

HISTORIA URBANA DE BOGOTÁ

AVENIDA CARACAS UN TEXTO HISTÓRICO

1933 - 1948*

*William Fernando Puentes González***

RESUMEN

La ciudad tomada como un producto social que guarda imágenes de todas sus épocas y además de servir de ente regulador de un espacio geográfico y de un conglomerado de habitantes, guarda las experiencias, ilusiones y deseos de una elite que de alguna forma la va transformando acorde con sus intereses económicos, políticos y percepciones estéticas

La Avenida Caracas aparece como un texto histórico para leer e interpretar. Con esta vía se contribuye a modernizar la ciudad y se perfila una frontera entre clases. Se cumplen las aspiraciones de una emergente elite que pretende transformar el espacio urbano a la manera de un hermoso park-way, una rambla, un bulevar, una avenida jardín o algo que se asemeje a una avenida europea.

PALABRAS CLAVE

Texto histórico, plano, urbanismo, ciudad, barrio, avenida, iconografía.

ABSTRACT

The city like a social product which keeps images of all its epochs, besides it serves as regulated being of a significant space what is more than a big group of inhabitants. It keeps their dreams, illusions and wishes, according their daily routine their job and their thoughts.

So, Caracas Avenue looks like a historic text to read because conduces the city and makes it modern and lets to transform the spaces doing them beautiful as park way, a boulevard, a garden like an European avenue.

KEY WORDS

Historical Text, plane, city planning, city, neighborhood, avenue, iconography.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo urbanístico de Bogotá y su dinámica social ha sido objeto de estudio desde diferentes perspectivas teóricas y disciplinares. Actualmente existen organismos

Fecha de recepción del artículo: 25 de octubre de 2005.

Fecha de aceptación del artículo: 28 de octubre de 2005.

* Este artículo es producto de avance de la investigación realizada por el autor dentro de la línea historia urbana de Bogotá.

**Docente e investigador de la Universidad Católica de Colombia. Maestría en Historia UPTC. Especialista en Filosofía Latinoamericana, Universidad INCCA - Las Villas Cuba y en Docencia Universitaria de la Universidad del Bosque. Licenciado en Ciencias Sociales U. Distrital Francisco José de Caldas de Bogotá.

que manifiestan interés por el desarrollo urbano de la ciudad con sus implicaciones socio-económicas, jurídicas y culturales: el Instituto Distrital de Cultura y Turismo, el Observatorio de Cultura Urbana, Barrio Taller y Misión Bogotá entre otros. Entidades y proyectos que le dieron paso a investigaciones de carácter urbano, especialmente en lo correspondiente a historias barriales, a partir de una reconstrucción histórica cuya fuente principal lo constituyen las historias de vida. Estas investigaciones no han abordado de manera sistemática o estructural el estudio de espacios urbanos claves en el desarrollo y conflictos que ha experimentado la ciudad. Caso particular el que hace relación a la Avenida Caracas como arteria o columna vertebral del tránsito, la economía y la cultura capitalina durante gran parte del siglo XX.

En la primera mitad del siglo XX, se presentaron varios planes de desarrollo urbano y vial que afectaron la fisonomía y proyección original de la Avenida Caracas; entre ellos figuran el plan de ensanche al occidente, el Plan Bogotá Futuro, los planes de Brunner, los de Soto-Batemam, el plan de la Sociedad Colombiana de Arquitectos. En la segunda mitad del siglo XX se encuentra la Troncal de La Caracas y por último el proyecto modernizador del tránsito capitalino denominado Trasmilenio.

La expedición del Acuerdo número 53 del 18 de noviembre de 1933 por el que se ordena llamar Avenida Caracas a la carrera 14, vía ferroviaria del tren del norte, constituye una especie de oficialización de esta vía y marca el inicio de un período que culmina en el año 1948 cuando a raíz de los procesos que genera el magnicidio del líder popular

Jorge Eliécer Gaitán el 9 de abril, se agudiza el conflicto político y social que el país venía experimentando desde los inicios de la República Liberal. Este episodio contribuye a transformar el ser, pensar y actuar de los habitantes de la ciudad, de sus elites y sectores populares en un proceso en el que se redefinen relaciones sociales y formas de entender el futuro de la ciudad, utilizar o apropiarse sus espacios geográficos e institucionales. El profesor Renán Vega señala:

