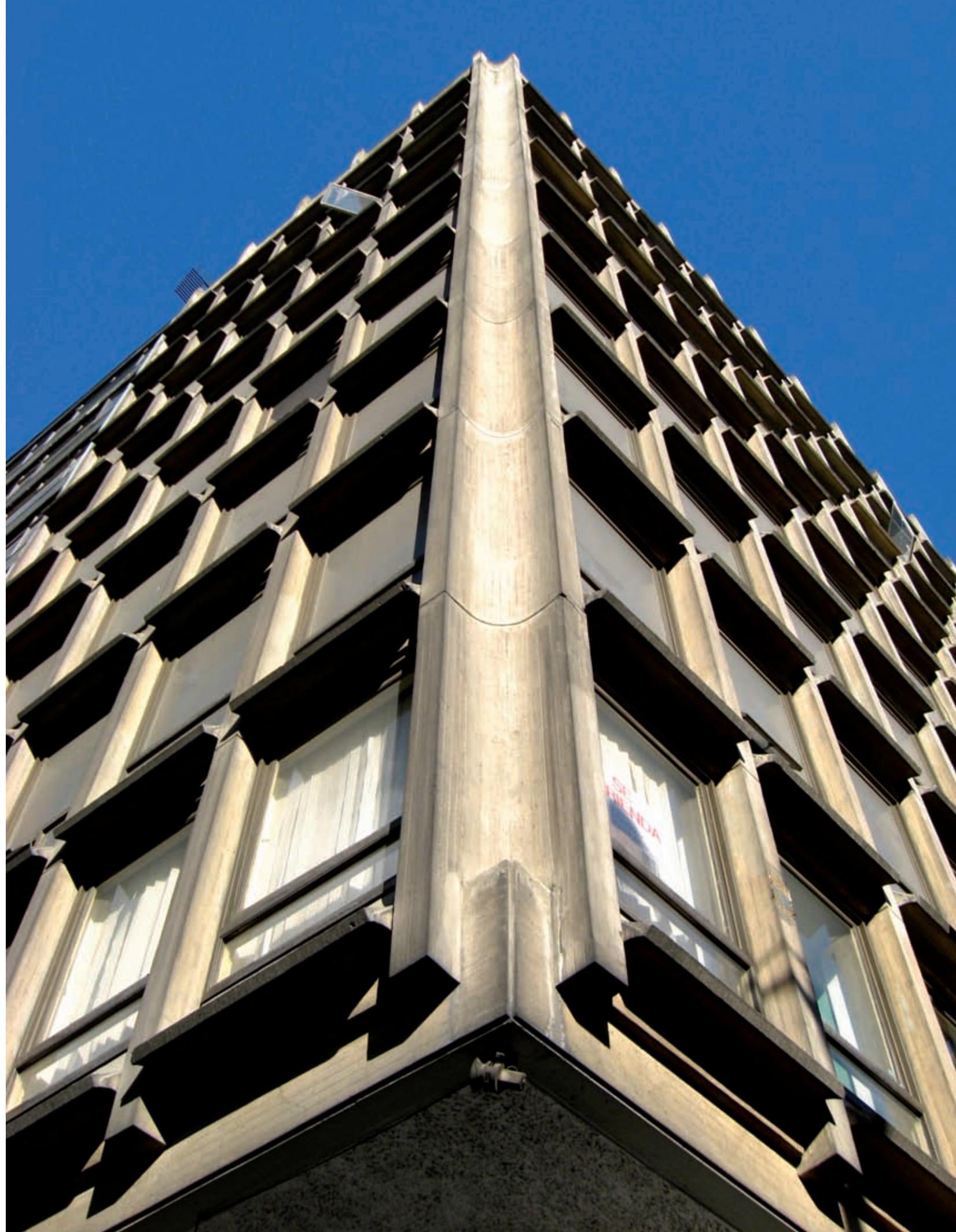
arquitectos e ingenieros Manrique Martín e Hijos Ltda. En 1966, se contrató como constructor responsable a Alfonso Atuesta Amaya, de ATUESTA GUARÍN & POMBO LTDA, y la licencia tuvo que ser revalidada en noviembre de 1966 por haberse excedido en índice de construcción. En 1967, con el edificio en obra, se solicitó la adición de un *pent-house*, argumentando que sus vecinos tam-

bién lo tenían. El edificio se encontraba en etapa de acabados en abril de 1968. Fue constituido en propiedad horizontal por Resolución 0632 del 8 de septiembre de 1969 (SDP. Archivo Central. ON29065).

Edificio de diez pisos, un semi-sótano y mezanine, con planta en forma de "H" que concentra los servicios y punto fijo –dos ascensores y escalera– en su parte media, gene-

>Izquierda: Corte fachada construido.

>Página opuesta: Fachadas occidental y sur. Foto: Carlos Hernández Llamas



rando así dos áreas diferenciadas de oficinas, una menor con iluminación desde el patio interior y otra mayor con fachadas sobre la carrera Décima y sobre la calle 16, por donde el edificio cuenta con la fachada más larga. Son nueve pisos de oficinas y en el primero y mezanine están los locales comerciales, incluido un local bancario que comparte el *lobby* de acceso del edificio. Los locales tienen acceso desde la avenida y desde la calle 16, y otro desde el nivel de mezanine que es el mismo del acceso al punto fijo, después de subir unas escaleras desde el andén de la calle 16, lo que genera una terraza sobre el acceso al parqueadero. La estructura es en concreto armado con columnas de concreto exentas de los muros en el primer piso, aunque en la torre los

elementos de verticales de la fachada asumen papel portante.

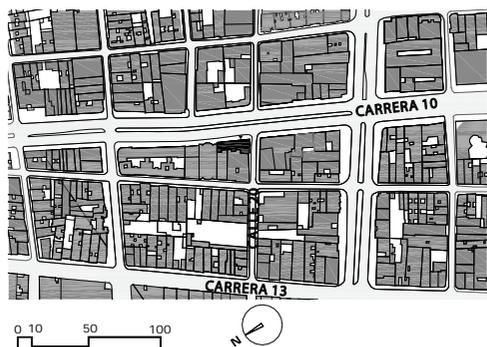
Se trata de un estupendo edificio para oficinas en donde se destaca la calidad en el detalle de las fachadas y la eficiencia en la distribución de circulaciones en las plantas tipo. La distribución en planta permite una amplia área libre de oficinas con iluminación y ventilación exterior a través de la fachada con ventanas de piso a techo, pivotantes y retrocedidas con respecto a la pieza de sección triangular que sirve a la vez de dintel y de antepecho. Llama la atención las columnas del primer piso, de doble altura, que parten de un cuadrado abajo y llegan a un octógono arriba, lo que da como resultado un elemento atípico y estéticamente muy llamativo.

Otro detalle interesante corresponde al *lobby* de acceso con una celosía de iluminación con piezas de concreto, o el recubrimiento en madera del *hall* de ascensores en las plantas tipo. El edificio se encuentra en muy buen estado de conservación. No presenta problemas de oxidación o filtraciones. Ha sufrido pocas modificaciones, a excepción del último piso de máquinas, en donde se ha adaptado la oficina de administración, y otras adecuaciones en oficinas individuales en las diferentes plantas. La modificación al diseño de la baranda, añadiéndole un travesaño, guardó coherencia con el diseño original y fue necesaria para disminuir el espacio entre la baranda y los escalones que al parecer resultaba peligroso.



> Esquina desde el interior de una planta tipo. Derecha: Ventana tipo desde el interior de una planta tipo.

Fotos: Carlos Niño Murcia



## Edificio Saraga

CARRERA 10ª #20-19

FELIPE ROLNIK

1968

Hasta antes de la construcción de la carrera Décima, en 1952, los dos predios –calle 20 números 10-02 y 10-30– que conforman el actual lote eran medianeros. Las demoliciones lo convirtieron en predio esquinero con frente a la avenida (Aerofotografías IGAC). El predio occidental –10-30– fue heredado de su padre por Cecilia Vergara de Martínez, aunque aparece a nombre de su esposo y adquirido por la sociedad conyugal (1913). Una vez viuda, Cecilia Vergara vende el predio con una casa de dos pisos a su hija Leonor Martínez de Acosta en 1941 (Escritura 394, Not.3). En 1951, el Municipio le compra a Guillermo Suárez Gómez, quien había heredado de su madre el predio oriental –10-02– (Escritura 486, Not.8). Este lote será afectado casi en su totalidad por la construcción de la avenida. En 1952, el Municipio permuta las 63,32 v2 que quedaron de este predio tras la afectación, a Arturo Acosta Soto –esposo de Leonor Martínez de Acosta–, quedando así colindantes los lotes 10-02 y 10-30 (Escritura 659, Not.3). En junio 1964, Martínez y Acosta venden el lote con casa de dos pisos y tres locales a Fabio y León Saraga Stolerman (Escritura 2714, Not.2), quie-

nes construyeron el edificio actual y constituyeron propiedad horizontal para una oficina por piso y locales en el primer piso aprobada mediante resolución 1012 del 30 de diciembre de 1968 (Escritura 3796, Not.2).

Es un edificio con locales comerciales en primer piso y mezanine, y con oficinas en los restantes pisos. El acceso y punto fijo son centrales y de allí actualmente se desprenden largos corredores para acceso a las oficinas individuales. En el diseño original, esta franja de servicios, escalera y ascensor, que se organizan en una franja, llegaban directamente a una planta libre. En el costado occidental hay unos patios interiores que iluminan y ventilan las áreas de servicios. La fachada se enriquece con unos balcones en concreto que sirven de remate sur de la torre.

Edificio bastante transformado por dentro. Su valor está en que, junto con el edificio Camacol y el Sodecom, conforman un conjunto uniforme en este tramo de la avenida. Está sujeto a constante mantenimiento.

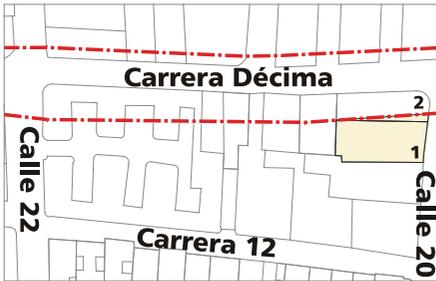
En 2007 se construyeron muros en *dry wall* para subdividir la planta libre en 22 oficinas individuales.



>Edificio Saraga.

Foto: Carlos Niño Murcia

> La Carrera de la Modernidad



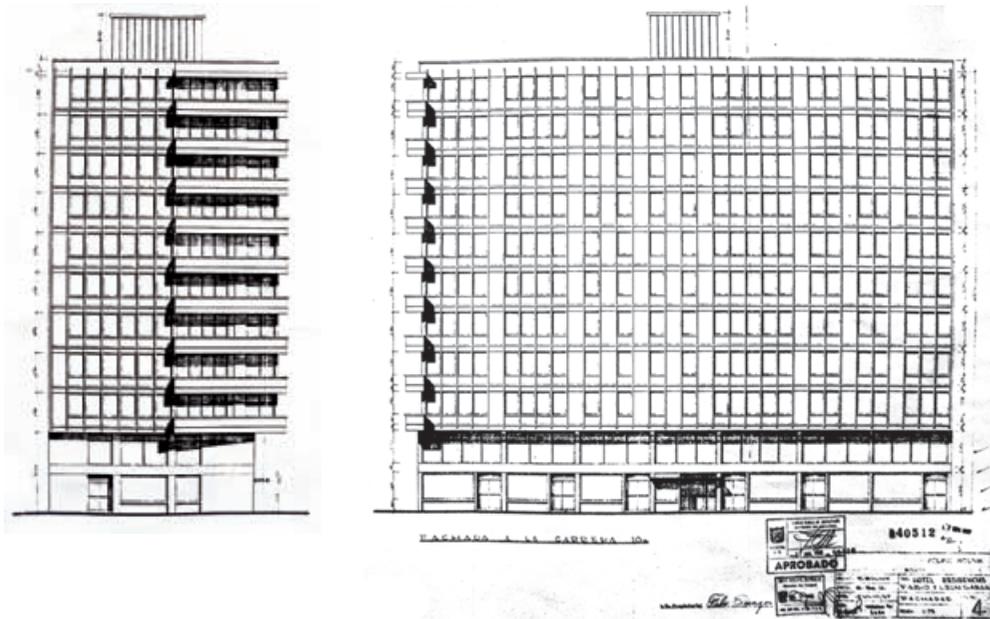
> División predial antes de la ampliación de la Avenida.



