

Contra viento y marea

La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima, Bogotá (1945-1960)

CARLOS NIÑO MURCIA

Y SANDRA REINA MENDOZA

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Bogotá, 2014, 280 págs., il.

En las nuevas preocupaciones de la historia de la ciudad se torna primordial su consideración como un fenómeno en el espacio, pero también, y sobre todo, en el tiempo.

Carlos Niño
[Esculpiendo el Tolima, 1996]

LA COLECCIÓN *Urbes* del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural presenta la segunda edición de este galardonado libro, que en 2010 compartió el Premio Carlos Martínez Jiménez de la categoría Teoría, historia e investigación en la XXII Bial Colombiana de Arquitectura con la investigación *En busca de Thomas Reed. Arquitectura y política en el siglo XIX*, de los arquitectos Alberto Saldarriaga Roa, Alfonso Ortiz Crespo y José Alexander Pinzón. En el 2008 fue mención especial en Teoría en los premios de la Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos (FPAA). Además, fue una de las publicaciones seleccionadas en el 2012 para representar al país en la VIII Bial Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo celebrada en la ciudad española de Cádiz.

Sus autores, arquitectos de profesión e investigadores y docentes por vocación, son egresados de la Universidad Nacional de Colombia. Carlos Niño (1950), Profesor Emérito y Maestro Universitario en su *Alma Mater*, donde lo fue por treinta años, cuenta con una Licenciatura en Historia y Teoría del Arte en el Instituto de Arte y Arqueología de la Universidad de París-Sorbona (1976) y una Maestría en Historia y Teoría de la Arquitectura, en el Architectural Association de Londres (1985). Por su parte, Sandra Reina (1971) es magíster en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad, de la Universidad Nacional de Colombia, de donde es profesora en una de las maestrías de su Facultad. Adicionalmente en 2004 obtuvieron

con el arquitecto Alfredo Uribe Duque una mención en la categoría Recuperación del Patrimonio Arquitectónico en la XIX Bial Colombiana de Arquitectura por el proyecto de recuperación Casa Almacol. Antecedentes a esta publicación las de Niño Murcia sobre los arquitectos Fernando Martínez Sanabria (1979) y Guillermo Bermúdez Umaña (1982), pero sobre todo su ya clásica *Arquitectura y Estado* (1990), que mereció el mismo Premio Carlos Martínez Jiménez de la XII Bial Colombiana de ese año, su más reciente publicación es la titulada *Territorio chamánico* (Bogotá, *Icanh*, 2015); y la de Reina Mendoza, *Traza urbana y arquitectónica en los pueblos de indios del altiplano cundiboyacense. El caso de Bojacá, Sutatausa y Cucaita* (2008).

Con esta experiencia, los investigadores y su equipo de colaboradores, a partir de un rastreo de fuentes primarias—muchas inéditas—, salvaguardadas en varios archivos públicos, institucionales y particulares de Bogotá, entre ellos, los archivos de catastro y notariales (escrituras de predios, licencias de construcciones y modificación); actas del Concejo Municipal; Secretaría Distrital de Planeación (planimetría); archivo de Bogotá (licencias y Fondo Martínez Cárdenas y Cía. Ltda.); Museo de Bogotá (fondos fotográficos); firma Cuéllar Serrano Gómez; Instituto Geográfico Agustín Codazzi (aerofotografías); y de fuentes secundarias hemerográficas, archivos de prensa y revistas especializadas de arquitectura, emprenden con rigor la tarea de explicar la historia y vicisitudes del trazado y construcción de este importante corredor vial capitalino y su nuevo entorno edilicio, en medio de un proceso de modernización y desarrollo que experimentaba Colombia a mediados del siglo XX. Un proceso que, de manera evidente, repercutió en la transformación de sus principales centros urbanos, particularmente el de la capital de la República, en donde la apertura de vías fue parte de su dinámica urbana.