Después del 9 de abril el habitante ciudadano humilde que tanta actividad mostró en la década del cuarenta, fue definitivamente desterrado de las calles de las grandes urbes cuyo control pasó directamente al aparato represivo, control necesario para las fuerzas del bipartidismo y de las clases dominantes dadas la radicalidad de la protesta popular. Pero al ciudadano tampoco se le compensó su expulsión de la calle ofreciéndole condiciones aceptables y humanas de vida en el interior de los espacios residenciales, sino que se proporcionaron pésimas condiciones de existencia y represión violenta. Se expulsó del espacio urbano al ciudadano y por la fuerza se le mantuvo encerrado en su espacio habitacional absolutamente insuficiente, malsano, anti-higiénico, individualizante y opresor. Las clases dominantes pudieron dedicarse entonces a diseñar ciudades de y para el capitalismo, sin ningún tipo de participación de los sectores mayoritarios de la población¹

El 9 de abril y en general la Violencia aceleró los procesos de migración hacia Bogotá y del centro hacia el norte de la ciudad. Igualmente un rápido crecimiento en esta dirección va a caracterizar el desarrollo urbanístico de la capital. De otra parte es durante esta época que llega al país el arquitecto austriaco Karl Brunner principal impulsor de la Aveni-

¹ VEGA CANTOR, Renán. *Economía y Violencia*, Editorial Fondo de publicaciones Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá, 1990, pág. 15.

da Caracas, como eje de desarrollo vial y urbanístico de la ciudad. Este personaje se posesionó como director oficial del Departamento Municipal de Urbanismo de Bogotá en 1933; abandonó el país a principios de 1948. Fue la era Brunner.

El período estudiado se encuentra enmarcado dentro de la llamada República Liberal, 1930 -1946. Etapa histórica en la cual se desarrolla un proceso de modernización en el contexto de la adopción definitiva del endeudamiento externo como vía de desarrollo del país². No puede señalarse que en el campo social, económico, político o en el plano de las relaciones internacionales, los gobiernos de la República Liberal significaron una ruptura o una revolución como lo señalan historiadores de la talla de Javier Ocampo López³. De todos modos vale la pena reconocer que durante este lapso de "hegemonía" liberal se operan importantes reformas en los mecanismos de intervención económica y social del Estado, la legislación laboral y agraria y la reforma constitucional que permitió el establecimiento de la función social de la propiedad⁴. Por ejemplo, en el primer gobierno de López Pumarejo (1934 - 1938) cuyo proyecto político se conoció como la Revolución en Marcha, "se estimuló cambios en las condiciones de vida y de trabajo de los obreros, organizar la asistencia pública y permitir la unión de los trabajadores con la creación de la Confederación de Trabajadores de Colombia - CTC - en 1936"⁵.

La inserción de Colombia al contexto mundial y su modernización institucional

tiene en las reformas liberales de este período un puntal que no se puede desconocer. La idea fue impulsar un proyecto de nación más articulado con las dinámicas económico - sociales mundiales, especialmente las que tuvieran relación con los intereses de los Estados Unidos de América. Una propuesta que miraba la necesidad de conectar al país con los flujos comerciales y financieros foráneos, organizarlo en esa lógica y proyectarlo bajo un esquema de desarrollo hacia afuera. En esta dirección la Avenida Caracas podría jugar un papel clave en la expansión urbanística de la ciudad constituida por diversas razones de orden histórico en principal centro político y económico del país.

1. CONSIDERACIONES DE CARÁCTER TEÓRICO Y METODOLÓGICO

La ciudad no sólo es una entidad física; debe ser entendida como un producto histórico que soporta unas dinámicas sociales y culturales particulares que la hacen una entidad autónoma por sí misma⁶. Partiendo de fuentes primarias: ordenanzas, decretos, acuerdos municipales y periódicos, se intenta reconstruir el proceso histórico y urbano de la Avenida Caracas. Complementariamente a través de fuentes secundarias libros, revistas y el CD Bogotá Instante Memoria Espacio del Museo de Desarrollo Urbano y utilizando el análisis cartográfico, se hace el estudio cronológico y comparativo respecto a las trasformaciones ornamentales y estructurales de la Avenida Caracas. En síntesis recurrimos a los

² OCAMPO TRUJILLO, José Fernando. *Colombia Siglo XX Estudio histórico y antología política*, Editorial Tercer Mundo, Bogotá, 1982.

³ OCAMPO LÓPEZ, Javier. *Historia Básica de Colombia*, Plaza y Janes Editores, Bogotá, 2000, págs. 284 y ss.