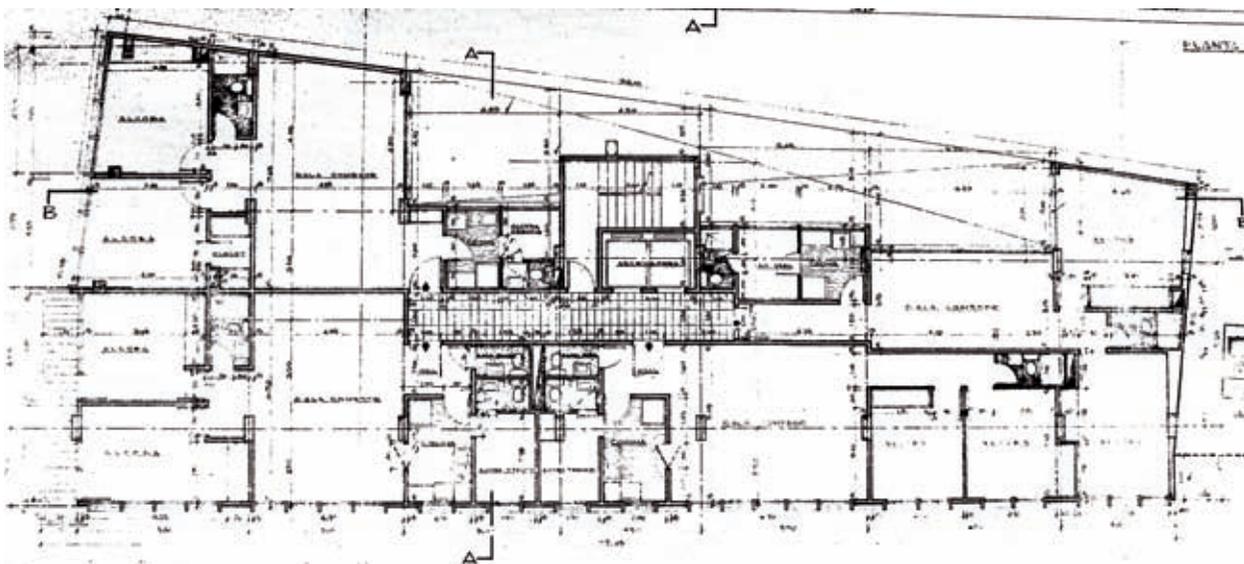
>1948. Antes de la obra de la Avenida el predio era medianero con único acceso desde la calle 20. IGAC



>1967. Lote liberado de construcciones para iniciar obra del edificio Saraga IGAC



> Fachada sobre la carrera Décima. Plano original de diseño. 1967. SDP. Archivo Supercade



>Planta tipo del diseño original. 1967. SDP. Archivo Supercade



> Ventana tipo. Derecha: Balcón en la esquina de la carrera Décima con calle 20. Abajo: Detalle fachada.  
*Fotos: Carlos Niño Murcia*

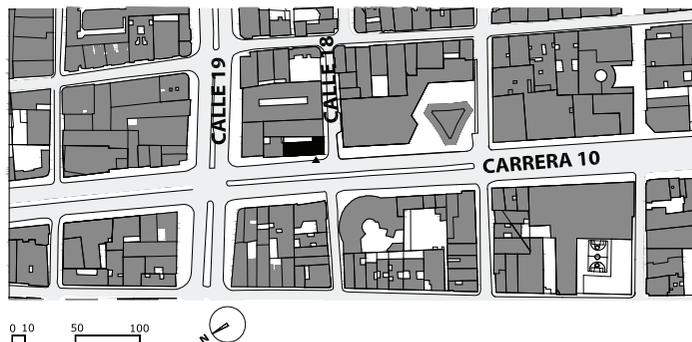


## Edificio Banco Antioqueño

CARRERA 10ª #18-36

JOSÉ M. CASTRO

1970



> Edificio Banco Antioqueño. Ha sido llamado Banco Comercial Antioqueño y actualmente se reconoce como Edificio José María Córdoba.

Foto: Carlos Hernández Llamas

El lote actual estaba compuesto por tres predios que en 1949 el Municipio compra por afectación de la carrera Décima (Escritura 315, Not.3). Para 1954 los tres predios tenían como único dueño a Santiago Gutiérrez (Escritura 354, Not.4), quien en ese año vende al padre Valentín Gutiérrez y a Margarita Gutiérrez, apareciendo en 1967 como Fundación Corazón Inmaculado de María. Por último, estos venden al Banco Comercial Antioqueño el lote con una casa de un piso edificada (Escritura 1455, Not.4).

Desde 1967 el Banco Comercial Antioqueño gestiona licencia para la construcción del edificio, obteniendo la número 4269 de 13-08-1970 para un edificio comercial en ocho pisos, mezanine, pent-house y sótano para un local bancario, y un local comercial y 43 oficinas. Esta licencia se modifica con la número 6076 de 22-10-1971, que adiciona un piso, un local comercial y cinco oficinas (SDP. Archivo Supercade. ON40832). Se contrata al arquitecto JOSÉ MARÍA CASTRO LUNA para la elaboración de los diseños y a MAURICIO SAMPER para la construcción.

Edificio de diez pisos en forma de "U" con amplio patio interior que

permite generar un corredor alargado iluminado con ventanas altas que dan luz a los accesos a las oficinas, todas con frente a la carrera Décima. En el ala extrema norte, se ubica en punto fijo –dos ascensores, escalera y baños–, desde donde se desprende el hall de oficinas descrito. En el primer piso hay dos locales alargados y un local más grande, bancario, todos con acceso directo desde la avenida y mezanine. La división en oficinas individuales, cada una con su baño y servicio, se organiza desde la modulación de la estructura en concreto, cada 6,45 metros.

La fachada es muy sencilla; en ella sobresalen del plano general los elementos verticales en concreto de la fachada portante. El material predominante es el concreto a la vista, pero a partir del tercer piso los antepechos se recubren con tres láminas metálicas de coloración amarilla.

Es un edificio con un diseño sencillo pero de calidad espacial, en el que sobresale el trabajo de carpintería en madera de enchapes y puertas. Los acabados de pisos, cielo rasos y enchapes de servicios han sido modificados, pero ascensores, dobles alturas, vanos y composición de planta se mantienen originales. Cuenta con



> División predial con los tres lotes originales.



> 1948. Manzana con edificaciones bajas y patios interiores. La carrera Décima ampliada afectará casi la totalidad de los edificios de la esquina de la calle 18. IGAC

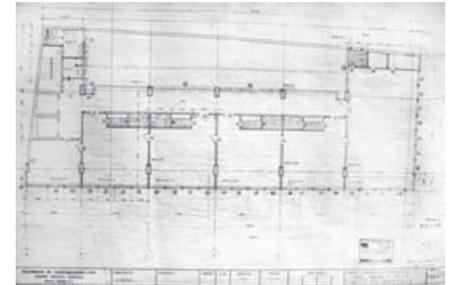


> 1967. Empieza a despejarse el lote de casas antiguas. Estado de la manzana tres años antes de la construcción del edificio Banco Antioqueño. La calle 19 aún no está ampliada en este sector. IGAC

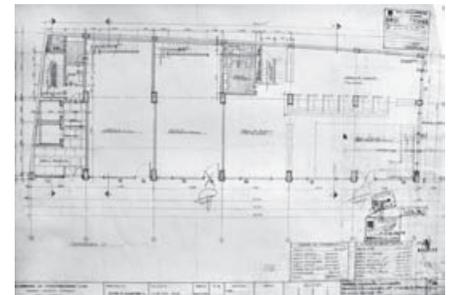


> 1970, septiembre. Edificio Banco Antioqueño en construcción.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

> Página opuesta: Fachada sobre la carrera Décima.  
Foto: Carlos Hernández Llamas



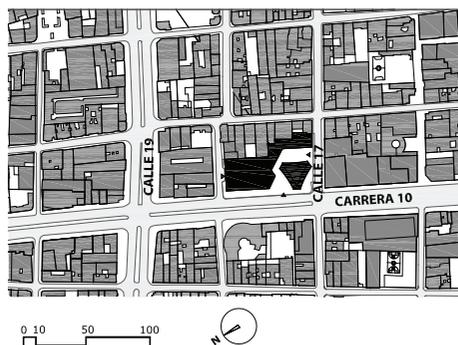
> 1970. Piso tipo, plano original con aprobaciones SDP. Archivo Supercade



> 1970. Primer piso, plano original con aprobaciones. SDP. Archivo Supercade

un lobby, aunque pequeño en planta, cuya doble altura enmarcada por un trabajo de alrelieves, le da elegancia y calidad. En lo urbano, este edificio contribuye a la ciudad conformando un zócalo vidriado, de doble altura que da vida a la avenida.





## Edificio Colseguros

CARRERA 10ª #17-72  
OBREGÓN VALENZUELA  
1974

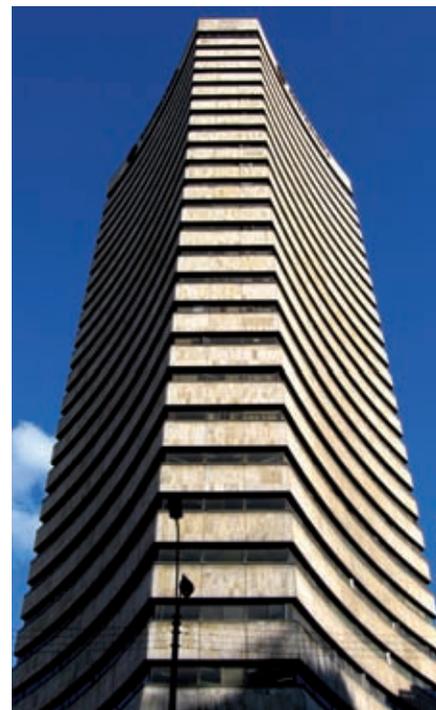
Hasta 1964 se componía de trece predios, año en el que, entre julio y septiembre, seis fueron adquiridos por "R. Núñez e Hijos Ltda.". En diciembre de 1964, esta sociedad vende la totalidad a la Compañía Colombiana de Seguros, constructora del conjunto en 1974. Licencias: 3827 31-07-1972; 2400 24-05-1973, y 1140 23-06-1975. El diseño es de la firma OBREGÓN & VALENZUELA.

El proyecto consta de una torre de 39 pisos y una plataforma de seis pisos cuyo conjunto se resuelve alrededor de espacios públicos. El conjunto tiene tres sótanos, uno de los cuales solo ocupa la mitad del predio bajo la plataforma. A partir del tercer piso de la plataforma, las plantas se escalonan generando terrazas. La torre de planta triangular tiene una estructura resuelta con una gran columna central y muros confinantes del punto fijo. Esto permite una distribución de oficinas contra las fachadas y las circulaciones alrededor del núcleo en donde están los ascensores a partir del piso 16. Los ascensores se desplazan hacia occidente.

Sin duda el mayor valor que tiene el conjunto Colseguros está en el sistema estructural que da soporte a la

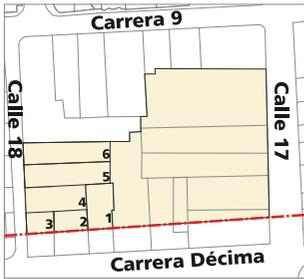
torre de 39 pisos, el espacio público generado dentro del predio que se integra con la ciudad y con la plataforma comercial, que a su vez se resuelve alrededor de un agradable vacío central iluminado a través de una amplia marquesina en vidrio.