Gracias a esta investigación, queda en claro que la ambiciosa obra realizada por tramos desde 1945 a 1960, a partir de un Acuerdo del Concejo Municipal de ese año, que dispuso estudiar y proyectar la rectificación y ampliación de la vieja carrera décima

entre las calles primera y 23, así como su posterior prolongación en sus extremos norte y sur, fue una solución vial que planteó por primera vez el enorme reto urbanístico, administrativo y financiero de diseñar y reconstruir una vía sobre el antiguo tejido urbano. Era la materialización de un proyecto vial y de renovación urbana modernos en la ciudad tradicional, que tuvo el propósito de integrarla de norte a sur, solucionar en parte, el creciente y atascado tráfico automotor del centro de la capital y permitir una conexión más fluida hacia los barrios surorientales de Villa Javier, San Cristóbal y 20 de Julio—tal como aún hoy sucede—, además de habilitar los terrenos para la urbanización más allá de la calle primera y, por supuesto, permitir la inserción de la ciudad a la modernidad.

La rectificación y ampliación de la estrecha carrera décima de ocho metros de ancho implicó la adquisición y englobe de predios de propiedad privada y municipales y luego la posterior demolición de sus viejas edificaciones en las manzanas afectadas a lo largo de su rediseño, desde los terrenos del conjunto hospitalario de la Hortúa al sur, hasta los de San Diego en su extremo norte. Lo cual, como dicen los autores, fue “como abrir una trocha en medio de la tupida selva”, abrir una vía en medio de la consolidada morfología urbana a lo largo de cuatrocientos años. Evidentemente, fue trazar una nueva vía, que contra viento y marea enfrentó dificultades y obstáculos de diferente índole. Entre ellos, la demolición de las construcciones que la paramentaban, lo cual tornaba difícil la discusión de qué se debía preservar y qué renovar en aras del progreso y desarrollo urbanístico. La inevitable demolición condujo a la desaparición de inmuebles de los siglos XVII hasta comienzos del XX, los cuales correspondían a arquitecturas eclesiástica y civil de las épocas colonial, republicana y de comienzos de la premodernidad en Bogotá. Pero también de su mismo espacio público y el traslado de monumentos, como el Parque del Centenario y el Templo del Libertador, de donde se derivó uno de los nombres propuestos inicialmente para la Avenida.

No obstante, esta demolición condujo al surgimiento de otra arquitectura decididamente influenciada por el