⁴ Sobre este aspecto ver en: TIRADO MEJÍA, Álvaro (compilador). *Estado y Economía 50 años de la Reforma del 36*, Contraloría General de la República, Bogotá, 1989.

⁵ OCAMPO LÓPEZ. Op. Cit., pág. 292.

⁶ Revista Historia Urbana. Universidad Politécnica de Valencia. Instituto Valenciano de Investigación. 1933. Artes gráficas. Valencia, pág. 83.

William Fernando
Puentes González

métodos, comparativo⁷, histórico y lógico para abordar el objeto de indagación planteado. Es importante entender que la comparación cartográfica tiene un significado para la investigación urbana, especialmente para ubicar tendencias de crecimiento físico de las ciudades y sus dinámicas socio - económicas⁸, se trata de intuir procesos investigativos a través de la comparación de mapas urbanos a pesar de su carácter ilustrativo e hipotético⁹.

El plano urbano es la imagen oficial en la que se referencia la topografía, zonas públicas, predios, límites y en fin todo aquello que sirve para el estudio del espacio urbano¹⁰.

La investigación en el campo de la historia urbana plantea unos problemas: primero la escasez de fuentes, la dificultad de encontrar censos, planos y proyectos de las primeras décadas del siglo XX. En segundo lugar los problemas de orden epistemológico que tienen que ver con la definición o delimitación del objeto de investigación y las herramientas de orden teórico, metodológico o disciplinar que se hace necesario utilizar para abordar la solución de unos interrogantes como los que aquí planteamos, formulados a partir de una realidad compleja y contradictoria: la ciudad.

El análisis cartográfico y de los planes de desarrollo vial y de regulación de la movilidad urbana permitirá establecer comparaciones histórico - urbanísticas de los elementos constitutivos de la ciudad y su trazado¹¹.

Partimos de un criterio que puede tener una connotación metodológica, los monumentos, los espacios urbanos constituyen textos que es posible leer y entender. Podemos preguntarnos frente a la temática que relaciona este artículo, cosas como: ¿Por qué la Avenida Caracas es un texto histórico? ¿Qué es un texto histórico? ¿Es posible leer este texto? ¿Qué y cómo podemos leer este texto? El historiador Jacques Le Goff, en su obra "El orden de la Memoria", en el tercer capítulo "Documento/monumento", nos plantea unos criterios que nos permite entender la categoría planteada, la de texto histórico. La memoria colectiva y su forma científica, la historia, se aplican a dos tipos de materiales: los documentos y los monumentos¹². Tales materiales de la memoria pueden presentarse bajo dos formas principales: los monumentos, herederos del pasado, y los documentos elección del historiador. Las características del monumento son las de estar ligado a la capacidad - voluntaria o no - de perpetuar las sociedades históricas (es un legado a la memoria colectiva) y de remitir a testimonios que son solo en mínima parte testimonios escritos¹³.

De otra parte, el término latino *documentum*, derivado de *docere* "enseñar", ha evolucionado hacia el significado de "prueba" y está ampliamente usado en el vocabulario legislativo. En el siglo XVII se difunde en el lenguaje jurídico de Francia la expresión *títres et documents* y el sentido moderno de testimonio histórico data solamente del siglo XIX. Para la mayor parte de los hom-

⁷ Revista historia urbana. Universidad Politécnica de Valencia. Instituto Valenciano de Investigación. 1933. Artes gráficas. Valencia, pág. 83.

⁸ L. BORTOLOTT. *Storia, città e territorio*. Franco Angeli, Milano 1980, pág. 37.

⁹ W. KULA. *Problemas y métodos de la historia económica*. Ed. Península. Barcelona 1973, pág. 571.

¹⁰ *Ibid.*, pág. 572.

¹¹ Revista Historia Urbana. Universidad Politécnica de Valencia. Instituto Valenciano de Investigación. 1933. Artes gráficas. Valencia, pág. 83.

¹² LE GOFF, Jacques. *El Orden de la Memoria*. Editorial Gedisa. Barcelona. 1996. págs. 227 - 239.

¹³ *Ibid.*, págs. 227 - 239.

bres embebidos de espíritu positivista, vale: documento=texto¹⁴. El término *monumentí* será todavía usado corrientemente en el siglo XIX para las grandes colecciones de documentos. El documento triunfa con la escuela positivista. Tal triunfo, lo ha dicho bien Fustel de Coulanges, coincide con el texto. De ahora en adelante cualquier historiador que trate de historiografía o de la profesión de historiador, recordará que es indispensable recurrir al documento¹⁵.