El edificio se mantiene en buen estado de conservación. Se han presentado problemas de encharcamiento en las plazoletas y filtraciones en el sótano. Los materiales de acabados de pisos han sido cambiados y en varios puntos se han instalado cielo rasos, divisiones de oficina, paneles, etc.



›Edificio Colseguros. También conocido como Torre Colseguros, actualmente propiedad de la Contraloría General de la República.  
Foto: Carlos Hernández Llamas

> La Carrera de la Modernidad



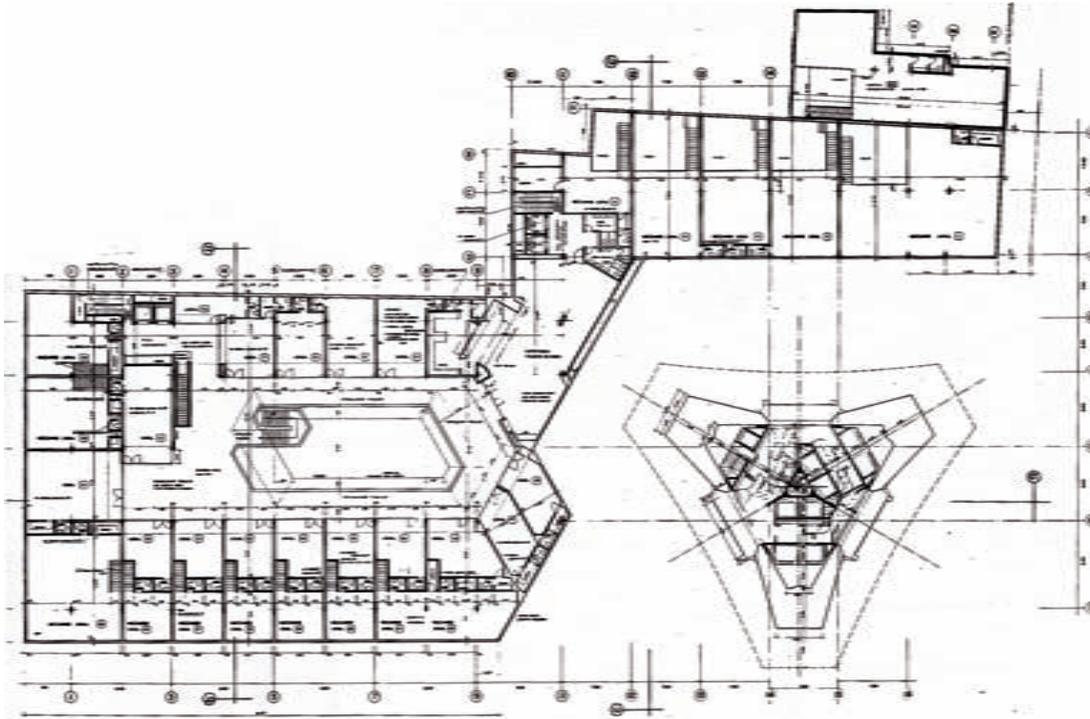
> División predial antes de julio de 1940.



>1936. La ampliación de la carrera Décima se hizo en este sector a ambos costados, aunque el costado oriental es el más afectado.  
IGAC

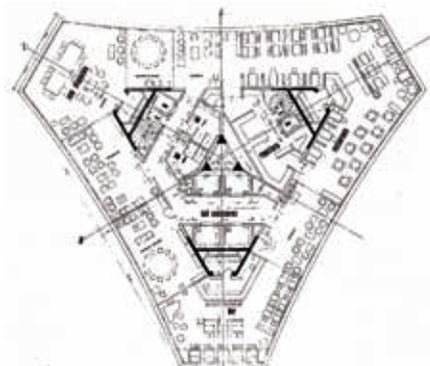


>1967. Por varios años el lote cumplió la función de parqueadero; sólo unos pequeños edificios se mantuvieron con frente a la carrera Décima.  
IGAC



>Planta tipo. En la plataforma se observa el vacío central y la distribución de locales comerciales.  
*Revista ESCALA, número 54-55, 1977*

>1974. La torre en el entorno recién construida.  
*Revista ESCALA, número 54-55, 1977*

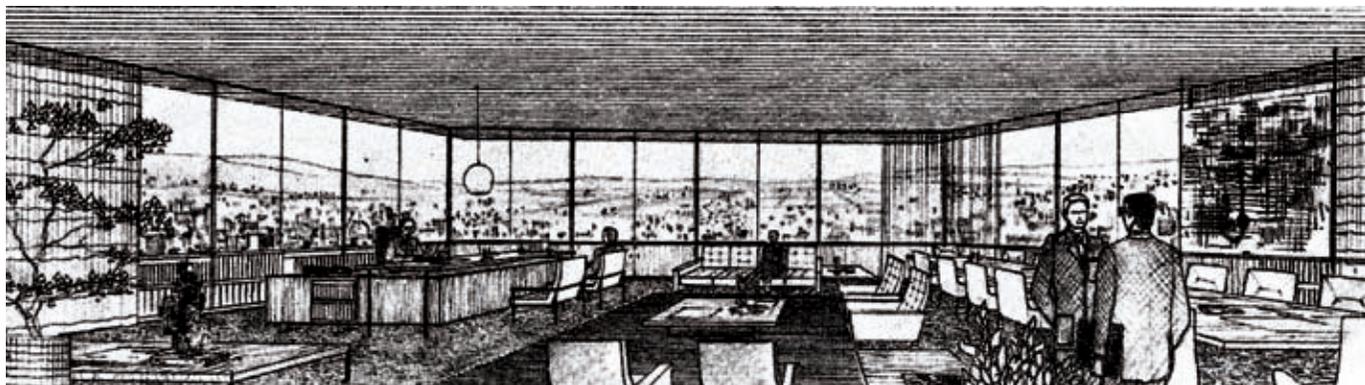


>Planta tipo de la torre, con el punto fijo en el centro.  
*Revista ESCALA, número 54-55, 1977*





> Estado del lote en octubre de 1957, donde se construiría el edificio en 1974.  
*Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – Colección Museo de Bogotá*



> Perspectiva de una oficina en la torre realizada por los proyectistas.  
*Revista ESCALA, número 54-55, 1977*

> La Carrera de la Modernidad



>Plataforma comercial.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*



>Detalle de mural en altorrelieve localizado junto una de las escaleras de la plataforma.  
*Foto: Carlos Hernández Llamas*



>Vacío central de la plataforma.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*

>Página opuesta: Iglesia Santa Inés, carrera Décima con calle 10, 1957.  
*Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – Colección Museo de Bogotá*

[edificios desaparecidos]



## Plaza Central de Mercado (antes de la Concepción)

CARRERA 10ª CALLE 10ª  
1858-1953

La plaza Central de mercado, antes de La Concepción, se construyó por iniciativa de Juan Manuel Arrubla y Martínez cuando se debía sacar el mercado de la Plaza Mayor, o de Bolívar. Fue inaugurada el 3 de abril de 1858, hacia 1920 el pabellón occidental fue reconstruido y la firma estadounidense ULEN & COMPANY proyectó el pabellón oriental y los centrales (El Espectador, 1948-12-20, p. 4).

Dos décadas después la Plaza y el pabellón de carnes eran considerados un foco de infección, un serio problema de higiene en la ciudad. De manera reiterada los columnistas de la prensa se pronunciaron al respecto, pidiendo la pronta demolición de este mercado popular:

-¿Nos traerá el nuevo año la desaparición de la plaza de mercado de La Concepción? Esta sí sería la obra magistral del actual alcalde. Más de un siglo lleva de servicio aquella y ya es hora de que las señoras verduleras –cuyo hermoso y castizo vocabulario tanto admiro–, pasen a otro sitio menos central, más aseado, en donde quepan con amplitud dentro de los “puestos” sus casi



>Demolición plaza Central.

Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

siempre respetables humanidades y los tropicales productos, más valiosos que el oro, de los cuales nos alimentamos. En tanto que la plaza central exista a cien metros de distancia del Capitolio Nacional, la ciudad está perdida (Camilo Pardo Umaña en: El Espectador, 1948-12-20, p. 4).

La plaza tenía un pabellón central mayor y otros dos a cada lado en los costados oriental y occidental. El principal tenía dos cuerpos, con

un eje central, de la calle 10 a la 11, abierto y donde aparecían cuatro quioscos menores más una rotonda en el medio. Esta estaba compuesta de una parte baja, a manera de deambulatorio con pilastras muy decoradas, rematadas en ménsulas y con un adorno sobre el capitel intermedio, las ventanas son en arcos rebajados con dos columnillas cuyos capiteles se deforman para adaptarse al arquitrabe inclinado. En el centro una torre más alta con ven-



> Plaza central de mercado, glorieta central.  
*El Tiempo, 1953-10-29, p. 6*



> Plaza de mercado.  
*Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá*

tan en el tambor, con una cubierta cónica y profusos decorados, ante todo en las cornisas. Los pabellones laterales tenían dos pisos y en su parte interna unos arcos triangulares con un dintel que resaltaba su perfil, mientras que afuera había arcos rebajados con una prominente clave

en el medio, balaustradas en el balcón intermedio y ménsulas grandes para sostener el ático. Su elaboración externa era de calidad y seguía los cánones con rigor.

Ya en 1945 el alcalde Juan Pablo Llinás y el secretario de obras públicas de turno buscaban en el occi-

dente de la ciudad un terreno para edificar una Gran Central de Víveres para reemplazar la plaza Central. (El Tiempo, 1945-3-13, p. 13) Finalmente la plaza y el pabellón de carnes fueron demolidos para dar paso a la Avenida del Libertador, al progreso y al beneficio de los propietarios de finca raíz. El 1 de junio de 1952 se iniciaron los trabajos en la primera etapa, demoliendo los dos pabellones orientales ya desocupados, construidos en 1926. Los pabellones occidentales fueron destinados exclusivamente a la venta de víveres (Luis Elías Rodríguez en: El Espectador, 1952-4-18, p. 7) y se inició la construcción de una plaza provisional en la carrera 30 con calle 13 para albergar a los vendedores desalojados (El Espectador, 1952-5-27, p. 3).

## Plaza de las Nieves

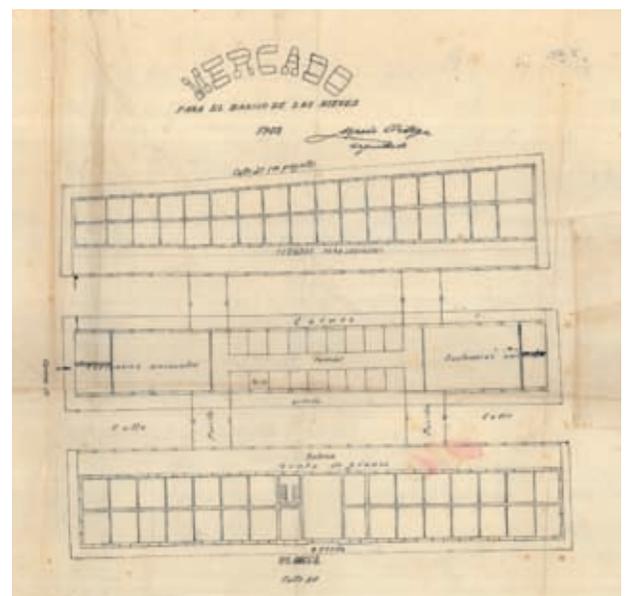
CARRERA 10ª CALLE 20ª  
1905-1953

La plaza de Las Nieves estaba ubicada entre carreras Novena y Décima y entre calles 20 y 21. Construida con diseños del arquitecto ALFREDO ORTEGA RICAURTE en 1905. Según la prensa los locales de la plaza de las Nieves debían estar desocupados para finales de enero de 1950, pues empezaría las demoliciones en esta zona para ampliar la avenida del Libertador (El Tiempo, 1950-1-10, p. 3). En julio de 1953 el alcalde de Bogotá, coronel Julio Cervantes, decretó la clausura definitiva de las plazas de mercado de La Concepción, Las Nieves y Chapinero. El motivo principal de esta decisión fue que “el funcionamiento de las plazas (...) no presta a los ciudadanos garantías de seguridad, moralidad y salubridad”. Las plazas serían reemplazadas por la gran central de abastecimiento (El Tiempo, 1953-7-17, p. 3). En octubre de 1953, demolida ya la plaza, el municipio ofrece para la venta el lote que ocupaba (El Tiempo, 1953-10-1, p. 3).