URBANISMO		RESEÑAS
<p>movimiento moderno, que promovió, financió, diseñó y construyó una elite financiera, gremial y profesional en los bordes de la nueva carrera Décima, ahora de cuarenta metros de ancho, con dos carriles para automóviles, separador arborizado, iluminación, novedosa semaforización y amplios andenes.</p> <p>Los antiguos claustros conventuales, hospitalarios y militares, plazas de mercado, edificios de oficinas y vivienda de baja altura y el del Templo de Santa Inés fueron reemplazados por otras estructuras y usos: bancarios, hoteleros, financieros, gremiales y comerciales. Fue la irrupción de otro paisaje urbano en la ciudad, con edificios entre ocho y doce pisos en promedio, como resultado de novedosas tecnologías, equipamientos y materiales de construcción modernos –estructuras de acero, fachadas de cristal y aluminio, ascensores, plantas eléctricas, calderas para el suministro de agua caliente–; nuevas tipologías para edificios de oficinas –sótanos para parqueaderos, plantas libres, amplios <i>mezzanines</i>–; e incluso relieves y murales en fachadas y vestíbulos. Y, por supuesto, intentar una normatividad que permitiera dar una altura uniforme, como hoy se aprecia ordenadamente en algunas cuadras de la vía, además de densificación y mejor aprovechamiento del uso del suelo urbano. Sin obviar las repercusiones económicas de plusvalía, rentabilidad, especulación inmobiliaria, nuevos precios del suelo, y en general del impacto que esta obra conllevó sobre su área de influencia.</p> <p>De esta arquitectura, los investigadores seleccionaron un conjunto de veintiún edificios – todos nuevos excepto el viejo edificio Camacho Matiz de 1939, diseñado por el arquitecto alemán Herbert Rauprich Jung y construido por la firma norteamericana Fred T. Ley–, por considerarlos emblemáticos de la avenida y para los cuales hacen unas cortas y oportunas monografías de su historia predial y arquitectónica que, junto con la investigación urbana general, sirvió para sustentar su declaratoria como Bienes de Interés Cultural de la ciudad. Obras que fueron construidas entre 1951 y 1974 por prestigiosas empresas constructoras, firmas de ingenieros y arquitectos tanto colombianas como</p>	<p>extranjeras: norteamericanas y de profesionales que formaron parte del exilio español en Colombia, y que en su momento reflejaron el capitalismo industrial y financiero de la época y la arquitectura moderna que se empezaba a hacer en la ciudad, incluido el primer rascacielos: el Banco de Bogotá. El diseño y construcción de estos inmuebles, puestos ahora en valor, se debieron en su mayoría a la firma Cuéllar Serrano Gómez (Seguros Bolívar; Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero; Cámara Colombiana de la Construcción; Hotel Tequendama y el Cine Olympia, entre otros), pero también a Herrera Carrizosa Hermanos y Cía. (Residencias El Parque, luego llamado Residencias Colón), Martínez Cárdenas y Cía. Ltda. –el archivo de arquitectura de esta firma y el de su antecesora, Trujillo Gómez y Martínez Cárdenas Ltda., años antes había sido rescatado, clasificado, inventariado y catalogado por la Asociación Pro Rescate de Archivos de Arquitectura (Apraa), previamente a su entrega en comodato al Archivo de Bogotá, una vez se hubo intermediado con su último poseedor el ingeniero Luis Fernando Martínez Gómez– con sus edificios Gómez y el de la casa principal del Banco de Bogotá, en asocio con la firma norteamericana Skidmore, Owings & Merrill y el arquitecto Pablo Lanzetta Pinzón; Angulo & Benincore Ltda. Arquitectos (Tec Vivienda), López y Pereira Ltda. (Lonja de Propiedad Raíz) y a Obregón, Valenzuela y Cía. Ltda. (Centro Colseguros). Y, por supuesto, a las oficinas de los arquitectos Manuel de Vengoechea (Sociedad de Agricultores de Colombia), José M. Castro (Banco Antioqueño), Felipe Rolnik (edificio Saraga) y de los españoles Santiago Esteban de la Mora (edificio Martín Gómez) y Alfredo Rodríguez Orgaz (edificio Tissot o de la Texas Petroleum Company).</p> <p>Obviamente, la vieja carrera décima se transformaba en la “avenida de los gremios”, como en determinado momento la denominan los autores. Una toponimia que a propósito nos recuerda que desde su comienzo en 1945 se propuso llamarla la Avenida de los Arquitectos, en honor a los iniciadores del proyecto, luego la Avenida del Libertador como se ha mencionado y nos lo recuerda una placa en el costado</p>	<p>occidental de la vía, esquina calle 17, y finalmente, la oficial de Avenida Fernando Mazuera Villegas, en memoria del alcalde en cuyas administraciones se impulsó su apertura, aunque popularmente se le conozca tan solo como carrera o avenida décima.</p> <p>Por último, anotaría para esta muy recomendada publicación que, sin lugar a duda, es un trabajo investigativo serio y profesional de historia urbana donde de manera sencilla se da a conocer el significado que este proyecto vial tuvo para la inserción de la ciudad a la modernidad de mediados del siglo pasado, concepto de modernidad que, por lo demás, es aclarado didácticamente desde el principio por los autores. Un trabajo que permite redescubrir y visibilizar la arquitectura de este corredor vial, no solo a los conocedores y estudiosos del tema, sino a la ciudadanía en general, y de paso enriquecer la escasa historiografía urbana hecha hasta hoy en nuestro país, de la cual son contados sus investigadores, entre ellos se pueden citar a Carlos Martínez Jiménez, Gilma Mosquera Torres, Jacques Aprile Gniset, Juan Carlos Pérgolis, Juan Carlos del Castillo Daza, Mario Noriega, Alberto Saldarriaga Roa, Rodrigo Cortés Molano, José Salazar Ferro. Y entre los historiadores a Fabio Zambrano Pantoja, Germán Mejía Pavony, quien es el prologuista del libro reseñado y algunos otros articulistas en las revistas de Facultades de Arquitectura del país. Sin embargo, es una lástima que estos esfuerzos investigativos y editoriales se vean menoscabados por la regular calidad de la impresión, en donde, como en este caso, el material gráfico –parte sustancial de la investigación–, especialmente el fotográfico, aparece lavado, borroso o quemado; y no me refiero al reproducido de viejas revistas y periódicos, sino al material original de los archivos fotográficos consultados por los investigadores.</p> <p style="text-align: right;">Fernando Carrasco Zaldúa</p>