Los fundadores de la escuela de los Annales de historia económica y social (1929), pioneros de una nueva historia, han insistido en la necesidad de ampliar la noción de documento. La historia se hace con documentos escritos cuando existen. Pero se puede hacer y se debe hacer sin documentos escritos, si no existen. Al historiador le concierne utilizar su ingenio para descifrar los enigmas del pasado; incluso con las palabras, signos, paisajes, la ciudad y todos sus componentes¹⁶.

En suma, con todo lo que pertenece al hombre, depende de él, le sirve, lo expresa, demuestra su presencia, su actividad, sus gustos y modos de ser, se puede hacer historia¹⁷. El documento no es una mercancía estancada del pasado, es un producto de la sociedad que el investigador debe saber leer. La Avenida Caracas es una evidencia o un texto de carácter histórico que puede ser leído e interpretado.

La memoria visual de una ciudad es significativa en la conciencia pública, porque una ciudad con imágenes de sí misma es reconocible, vivible e imaginada. La

iconografía tomada como la descripción de imágenes, retratos, acuarelas, estatuas o monumentos exhibe un planteamiento público que va a ser apreciado por quien se siente parte viva de la ciudad¹⁸, la imagen urbana es un retrato mental representado en algo tangible, en donde el pasado posee un sentido particular de evocación y de valor propio, derivado tanto de su contenido como de su calidad, entendiendo el contenido como aquello que se representa, o sea su razón de ser y su calidad en la fidelidad, su contenido en términos de veracidad y exactitud¹⁹. El juicio de veracidad tendrá como parámetro la contrastación con registros escritos y evidencias actuales. El mundo de las imágenes constituye una realidad en sí misma que evoca otra realidad, la evocación posee un poder singular pues trae al presente individual y colectivamente aquello que está representado²⁰.

2. LA AVENIDA CARACAS: SU PROCESO HISTÓRICO Y SOCIAL

Como un hecho lejano se toma el ferrocarril del norte, cuya línea pasaba cerca de San Diego en donde se encontraba parte del parque Centenario; esta vía férrea es lo que corresponde hoy a la Avenida Caracas. El ferrocarril fue puesto al servicio oficialmente en 1890, comunicando a Bogotá con Chapinero para luego extenderse a los municipios del norte de la sabana. El 20 de julio del mismo año se extendió la línea hasta El Puente del Común; el 6 de diciembre de 1896

¹⁴ Ibid., pág. 260.

¹⁵ Ibid., pág. 239.

¹⁶ Ibid., págs. 227-239.

¹⁷ Ibid., págs. 227-239.

¹⁸ MERLIN, Pierre y CHOWY, Françoise. Diccionario de urbanismo. Press Universitaires de France. 1988.

¹⁹ SALDARRIAGA ROA, Alberto y otros. *Bogotá a través de las imágenes y las pala*. Editores T-M- Colombia 1998, pág. 4.

²⁰ Ibid., pág. 44.

William Fernando Puentes González

hasta Cajicá y el 15 de abril de 1898 llegó a Zipaquirá²¹.

Dentro de la estructura física de la Bogotá de la época, Chapinero aparece como un caserío en las afueras de la ciudad generando relaciones entre la ciudad colonial y los nuevos asentamientos que se venían ubicando a lo largo del Camino de arriba, hoy Carrera 7^a. En el Camino Viejo, La Alameda (Carrera 13) y posteriormente sobre lo que hoy es la carrera 14. Las relaciones entre la ciudad y Chapinero se daban porque esta última fue sitio de recreo de familias de cierta prestancia económica y social que desarrollaron el hábito de organizar paseos los fines de semana²².

De 1910 se encuentra un plano de Bogotá²³ diseñado por Alberto Borda Tanco en el que se ubica el parque del Centenario en San Diego, el hipódromo de la Magdalena y el estadio de Bogotá al occidente de la vía del ferrocarril; estas dos últimas construcciones ubicadas en lo que hoy corresponde entre las calles 35 y 40, sobre la actual Avenida Caracas. El norte de Bogotá empezó a ser escenario de la vida y recreación de la elite bogotana, a este sector solo se podía llegar por coche o en tranvía que iba sobre la alameda.

Jaramillo²⁴, comenta que las zonas adyacentes al Ferrocarril del Norte (por oriente y occidente) fueron urbanizadas por la elite bogotana desplazada voluntariamente del sector tradicional de La Candelaria, en un proceso que hizo de estos nuevos espacios urbanos zonas exclusi-

vas, donde se construyó un tipo de vivienda cerrada sin patio interior, abierta visualmente hacia las fachadas, dentro de una concepción aislada y unitaria de la vivienda donde cada propietario pretendía diferenciarse de sus vecinos en cuanto a la forma y estilo de su vivienda²⁵.