> Mercado de las Nieves, 1948.

*Saldarriaga, 2000, p. 165, Archivo JVOR, SMOB, número reg. I-69a*



>1903. Mercado para el barrio de Las Nieves, planta.

*Archivo de Bogotá*

## Templo y Convento Santa Inés

CARRERA 10ª CALLE 10ª  
1645-1956

El Convento y la iglesia construida entre 1638 y 1645, fueron encargados por el Alférez mayor de Santa-fé Juan Clemente de Chávez, quien hizo donación de propiedades con el propósito de dar vivienda a las religiosas de la Segunda Orden Dominicana. (Bogotá de la devastación a la esperanza, s.f.)

El primer claustro sería demolido por iniciativa de la heredera de Clemente de Chávez, doña Francisca Herrera Campuzano, pero tiempo después, por iniciativa del arzobispo de Bogotá Juan de Arquinao, se construiría un nuevo convento más amplio. La

iglesia de una nave contaba con una sola torre que desapareció con el terremoto de 1743 y fue remplazada por la espadaña que permanecería hasta la demolición del templo. Con el tiempo la iglesia, propiedad de los monjes redentoristas, permanecería en su lugar ya sin el convento que la acompañaba y frente a la plaza central de mercado de la ciudad. Con la ampliación de la carrera Décima la iglesia fue demolida en 1956, a pesar de las fervientes críticas a la destrucción del patrimonio colonial de la ciudad y el recuerdo fresco en la memoria de lo ocurrido con el claustro de Santo Domingo.

Durante varios años se desarrolló en la ciudad un debate alrededor de las demoliciones de las iglesias San Juan de Dios y Santa Inés. Para algunos la solución era un *round point* o glorieta que preservara la iglesia entorpeciendo el tráfico, pero con las obras tan adelantadas ya era imposible hacer cualquier desvío o intervención según palabras del director de la oficina del Plan Regulador Carlos Arbeláez (El Espectador, 1951-8-11, p. 3). Otros profesionales como Carlos Martínez Jiménez proponían que la iglesia fuera trasladada (El Tiempo, 1953-8-19, p. 18).

Los trabajos de demolición finalmente se iniciaron el 13 de noviembre de 1956 (Intermedio, 1956-11-13, p. 3) y la “piqueta del municipio” llevaría la carrera Décima hacia el sur como estaba previsto, no sin antes salvar las obras de arte del templo y rescatar la tumba de José Celestino Mutis. Esta fue descubierta el 13 de febrero, luego de una exploración realizada por Luis Duque Gómez que terminó con el hallazgo de 141 tumbas, incluyendo osarios y la tumba de Mutis, cuyos restos fueron trasladados al Claustro de Nuestra Señora del Rosario, donde aún permanece (Duque, 1960).



>1953. Campanas de Santa Inés. Vista hacia el norte, hacia la Plaza de Mercado de la Concepción, en demolición. Tres años después caería Santa Inés.

Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



## Edificio Salgado

CARRERA 10ª CALLE 13

DEMOLIDO EN 1952

El edificio Salgado constituye uno de los grandes obstáculos por derribar para poder dar paso a la carrera Décima. Se trataba de un edificio de ocho pisos, junto con otro vecino al frente conocido como La Morada del Altísimo. En agosto de 1952 el Salgado fue demolido "cuando un enorme tramo de los últimos pisos fue derribado utilizando la fuerza de un pesado camión con cables amarrados a los muros, que hizo que varias toneladas de escombros cayeran con grande estruendo sobre la calle" (El Espectador, 1952-8-27, p. 1).



>Momento de demolición del edificio Salgado.  
*El Espectador*, 1952-8-27, p. 1

[edificios intervenidos]

> Ciudad Restrepo, 1947.  
*Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*  
*Colección Museo de Bogotá*



## Cité Restrepo

CARRERA 10ª #22-92/98  
GABRIEL SERRANO CAMARGO  
1940

Conjunto proyectado por Gabriel Serrano mientras trabajaba en la firma CASANOVAS Y MANHEIM; lo presentó como tesis para obtener el título de Ingeniero en la Universidad Nacional de Colombia en 1934. La construcción fue iniciada por la firma CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ y el arquitecto JULIO CASANOVAS en 1939 (Revista *Proa* número 163). Cien apartamentos y un edificio de servicios comunales componían el proyecto. Forma parte de las primeras obras de Serrano en donde empieza a aplicar elementos del lenguaje moderno y era de las primeras veces que se usaba en el país la tipología de vivienda en apartamentos y por propiedad horizontal. Se caracteriza por la horizontalidad y sencillez de sus fachadas, a las que incorpora planos curvos y contraste de materiales (pañete, piedra y ladrillo). El conjunto original consistía en cuatro bloques de tres pisos, cada uno con un patio central que iluminaba puntos fijos y servicios de los apartamentos. La separación entre los cuatro volúmenes generaba un espacio de acceso vehicular y peatonal en forma de cruz con entrada principal desde la calle 22. Años después, al decidir construirlo, la cruz central se

transformó en seis patios intercomunicados con un corredor central.

A causa de la ampliación de la carrera Décima fue demolida la mitad del proyecto en 1951 y se construyó un nuevo volumen con nueva fachada diseño de TEJEIRO, BLUMENTHAL Y CIA. LTDA. El valor de los cuarenta y cinco apartamentos comprados por el Municipio para la ampliación de la Avenida se calculó entre un millón y medio y dos millones de pesos (El Espectador, 1950-1-10, p. 10). Según el contrato, la demolición de-

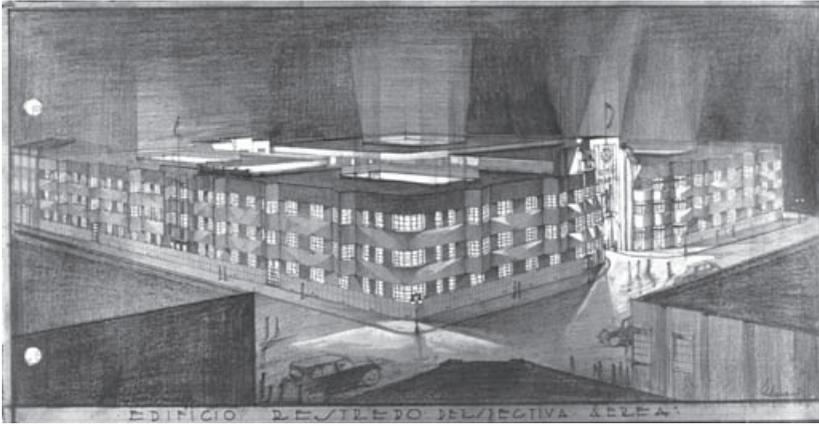
bía terminarse a principios de 1951 (El Espectador, 1950-11-30, p. 8). El proyecto de TEJEIRO y BLUMENTHAL consistió en un edificio de tres pisos en estructura de concreto, con un frente de doce metros sobre la Avenida. El primer piso, de uso comercial, contaba con diez y siete locales, y en los dos últimos, de vivienda, había catorce apartamentos con *hall*, salón-comedor, dos alcobas, dos baños, cocina y terraza (El Tiempo, 1951-8-2, p. 18).



> Ciudad Restrepo hacia 1947.

Foto: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

> La Carrera de la Modernidad



> Perspectiva aérea del "Edificio Restrepo" que hace parte de la tesis presentada por Gabriel Serrano Camargo en 1933.  
*Tesis de Gabriel Serrano. Universidad Nacional de Colombia*



> Cité Restrepo hacia 1947.  
*Saldarriaga, 2000*



> Planta modificada por Gabriel Serrano y Julio Casanovas para la construcción. La línea amarilla indica hasta donde llegó la demolición en 1951, la línea roja es el nuevo paramento que debió construirse.  
*Revista PROA, número 163*



> Planta cortada por la carrera Décima diseño de Tejeiro, Blumenthal y Cia. Ltda. De la línea amarilla hacia el occidente corresponde a la construcción antigua de 1940.  
*SDP. Archivo Central*



## Hospital San Juan de Dios

CARRERA 10ª #1-00

CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ  
(EDIFICIO MODERNO) 1952

El hospital San Juan de Dios, cuyos edificios fueron construidos entre 1911 y 1980 fue, hasta los años sesenta, un sólo predio contra el que chocaba la carrera Décima. Sin embargo, con la ampliación de esta hacia el sur, el predio del Hospital fue atravesado. El Instituto Nacional de Cancerología y el Instituto Materno Infantil, en el costado oriental, fueron separados del resto de edificios que quedaron en el lado occidental de la Avenida.

El proyecto para el edificio moderno del Hospital San Juan de Dios fue construido por iniciativa de la Junta de Beneficencia de Cundinamarca y estuvo a cargo de la firma CUÉLLAR SERRANO GÓMEZ. Según la prensa empezó a construirse el 2 de enero de 1949 (El Espectador, 1948-3-8, p. 1) y fue inaugurado el 14 de agosto de 1952. (El Tiempo, 1952-8-1, p. 3) El edificio de ocho pisos, estructura de concreto y con capacidad para mil doscientas personas fue calificado en la época como el "más grande hospital del país" (El Tiempo, 1949-3-9, p. 1) y costó ocho millones y medio de pesos (El Tiempo, 1952-8-1, p. 3).

>1950. Edificio moderno en construcción.  
*Revista PROA, número 39, 1950*



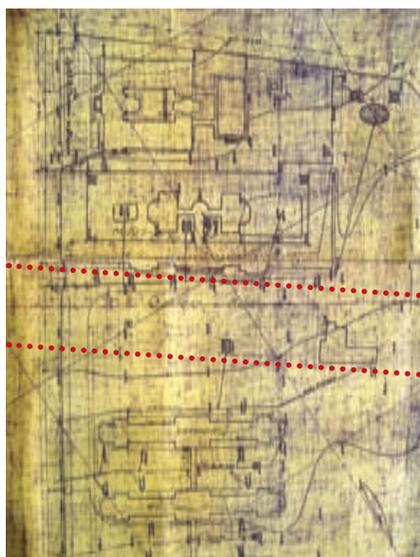
>Instituto Materno Infantil.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*





>Obra del hospital San Juan de Dios, 1952.

Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá



>1934. Planta Hospital San Juan de Dios antes del trazado de la carrera Décima. Las líneas rojas indican la afectación de la ampliación en el lote del Hospital. Romero, 2008



>1964. Detalle planta Hospital San Juan de Dios. Romero, 2008



>1964. Avance de la obra de la carrera Décima. IGAC

## Centro Internacional

CARRERA 10ª #27-27

CUÉLLAR SERRANO CAMARGO

1953

Desde las primeras propuestas del Plan Regulador se necesitaba un centro cívico fuera de los límites del llamado centro histórico de la ciudad. Un lugar apropiado se identificó en inmediaciones del sector de la recoleta de San Diego, donde funcionaba la Escuela de Cadetes y el Ministerio de Guerra. Los terrenos fueron negociados y adquiridos por el municipio que contemplaba en el plan urbano la construcción de la avenida del Libertador (ampliación carrera Décima) y la intervención del Parque de la Independencia. A partir de 1948 se comienzan las conversaciones para la construcción de un hotel en la ciudad (El Tiempo, 1948-2-15, p. 16) con el fin de presentar una nueva cara a la ciudad y cubrir la necesidad de dar alojamiento a los visitantes de la ciudad con ocasión de la Conferencia Panamericana (Gómez, 2006). El claustro de San Diego sería demolido para abrir paso al nuevo hotel y a la carrera Décima. Años después José María González Concha, con la colaboración de Gabriel Serrano, "desvirtuó el carácter de la iglesia y reconstruyó el desaparecido claustro, con una localización diferente y menor tamaño" (Escovar, 2004).

Para el nuevo y moderno hotel que se propuso construir el municipio bus-

có la ayuda de técnicos extranjeros (El Tiempo, 1953-3-18, p. 16) y sería diseñado por la firma estadounidense HOLABIRD, ROOD Y BURGEE, pero construido por CUÉLLAR, SERRANO, GÓMEZ, quienes adaptaron el diseño al lugar y a los materiales locales. La primera piedra fue colocada el 1º de febrero de 1950 (El Siglo, 1950-1-12, p. 1). Con la construcción del hotel Tequendama, inaugurado el 16 de mayo de 1953 (El Tiempo, 1953-5-8, p. 9), y la importancia que este adquiere en la ciudad, sumado a los resultados positivos en términos económicos e inmobiliarios, el sector se hace de gran importancia para el desarrollo urbano de la ciudad (Gómez, 2006). El templete del Libertador y el round point de intersección entre la calle 26 y la carrera Décima no duraron mucho en el lugar y con el aumento del tráfico se construyó, bajo la segunda administración Mazuera, la serie de puentes y viaductos existentes en el sector.

El Centro Internacional es el proyecto moderno más importante que se ha hecho en Colombia, por la participación de las principales firmas de arquitectos del país, por la calidad de sus edificios y por concretar los ideales urbanos de la modernidad.



> Hotel Tequendama y Escuela Militar.  
Foto: Paul Beer. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - Colección Museo de Bogotá

> Página opuesta: Residencias Tequendama.  
Foto: Germán Téllez Castañeda. Téllez, 1988, p. 282



>Página opuesta: Obras de adecuación de la carrera Décima al sistema de transporte masivo TransMilenio, 2009.  
*Foto: Carlos Hernández Llamas*

# conclusiones



>Panorámica de la carrera Décima al sur de la calle 15, vista actual desde la torre Colseguros.  
*Foto: Carlos Niño Murcia*



Como en toda investigación, nunca se puede decir que una pesquisa está plenamente concluida. Siempre quedan temas, fuentes, relaciones por profundizar y por eso “la función debe continuar”. Aun con enfoques o desde campos similares, es conveniente y plausible volver a mirar un asunto, y mucho mejor si es para desarrollar aspectos que no se elaboraron de modo suficiente o para dar una perspectiva diferente a su explicación. Así son la investigación y el conocimiento: una labor permanente, crítica y de debate, de búsqueda en otras canteras, con lentes diferentes ante los documentos disponibles, de diversos ángulos de análisis o complementada con otras disciplinas y capacidades.

En este caso de la carrera Décima, sería interesante adelantar una investigación más detallada sobre precios y valores de todos los predios de la calle, no solo de los 21 edificios descollantes que aquí trabajamos, y si este tema fuera trabajado por economistas y estadísticos, por expertos inmobiliarios y de tributación, es seguro que daría mayores luces sobre el problema. De igual manera, se podrían mirar los aspectos sociales, algo ajeno a



nuestras capacidades profesionales: las formas de vida y de trabajo, las implicaciones del trabajo corporativo en grandes edificios y con distribución de “planta libre”, los grupos masivos de trabajadores de cuello blanco, los trabajos adicionales que propició, de loteros, aseadores, porteros, operarios de mantenimiento, mensajeros, almacenistas, clientes y otros más, con sus relaciones y mentalidades desarrolladas y enfrentadas.

En lo que se refiere a la arquitectura, es bienvenido hacer monografías más detalladas sobre cada uno de los edificios descollantes o sobre otros edificios de la Décima; ver más sobre sus autores, técnicas, clasificaciones formales y tipológicas, o hacer comparaciones e identificar pautas comunes entre varios de ellos. Acá nos limitamos a unas breves monografías de los 21 inmuebles seleccionados, pues nos interesaba dar una idea general, presentarlos someramente todos para lograr una primera aproximación al asunto y sacar a la luz el patrimonio arquitectónico que la avenida contiene y está en abandono. En asuntos de urbanismo, se podrían ver mejor las implicaciones de la avenida: el impacto sobre los diferentes sectores, el centro y los alrededores de la Plaza de Bolívar, la carrera Séptima, el Centro Internacional, San Victorino, la Avenida Caracas, los desarrollos al sur del San Juan de Dios, el área occidental que incluye del barrio Santafé a la plaza España y hasta el hospital San Carlos. O podrían estudiarse mejor sus relaciones –teóricas y prácticas– con el Plan Regulador o la urbanística del CIAM, con las obras monumentales de Rojas Pinilla o los posteriores desarrollos del Distrito Especial y el Frente Nacional... Por ahora presentamos, a manera de conclusión, los factores primordiales que nos parece que caracterizan y califican la operación de apertura y construcción de la Décima.

## Los principales elementos de la carrera Décima

### Una ruta para integrar norte y sur, para colonizar el sur

Sin duda, la iniciativa de construir la avenida nació de la necesidad de comunicar las expansiones del norte

y del sur de la ciudad. Antes de su apertura, para ir de un extremo al otro forzosamente se debía pasar por el centro tradicional y en éste no había una calle amplia que lo atravesara. Quizás se podía pasar por la carrera Séptima, pero esta era estrecha, congestionada y al salir hacia el sur era tortuosa y muy difícil; la avenida Caracas no existía pues se terminaba en la Avenida Jiménez, y más al occidente los pantanos hacían imposible el paso de sur a norte. Además, la carrera décima existente tan sólo tenía 8 metros de ancho y se interrumpía en la calle 23 por el norte y, por el sur, en la ciudadela hospitalaria de La Hortúa. Al abrirse la nueva carrera Décima se integró la ciudad, se habilitaron las áreas del sur para la urbanización y fue más franca la salida a San Cristóbal y el 20 de Julio. Esta condición de paso expedito, y además de único paso, fue su mérito y valor, pero también su tragedia, pues todos –todos– los buses pasaban por allí, como si fuese un corbatín que venía de los barrios del norte y el noroccidente, cruzaban la Décima y luego se dispersaban hacia los barrios del sur y del suroeste. Esta fue la causa de la supercongestión que sofocaría la calle y marcaría el carácter de los comercios y demás servicios que se prestaron en la avenida.

### La carrera de obstáculos

La construcción de la avenida fue algo realmente difícil, como abrir una trocha en medio de una tupida selva, de construcciones y paredes, de la oposición de muchos particulares, de varias instituciones y algunas comunidades religiosas. Diversos edificios especiales debieron ser demolidos o reformados desde la calle Primera, donde estaba el conjunto hospitalario de San Juan de Dios, y fue necesario tumbar el muro para que la calzada pudiera seguir hacia el sur, además de demoler la casa de los médicos internos y dividir el Hospital de la Misericordia del resto de la ciudadela. Entre las calles 10 y 11, bullía la plaza de mercado Central, antes de La Concepción, una actividad con muchos enemigos obsesionados por demolerla y desplazarla a la periferia, para lo cual adelantaron una intensa y prolongada campaña en su contra. Pero a la vez era un problema social delicado, por los vendedores y los comerciantes quienes, por supuesto, se oponían al traslado. Sobre la calle 13, se erguía el

edificio Salgado, una importante estructura de ocho pisos y con un elaborado eclecticismo de raigambre europea, un lenguaje muy moderno para los tiempos de su construcción. Al frente tenía el edificio conocido como “la Morada del Altísimo”, de tan sólo tres pisos, pero también de delicada factura clasicista. En medio de los dos pasaba una carrera Décima muy estrecha y oscura.

Más adelante, entre las calles 20 y 21, funcionaba la plaza de mercado de las Nieves, actividad que, como la de la Central, también era rechazada, aunque sin tanto ahínco. Fue demolida, pero luego reapareció un poco más pequeña sobre la calle 20 con carrera octava, y allí se mantiene en la actualidad. Otro problema mayor fue el edificio de apartamentos conocido como *Cité Restrepo*, que había sido construido recientemente (1940) y del cual, para dar paso a la Décima, fue necesario demoler más de la mitad del conjunto y reconstruir la parte oriental. Esto se hizo para que se ajustara al nuevo lindero determinado por la calle ampliada, pues, como estaba antes, ocupaba más allá de la línea del separador del nuevo trazado. Al llegar a la altura de la calle 23, la manzana era una sola desde la carrera 9 hasta la 12 y constituía un obstáculo más en el paso de la Avenida. Y más adelante, en el parque del Centenario, fue necesario atravesarlo y hacer a un lado el templete del Libertador, monumento que fue primero desplazado al medio de la glorieta que allí se dispuso y luego trasladado al Parque de los Periodistas. Al final se encontraban la Escuela Militar y la Recoleta de San Diego; allí se destruyó la Escuela para que en su lugar se levantara el Hotel Tequendama, y fueron reconstruidos el templo y el claustro en el lote resultante.

Pero además, dada la estrechez de la carrera original y la densidad de construcciones que la paramentaban, fue necesario comprar todos los predios para dar campo a la avenida, desde la calle primera hasta la calle 26 y la Plaza de San Martín, en la calle 32. O sea que, además de los edificios importantes, todo el transcurso fue un gran problema y estuvo lastrado por variados conflictos y dificultades. Fue dispendioso abrir la avenida en medio de tan tupida maraña urbana, con varios obstáculos mayores y muchos menores, todos intrincadamente densos y problemáticos.

## Tradición vs. Progreso

Las operaciones y polémicas estuvieron signadas por la tensión entre tradición y progreso<sup>1</sup>. Desde quienes defendían la necesidad de tener vías amplias para acoger el automóvil y su número creciente que congestionaba el tráfico, hasta los comentarios y argumentos en defensa o en contra de la iglesia de Santa Inés, en todos aparece la dualidad citada, a veces de manera profunda y lúcida, las más de manera convencional y esquemática. Sobre esta tensión estuvo, está y estará la discusión sobre la conservación del patrimonio, lo mismo que los argumentos de quienes quieren demoler una construcción antigua para dar paso a un edificio más alto, más denso o con tecnologías recientes. Muchas veces la discusión oculta los intereses económicos que impulsan tales iniciativas, casi siempre de ambiciones especulativas más que de preocupaciones culturales.

Estos dos conceptos caen con facilidad en el convencionalismo y el lugar común. A ellos se adscriben adeptos poco interesados en su dialéctica y lúcida solución, más bien tercamente radicales y maniqueos. Al ser la ciudad un fenómeno en permanente construcción, se torna difícil la decisión de qué preservar y qué renovar o reemplazar. Es el choque conocido y apasionado entre los conservacionistas y los desarrollistas. Como se vio en las discusiones acerca de la iglesia de Santa Inés, una construcción de valor histórico pero de poco valor arquitectónico, con una fachada extraña para una iglesia, si bien con mayor interés en la nave interior, pero en todo caso sin la importancia que ameritara suspender la avenida o hacer que esta rodeara la iglesita. Pero una tensión semejante no apareció en torno a la demolición de las dos plazas de mercado, sobre todo de la Central, antes de La Concepción, que era de gran calidad arquitectónica y hubiera sido acertado conservarla, para otra función por supuesto, porque la existencia del mercado sí creaba congestión y desaseo en el sector. Quizás hubiera convenido demoler el pabellón pequeño que daba hacia la carrera e impedía la ampliación de la vía, pero la rotonda central y la parte posterior hubieran podido ser

<sup>1</sup> O el supuesto progreso, pues al final de siglos de tal desarrollo y al ver la vida y el estado de depredación actual del mundo, podemos concluir que se trata de una idea mal direccionada y que requiere una revisión radical.



›Edificios Sodecon y Camacol, 1966

Foto: Saúl Orduz. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – Colección Museo de Bogotá.

un bello conjunto reciclado, sobre todo si se lo compara con lo que allí nos quedó. En todo caso, era necesaria la apertura de la avenida, y es difícil imaginar lo que hubiera sido de la Bogotá del siglo actual sin esa vía moderna.

### El Rey Midas

En el texto se graficaron y comentaron los impactos económicos de la ampliación de la Décima. En realidad, se trata de un tema que acá tan sólo se insinúa y que amerita una investigación más profunda y detallada. Lo que sí se confirmó fue que la ciudad con su capacidad de fijar las normas edificatorias, así como de permitir o em-

prender proyectos viales, de equipamientos, de construcción de barrios o de su renovación, crea riqueza, propicia o desmotiva inversiones, según el caso. La mayor posibilidad de edificar en el predio lo valoriza, sin que el propietario haya invertido una sola moneda en él; es la ciudad y su condición de integralidad y concentración social lo que incrementa su precio, es la plusvalía que el derecho moderno busca recuperar para la sociedad entera.

El aumento de la demanda o la expectativa por el suelo también inciden en su precio, lo mismo que el prestigio social de un lugar o su ubicación estratégica: porque ahora mucha gente pasa por su frente o está mejor dotado de servicios en su cercanía. Y eso bene-

ficia no sólo el predio sino que después de construido, si se mantienen las condiciones favorables, el edificio continuará siendo más rentable. Es la renta urbana, una ganancia de diferente naturaleza con respecto a la de la producción, industrial o agrícola, y a la de la actividad comercial o financiera. Un elemento característico de la era moderna cuando la tierra dejó de ser el único factor de riqueza y de estatus, lo reemplazó el dinero con su fluidez y abstracción, para propiciar el surgimiento de comercio mundial y de inmensas fortunas. Si bien, en este caso, estamos hablando de tierra, con su estabilidad y condición de dar rentas sin muchas inversiones, diferentes a la construcción del edificio y su mantenimiento. Pero también es necesario distinguir aquí entre terratenientes ociosos y rentistas, de inversionistas con capital que dinamizan el comercio y aumentan exponencialmente la riqueza inmobiliaria.

Con sólo comparar de manera rápida el precio del suelo y de las edificaciones existentes en la antigua carrera Décima, la mayoría sencillas y bajas, con el de los altos edificios de oficinas modernas, de concreto y acero, de amplios ventanales y persianas graduables, con sótanos para estacionamiento de los autos, más ascensores, aire acondicionado, aparatos y confort, se puede calcular la riqueza que la calle generó. Todos además agrupados como las empresas más importantes del país, en una vecindad que conforma un distrito financiero y de prestigio. Es cierto que la nueva fortuna no la generó la mera decisión de la ciudad y la construcción de la avenida, sino que requirió de grandes inversiones y empresas constructoras, pero en todo caso lo que facilitó que se dieran esos negocios, esas utilidades económicas e incremento de la renta del suelo urbano fue la creación y el atractivo de la avenida. Tal fue la varita mágica del Rey Midas. Ahora bregamos por conseguir que siquiera parte de esa riqueza creada por la ciudad revierta en ella, por medio del pago de plusvalías y otros gravámenes, de forma que la ciudad tenga más recursos para construir otros proyectos, para infraestructura y embellecimiento, para justicia social y atención a los más necesitados. Solo así tendremos una ciudad bella y eficiente, pero sobre todo una ciudad más equitativa y con potencial de adelanto para todos.

## La avenida de los gremios, la “milla dorada”

Fue la Décima “la calle de los gremios”, la *Golden Mile* de las más importantes empresas del país en ese momento, y no sólo como sede de los edificios emblemáticos de las compañías, sino también, en muchos casos, porque allí funcionaban otras oficinas, alojadas en aquellos inmuebles, como es el caso, por ejemplo, de la Embajada de los Estados Unidos, o de Texaco e Icollantas, que despachaban desde el edificio de Seguros Bolívar. Donde también estuvo la oficina de Cuéllar Serrano Gómez, la compañía de arquitectura, diseño, ingeniería, construcción y producción de materiales más importante del país por aquellos años, que diseñara y construyera la mayoría y los mejores edificios de la Décima, y que regía soberana desde el último piso de Seguros Bolívar.

Poder y dinero que están en la base de la ciudad moderna, que han sido la esencia de la ciudad de todos los tiempos, pues, como decía Georges Duby –sabio historiador urbano y social–, el papel fundamental de la ciudad es el de ser sede del poder. Allí se ejerce y simboliza el poder, con la imponencia y elaboración de sus edificios, con el lujo y el boato de iglesias y palacios, de lonjas, bolsas o casas financieras, algo que en la ciudad moderna se reafirma con la dimensión de las torres que alcanzan a “rascar el cielo”, y con el notable confort propiciado por sus maquinarias y equipamiento. Basta imaginar la impresión que causaba el edificio del Banco de Bogotá, con sus líneas precisas y su estructura metálica, una mole de 22 pisos servidos por ascensores y apoyados por calderas y redes de inédita eficiencia, con amplia ventanería y de acero inoxidable, o sus materiales brillantes y costosos, con un enorme y elegante vestíbulo bancario, más su indudable parecido con las torres de los centros financieros del mundo. Una maravilla moderna erigida en nuestro medio, que bregaba por “rascar” el cielo de la modernidad y generaba una sensación de poder que se experimentaba con sus extensas visuales a la ciudad y el paisaje desde los pisos altos, pero desde donde se veían también nuestras miserias y extensiones de pobreza; otra vez la síntesis y el emblema de nuestra particular modernización.

## El cerrado círculo de la “gente bien”

Estas empresas, y su poder, no eran anónimas, sino que sus principales accionistas eran de las familias acaudaladas pertenecientes al restringido círculo de la élite. Estaban en la política, como alcaldes, concejales, ministros o representantes, se encontraban en los clubes, los gremios, la alta política, los viajes al extranjero, las juntas de las compañías. Se casaban entre ellos, no sólo por ser sus iguales sino para no fragmentar demasiado las fortunas. Gracias a sus relaciones de alto nivel y a su solidaridad de clase, podían aprovechar oportunidades de negocios, conocer con antelación las leyes o determinaciones por venir, hablaban desde niños idiomas extranjeros, lo que les capacitaba para negociar con el exterior. Muchos habían nacido o hecho sus estudios en Europa o Norteamérica y así conocían casi más del mundo desarrollado que de este subdesarrollado, donde eran privilegiados y a la vez miraban con desdén.

Eran “gente bien”, pues muy bien habían sido alimentados y educados; eran blancos, corteses y, en este caso, buenos negociantes. Muchos ya eran de acá, habían llegado antes o eran viejos encomenderos en la muy jerárquica sociedad colonial, o de los criollos siguientes y conformaban la rancia oligarquía bogotana: Samper, Camacho, López, Pombo, Liévano, Pardo, Kopp, Wiesner, Holguín o Uribe y otros que habían podido entroncarse con nuevas fortunas y renovar su dominio y calidad. A la vez iban llegando otros de provincia, por ser de las élites locales o por haber ascendido en el poder: Ospina y Mazuera, del Corral o Sierra, familias antioqueñas que habían venido con fortunas considerables.

De ellos fue la carrera Décima, pero pronto se desilusionaron. La calle perdió lustre y entonces se fueron, sin mirar atrás, hacia la Chile y la calle 100, a la 127 y hasta La Caro, dejando magníficos edificios que podemos heredar y revivir otras clases y la ciudad en general.

## Arquitectura moderna magnífica

Los nuevos edificios modernos eran llamados “barra-cas de vidrio” por Juan Lozano, en algunos comentarios de la época,<sup>2</sup> por su apariencia simple y grande, con

ventanas continuas y planta libre, exhibiendo escueta la estructura y con sus columnas, esfuerzos y tensiones como única sintaxis expresiva; muy diferente a los elaborados barrocos de iglesias y palacios, incluso en nuestro provinciano medio. La revista Proa acepta el juicio y no ve desdén en el calificativo sino un “cariñoso pinchazo humorístico”, pues “declaración tan transparente tiende a sintetizar la última manera de construir [... que ha adoptado] un grupo distinguido de arquitectos”. Agrega además el editorial de la revista que la “transparente” declaración del periodista confirma la condición “clara, desnuda y luminosa” de la arquitectura contemporánea (Revista PROA número 57, marzo de 1952).

Los edificios de aquellos años eran recibidos con admiración por la tecnología empleada y por su altura e imponencia, pero también chocaban por la sencillez y austeridad que caracteriza la arquitectura moderna. En realidad, este lenguaje es grandioso cuando se lo emplea con rigor y sensibilidad, pero ha habido tanta estulticia y tantas banalidades de pobre construcción y mero negocio, que ha sido difícil enseñar a no expertos acerca de la calidad y el valor de la arquitectura moderna. Por eso la importancia de los edificios de la carrera Décima, pues son excelentes y, si incluimos en ella hasta el Centro Internacional, podemos asegurar que los mejores edificios modernos del país están en estas cuadras o, por lo menos, que son ellos de muchísima calidad. Siguen la tipología de oficinas, con doce pisos, zócalo comercial de almacenes sobre la calle y planta libre con gran iluminación y total flexibilidad para adaptarse a diversas exigencias. Fueron hechos en las décadas del cincuenta y los sesenta, conocidas con razón como la “época de oro” de la arquitectura colombiana y en este repertorio, reiteramos, los ejemplos de la Décima son parte fundamental. Edificios como Seguros Bolívar, Manuel Mejía, Capitalizadora de Colombia, Camacol, la Lonja de Propiedad Raíz, el Banco de Bogotá, Ordóñez o Tissot exponen con elocuencia los ideales de la arquitectura moderna y tienen una excelente manufactura, por lo cual, a pesar del abandono, aún hoy se ven con la dignidad y presencia de toda obra clásica.

>Página opuesta: carrera Décima con calle 14, ocupación del espacio público por ventas ambulantes.

Foto: Carlos Niño Murcia

<sup>2</sup> Juan Lozano, El Tiempo, citado en Revista PROA número 57, marzo de 1952.



## Epílogo. El siglo XXI, decadencia y esperanza

Treinta años después, desde los años ochenta del siglo XX, las entidades financieras, las grandes empresas y los almacenes de lujo comenzaron a salir de la carrera Décima para mudarse a más prestigiosas avenidas, siempre hacia el norte bogotano. Oficinistas y clientes de sombrero Borsalino y gruesos y elegantes abrigos, señoras de altos tacones, de joyas y tocados, ya no se bajan de los autos nuevos, enormes y brillantes: se fueron a otros parajes de moda. Continuaron las congestiones y el afán de las gentes, pero ahora nuevos actores recorren la avenida: sectores populares, empleados públicos y abogados, gentes de la provincia, estudiantes de las universidades del centro, comercios de cuero y de zapatos, cafeterías rápidas, ropas populares, *jeans* de todos los indigos y tenis jóvenes, además de vendedores de andén y algunos raponeros en sus veloces huídas. La intensidad bulle durante el día, por allí pasan todavía las

500 empresas de buses que padece Bogotá, pues para hacer rentable la ruta en su viaje de norte a sur, siempre deben pasar por el centro, por la única vía que lo atraviesa, la Décima. Es el testimonio del absurdo de nuestro sistema de transporte, sin paraderos ni sistema alguno, a marcha lenta, como un convoy de buses casi desocupados que colman los tres carriles de cada calzada, en una desesperante congestión y sin dar muestras de querer ser organizados.

Algún día la avenida tomó el nombre de Avenida Fernando Mazuera, en buena medida artífice de esta calle y

gran modernizador de la ciudad; alcalde de la misma por tres veces y cabeza de una de las firmas urbanizadoras y constructoras más grandes del país. Pasaron los años y de modo inexorable los edificios decayeron y se cubrieron de hollín, el que les expelle el paquidémico convoy de buses. Ruido, mucho ruido, gases, negros gases, almacenes de mercancías baratas, muchas oficinas desocupadas y algunas entidades de la burocracia estatal, mientras nuevas gentes la recorren, ahora de sectores medios y populares pues los altos nunca volvieron. Una Roma desdichada, Calcuta suramericana, sabor popular y tercer mundo nuestro, una curiosa calle, intensa en su zócalo y abandonada en sus pisos altos, con una arquitectura fantasma

pero magnífica, que todavía permite adivinar su calidad a pesar de la mugre y los fantasmas.

Aún hoy la Décima es la arteria principal del centro de la ciudad, acoge gran actividad e intenso tráfico. La vía divide el centro en dos sectores muy diferentes: al oriente está activo y en dinamismo positivo, en cambio al occidente persiste gran intensidad comercial, pero el ruido y la po-

lución agobian a sus usuarios, los almacenes aprovechan el movimiento de pasajeros y peatones para la nueva dinámica comercial, pero el ambiente es pesado y sucio, como resultado de años de contaminación. La congestión y la cercanía con la antigua calle del Cartucho y los bares y los prostíbulos de las carreras 12 y 13, han creado una imagen de inseguridad y abandono que la afecta y refuerza el temor y el rechazo de muchos bogotanos hacia "la carrera Pésima". Por tal razón, la recuperación de tan importante patrimonio requiere la consideración y renovación integral de todo el sector.



> Carrera Décima, calle 23 al norte. En primer plano el estado actual de Cité Restrepo.  
Foto: Carlos Niño Murcia

El valioso patrimonio de la carrera Décima espera una segunda oportunidad, pero aún no es apreciado por los bogotanos, por lo cual lo primero es crear conciencia de su importancia y su valor. Es impactante ver edificios de tanta calidad, desocupados o, en el mejor de los casos, subutilizados. Algunos fueron comprados y ocupados por entidades del Estado, pero los adaptaron sin cuidado e ignorando sus valores, como es el caso del mural que existe al fondo del gran vestíbulo del Banco de Bogotá, hoy sede de los juzgados, donde un arrume de armarios oculta esa importante obra de arte.

Se hace necesario un plan para su recuperación, ahora que el paso del Transmilenio disuelva la congestión de buses. El nuevo sistema puede ser benéfico para la calle, pero no hay garantía absoluta de ello. Es cierto que los proyectos de Transmilenio rehacen los andenes, los ordenan, arborizan y adaptan para la circulación autónoma de invidentes o discapacitados. Pero asimismo es preocupante la separación que el Solobús crea entre las dos riberas, con muy pocos pasos transversales que buscan sólo darle velocidad al transporte público, o con puentes que reducen el paso a puntos específicos y concentran el aporte peatonal cada tres cuadras, sin irrizarlo a todas las esquinas.

Pero, sobre todo, preocupa la falta de coordinación de las instituciones, que parecen estar más en una lucha que en una cooperación para lograr objetivos comunes, urbanos y sociales. Una renovación urbana en sectores muy consolidados es una operación muy difícil y compleja, requiere la suma de fuerzas, disciplinas y gestiones, algo que en nuestro medio se vuelve difícil, si no imposible. Construir la Décima exigió eficiencia y cooperación institucional, recuperarla y renovarla lo exige aun más. Los edificios existentes deben ser recuperados con realismo e imaginación, pues ya no volverán las élites, muy contentas en su lejano

norte, por lo cual su revitalización tendrá que adaptarse a nuevos sectores sociales, lo cual puede ser un factor positivo para la calle. Además, no son sólo 21 edificios patrimoniales por recuperar, sino que deben construirse otros 21 para crear más patrimonio y permitir que la vida continúe, lo mismo que la creatividad y la construcción. Esa es la vida y la razón de ser de la arquitectura.

Una operación para realizar en una calle intensa pero venida a menos, como encarnando la historia de esta ciudad, devoradora de prestigios y lugares que decaen y pasan a no significar nada en los códigos del arribismo social y urbano. Una ciudad generadora de rentas y negocios que luego abandona para iniciar otros, donde el valor y

el prestigio atraen a los corretores de finca raíz, las grandes compañías, los vendedores ambulantes, los visitantes extranjeros y las clases medias que persiguen incesantemente a las altas, en procura de migajas y lustre social. Pero semejante carrera sin fin seguirá tragándose la Sabana, dejando ruinas y desolación a su paso.

Por eso, es urgente que paremos y decidamos por fin hacer una ciudad concentrada, más estructurada y equitativa, en que el Estado rija la construcción de lo público y la conformación de una sociedad menos segregada, más incluyente y donde la buena

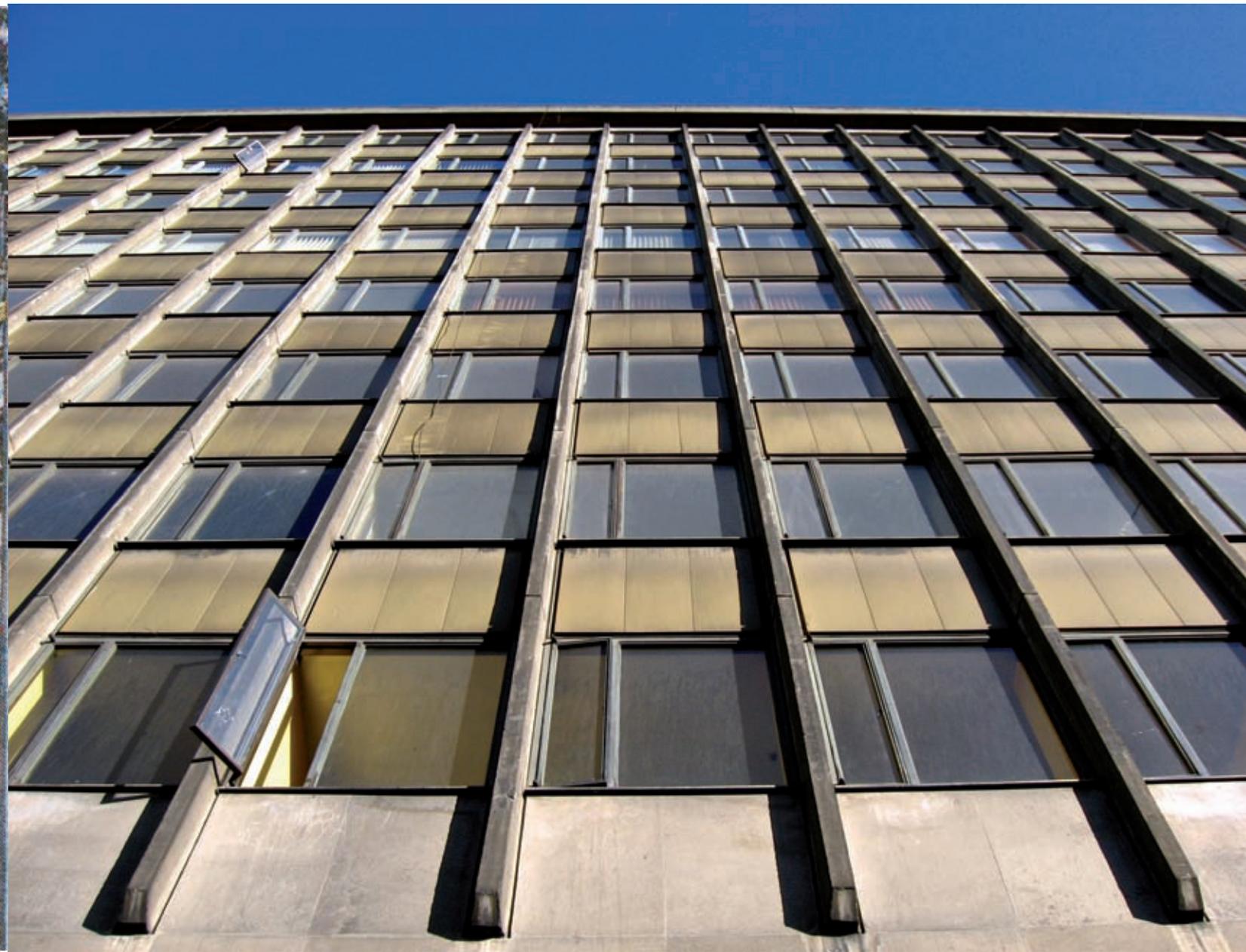
arquitectura no se vuelva desechable, sino que sirva para propiciar y consolidar un verdadero proyecto social. ¡Y qué proyecto más social podemos concebir que una ciudad para todos, que sea múltiple e incluyente, dinámica y abierta, hermosa y agradable para vivir! Si queremos perseguir esta quimera, empecemos por recuperar el centro de la capital y por rescatar su eje dorsal, la carrera Décima, esta vieja y moderna avenida del Libertador que nos liberará de invadir y depredar el entorno rural y nos volverá por los cauces de la ciudad compacta, de intensa actividad y con una gran arquitectura.



> Situación actual de los edificios sobre la carrera Décima entre calles 16 y 17.  
Foto: Carlos Niño Murcia



>Obras de la Carrera Décima para Transmilenio.  
*Foto: Felipe Caicedo. El Tiempo, 2009-08-9*



›Edificio Banco Antioqueño.  
*Foto: Carlos Hernández Llamas*



*Álbum Bogotá 1948.* (1948). Bogotá: Litografía Colombia; Editorial Sábado.

*Alternativas para el desarrollo urbano de Bogotá D.E. Estudios e informes de una ciudad en marcha, 1967-1969* (1969). Tomo I. Bogotá.

Álvarez, Alfonso (1996). "La necesaria componente espacial en la historia urbana". En *La historia urbana*. Madrid: Ed. Carlos Sambricio; Marcial Pons.

Aprile-Gnisset, Jacques (1992). *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Santafé de Bogotá: Biblioteca Banco Popular.

Berman, Marshall. (1991). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Santafé de Bogotá: Siglo Veintiuno Editores.

*Bogotá, de la devastación a la esperanza* (s. f.). Bogotá: Pedro Gómez y Cia. S.A.; Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.

Carreira, Ana María (2007). *La conquista del espacio público. Bogotá 1945-1955*. Tesis de grado para optar al título de Doctorado de Historia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia.

Clair, Jean. (2000). "Una modernidad escéptica". Traducción de Lisímaco Parra. En: *Textos. Documentos de historia y teoría*. 3. Programa de Maestría en Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Facultad de Artes.

Cortés Díaz, Marco E. (2006). *La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Facultad de Artes.

Cortés, Rodrigo y Salazar, José. (1992). *Planificación, renovación y manejo de la ciudad edificada*. Bogotá: Mimeo.

Cuéllar Sánchez, Marcela y Mejía Pavony, Germán. (2007). *Atlas histórico de Bogotá, cartografías 1791-2007*. Bogotá: Editorial Planeta, Alcaldía Mayor de Bogotá.

Del Castillo Daza, Juan Carlos. (2003). *Bogotá, El tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Del Castillo Daza, Juan Carlos, et al. (2008). *Bogotá años 50. El inicio de la metrópoli*. Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Facultad de Artes.

Departamento Administrativo de Planificación Distrital (1964). *La planificación en Bogotá*. Bogotá.

>Carrera Décima desde la avenida Jiménez hacia el Centro Internacional, 1994.  
Foto: Jeremy Horner. Villegas Editores

## bibliografía

Duby, Georges. (2000). "La ciudad, centro del poder". Traducción de Ana Beatriz García y Carlos Niño Murcia. En: *Textos. Documentos de historia y teoría*. 3. Programa de Maestría en Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Facultad de Artes.

Duque Gómez, Luis. (1960). *El descubrimiento de la tumba del Sabio Mutis. Informe sobre las excavaciones practicadas en el antiguo templo de Santa Inés*. Bogotá, D. E.: Academia Colombiana de Historia.

El Áncora Editores. (1986). *El 9 de abril en fotos*. Bogotá.

Escovar, Alberto; Mariño, Margarita y Peña, César. (2004). *Atlas histórico de Bogotá. 1538-1910*. Bogotá: Planeta; Corporación La Candelaria; Alcaldía Mayor de Bogotá.

Eslava Flechas, Carlos. (1984). *El Banco de Bogotá, 114 años de historia de Colombia*. Bogotá: Banco de Bogotá.

Fedelonjas; Cámara de la Propiedad Raíz; Colegio de Profesionales Inmobiliarios (1988). *El valor del suelo urbano en Bogotá, 1959-1988, y sus implicaciones en el desarrollo de la ciudad*. Bogotá: Mimeo.

Fedesarrollo (ca. 1978). *Economía cafetera colombiana*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero.

Fundación Misión Colombia (1989). *Historia de Bogotá*. Primera reimpresión, tomos 1 a 11. Bogotá: Villegas Editores; Salvat Editores Colombiana S.A.

- Gamboa Samper, Pablo. (1998). *Procesos morfológicos y transformación tipológica: apertura de la carrera décima y modernización del centro de Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, Departamento de Urbanística.
- Gómez, Juan Carlos. (2006). *El centro Internacional*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Maestría en Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura. Inédito.
- Guillén Martínez, Fernando. (1979). *El poder político en Colombia*. Bogotá: Editorial Punta de Lanza.
- Gutiérrez, Ramón. (2008). "La ciudad latinoamericana y colombiana. Ideas y concreciones". En: *Urbanismo, arquitectura, patrimonio. Ospinas 75 años*. Bogotá: Ospinas.
- Henderson, James D. (2006). *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín).
- Librería Colombiana Camacho Roldán. (ca. 1966). *Lo mejor del urbanismo y de la arquitectura en Colombia*. Bogotá.
- López Michelsen, Alfonso. (1999). *Los Elegidos*. Prólogo de Andrés Oppenheimer. 8ª edición. Bogotá: Editorial Oveja Negra.
- Martz, John D. (1969). Colombia. *Un estudio de política contemporánea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Dirección de Divulgación Cultural.
- Mazuera Villegas, Fernando. (1972). *Cuento mi vida*. Bogotá: Imprenta Canal Ramírez - Antares.
- Museo de Desarrollo Urbano. (2001). *Archivo fotográfico de Bogotá*. CD-ROM. Bogotá.
- Niño Murcia, Carlos. (1991). *Arquitectura y Estado*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Ocampo, José Antonio (ed.) (1987). *Historia económica de Colombia*. Bogotá: Siglo XXI.
- Page, Max. (1999). *The creative destruction of Manhattan. 1900-1940*. Chicago, USA: The University of Chicago.
- Palacios, Marco y Safford, Frank. (2002). Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia. Bogotá: Editorial Norma.
- Revista Número Ediciones. (1999). *Bogotá, años 40*. Bogotá.
- Revista Número Ediciones. (2007). *Bogotá, años 50*. Bogotá.
- Ricœur, Paul. (2004). *La memoria, la historia, el olvido*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Rivas, Medardo. (1983). *Los Trabajadores de tierra caliente*. Bogotá: Editorial Incunables.
- Romero, José Luis. (1984). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Romero Isaza, María Claudia; Zambrano Caicedo, Mónica y Cárdenas, Miguel D. (2008). *Historia del Hospital San Juan de Dios de Bogotá*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Saldarriaga Roa, Alberto. (2000). *Bogotá siglo XX. Urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, Departamento Administrativo de Planeación Distrital.
- Santos, Milton. (1996). *Metamorfosis del espacio urbano*. Barcelona: Oikos-tau.
- Schorske, Carl E. (1981). *Fin-de-siècle Vienna. Politics and culture*. USA: Vintage.
- Sennet, Richard. (1996). *Flesh and stone. The body and the city in western civilization*. USA: W. W. Norton & Company.
- Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá (SMOB). Archivo José Vicente Ortega Ricaurte (JVOR).
- Suárez Mayorga, Adriana María. (2006). *La ciudad de los elegidos. Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político*. Bogotá (1910-1950). Tesis de grado en Historia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia.
- Téllez Castañeda, Germán. (1988). *Cuéllar Serrano Gómez. Arquitectura 1933-1983*. Bogotá: Editorial Escala.
- Vargas Caicedo, Hernando (comp.) (1987). *Le Corbusier en Colombia*. Bogotá: Cementos Boyacá.
- Villegas, Benjamin (ed.). (1996). *Bogotá desde el aire*. Bogotá: Villegas Editores.
- Waisman, Marina. (1990). *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Bogotá: Escala.
- Periódico *El Espectador*  
Periódico *El Intermedio*  
Periódico *El Siglo*  
Periódico *El Tiempo*  
Revista *Cromos*  
Revista *Escala*  
Revista *Proa*  
Revista *Semana*

ALCALDES DE BOGOTÁ <sup>1</sup>										
Nombre Alcalde	de		a		Nombre Presidente	de		a		
	Mes	Año	Mes	Año		Año	Año			
Sanz de Santamaría, Carlos	Agosto	1942	Marzo	1944	Alfonso López Pumarejo	1942	ago 1945			
Soto del Corral, Jorge	Marzo	1944	Noviembre	1944						
Paredes Gómez, Gabriel	Noviembre	1944	Enero	1945						
Llinás, Juan Pablo	Enero	1945	Junio	1945						
Muñoz Toledo, Ramón	Junio	1945	Septiembre	1946						
					Alberto Lleras Camargo	1945	ago 1946			
Salgar Martín, Juan	Octubre	1946	Enero	1947	Mariano Ospina Pérez	1946	ago 1950			
Mazuera Villegas, Fernando	Febrero 8 <sup>2</sup>	1947	Marzo	1948						
De Vengoechea y Mier, Manuel	Abril 5 <sup>3</sup>	1948	Abril 15 <sup>4</sup>	1948						
Mazuera Villegas, Fernando	Abril 16 <sup>5</sup>	1948	Mayo 24 <sup>6</sup>	1949						
Reyes Posada, Carlos	Mayo 24 <sup>7</sup>	1949	Junio	1949						
Obregón, Gregorio	Junio 22 <sup>8</sup>	1949	Septiembre	1949						
Amaya, Marco Tulio	Septiembre	1949	Octubre	1949						
Trujillo Gómez, Santiago	Octubre 12 <sup>9</sup>	1949	Julio	1952						
								Laureano Gómez Castro	1950	nov 1951
								Roberto Urdaneta Arbeláez	1951	jun 1953
Briceño Pardo, Manuel	Julio	1952	Junio	1953	Gral. Gustavo Rojas Pinilla	1953	jun 1957			
Cnel. Cervantes, Julio	Junio 30 <sup>10</sup>	1953	Septiembre	1954						
Salazar Gómez, Roberto	Septiembre	1954	Septiembre	1955						
Rodríguez Gómez, Andrés	Septiembre	1955	Mayo	1957						
Mazuera Villegas, Fernando	Mayo 22 <sup>11</sup>	1957	Octubre 7 <sup>12</sup>	1958						
					Junta Militar de Gobierno (Gral. Gabriel París Gordillo)	1957	ago 1958			
Llinás, Juan Pablo	Octubre	1958	Agosto	1961	Alberto Lleras Camargo	1958	ago 1962			

1 Base de Datos Inicial: Carreira, 2007.

2 El Siglo, 1947-2-9, p. 3

3 El Tiempo, 1948-4-6, p. 1

4 El Tiempo, 1948-4-17, p. 1

5 El Tiempo, 1948-4-17, p. 1. En octubre de 1948 Carlos Reyes Posada ejerció la alcaldía mes y medio, por viaje de Mazuera a París.

6 El Tiempo, 1949-5-24, p. 1

7 El Tiempo, 1949-5-24, p. 1

8 El Tiempo, 1949-6-23, p. 11

9 El Tiempo, 1949-10-12, p. 1

10 El Tiempo, 1953-6-29, p. 1. En Carreira, 2007, aparece julio como mes de posesión.

11 Intermedio, 1957-5-23, p. 1

12 El Tiempo, 1958-10-8, p. 8



> Boceto de Le Corbusier , calle 6 con carrera 1,  
Bogotá, 1949.  
*Fundación Le Corbusier. ©FLC - ADAGP*

Carlos NIÑO MURCIA. Nació en Ubaté, Colombia, en 1950. Se graduó como Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia en 1972, obtuvo una Licenciatura en Historia del Arte de la Universidad de París-Sorbona, en 1976, y realizó una Maestría en Historia y Teoría de la Arquitectura, en el Architectural Association de Londres, entre 1983 y 1985. Profesor de historia de la arquitectura de la Universidad Nacional desde 1976 hasta 2006, participó en 1988 en la creación del Posgrado en Historia y Teoría de la Arquitectura de la Universidad Nacional, en cuyo programa se desempeña desde 1989 hasta hoy como profesor del área de historia de la arquitectura y de historia urbana. Es Profesor Titular de la Universidad Nacional, recibió varias veces la medalla al mérito docente, en 2001 fue distinguido como Profesor Emérito y en 2002 recibió el título de Maestro Universitario.

Ha realizado numerosas publicaciones sobre "Fernando Martínez Sanabria, trabajos de arquitectura" (1979), "La vivienda de Guillermo Bermúdez" (1982), "Andrea Palladio" (1983), *Arquitextos* (2006) y varios ensayos o artículos. Por la investigación "Arquitectura y Estado" obtuvo el Premio Carlos Martínez en el área de investigación, en la XII Bienal de Arquitectura Colombiana (1990); también recibió Mención en la XIX Bienal Colombiana de Arquitectura (2004), categoría Recuperación del Patrimonio, con la obra "Recuperación Casa Almacol". Mención especial en Teoría en los Premios de la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos (FPAA) en el XXIII Congreso Panamericano de Asociaciones de Arquitectos (2008). Es escultor clandestino desde hace 36 años.

Sandra REINA MENDOZA. Arquitecta y Magister en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad de la Universidad Nacional de Colombia. Ganadora en 1995 de la Beca Nacional de Investigación de Colcultura. Publicó "Traza urbana y Arquitectura en los pueblos de indios del altiplano cundiboyacense. Siglos XVI a XVIII" (2008). Su labor investigativa la ha desarrollado en torno al período colonial colombiano, y su interés ha estado centrado en la investigación del tema urbano y arquitectónico desde las fuentes primarias. Su ejercicio profesional ha sido en el campo del patrimonio y el urbanismo. Junto con los arquitectos Carlos Niño Murcia y Alfredo Uribe Duque obtuvo Mención Especial en la XIX Bienal Colombiana de Arquitectura (2004) en la categoría de Recuperación del Patrimonio. Desde 2006 se desempeña como profesora de historia de la arquitectura y la ciudad en la Universidad Nacional de Colombia.



Historia de la ciudad, de la mejor en mi criterio,  
es la que encontramos en estas páginas.

Parodiando el título de un magnífico libro de  
Richard Sennet, los autores proponen una  
bella definición de historia urbana: la ciudad  
es carne y piedra. Por ello, su estudio es el de  
la intersección en el tiempo de las tensiones  
que produce un hecho mental encarnado en  
el espacio. Con este concepto emprenden la  
tarea de descubrir una avenida y explicarla.

El resultado es un relato que convence  
precisamente porque en él la piedra es tallada  
desde la carne.

GERMÁN MEJÍA PAVONY