Se originó una tendencia del centro hacia el norte que hizo de Chapinero y sus alrededores un lugar de residencia de clases media y alta. Estas clases sociales abandonan entonces los barrios tradicionales del centro (La Candelaria, Las Aguas, La Veracruz) para ir a instalarse en el sector de Chapinero o sobre los caminos que unen éste con el núcleo central (Carrera 13 y Avenida Caracas actuales). Esta acción de la clase dominante de la época da origen a una serie de procesos que se desarrollarán posteriormente con la iniciación de la industrialización sustitutiva (1920-1930) y la consiguiente aparición de la burguesía industrial²⁶. Poco a poco fue incorporándose al área de influencia del centro, estableciendo allí una de las más importantes estaciones del tranvía y ruta de buses urbanos, facilitando la urbanización de los terrenos circundantes, en forma casi lineal al trazado vial, en principio de la séptima y posteriormente de la Avenida Caracas.

Se construyeron casa-quintas que ocuparon una pequeña extensión en comparación a la del lote, dejando amplias zonas libres²⁷. Fue creciendo el interés comercial por parte de particulares y de empresas urbanizadoras, aprovechando la red de servicios públicos que aseguraron

²¹ MUSEO DE DESARROLLO URBANO e INSTITUTO DISTRITAL DE CULTURA Y TURISMO. *Bogotá CD, Un paseo visual por el espacio y el tiempo de Santafé* de Bogotá. Mapa año 1894.

²² Ibid.

²³ Ibid.

²⁴ JARAMILLO, Jorge Enrique. *La función residencial del centro de Bogotá*. Tesis sociología Universidad Nacional. 1991.

²⁵ ARANGO, Silvia. *Historia de la arquitectura en Bogotá*. Universidad Nacional. Bogotá, 1998.

²⁶ PRADILLA COBOS, Emilio. *La política urbana del Estado Colombiano*, Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1977, pág. 437.

²⁷ Op. Cit. pág. 67.

su pronta valorización. Aparecen a lado y lado de la futura Avenida Caracas los barrios residenciales; en ellos vivían preferentemente las elites económicas y políticas de la ciudad. Muy exclusivos fueron barrios como Teusaquillo, Santa Teresita, la Magdalena, Palermo, entre otros; este último era tan exclusivo que en los anuncios de venta de sus lotes, se relacionaban los nombres de quienes ya eran propietarios; la selección social llegaba al extremo de escoger apellidos, familias y personas²⁸.

En la arquitectura colombiana hay una deliberada intención de importar estilos europeos en el diseño y construcción de las viviendas de los sectores de elite. El estilo inglés gozó de un alto prestigio entre los arquitectos y sectores socialmente dominantes de la urbe bogotana en expansión a mediados de la década del treinta del siglo XX. Elementos estilísticos que recuerdan la arquitectura victoriana: la ventana de bahía, el ladrillo a la vista, los techos inclinados. En definitiva, el norte de la ciudad permitió la construcción de lujosos chalets donde parecía que no vivía nadie por la tranquilidad del lugar, pero donde residió una clase reservada y casi invisible de aristócratas ciudadanos.

Solamente faltaba adornar estas urbanizaciones²⁹ y barrios con una lujosa aveni-

da decorada con árboles ornamentales, mullidas alfombras de césped, caminos peatonales rodeada de hermosas mansiones; esta avenida de corte europeo de "ciudad jardín" fue la Avenida Caracas.

2.1 Desarrollo social en la década del 30

En 1930 la población bogotana crece aceleradamente, en 10 años pasa de 240.000 habitantes a 340.000³⁰, es decir son 100.000 personas más que necesitan de todos los servicios de carácter público que debe ofrecer una ciudad: salud, educación, vivienda, agua potable, y energía eléctrica. También deberá brindar mínima seguridad a las personas y sus bienes.

Desde mediados de los años veinte se inicia el proceso de construcción de viviendas en el barrio Teusaquillo, con unas características arquitectónicas y sociales bien definidas. Esta unidad residencial se convertirá en modelo a seguir por los urbanizadores y arquitectos partícipes de la expansión de la ciudad en este período histórico. Se rompió con las concepciones urbanísticas a partir de las cuales se había modelado la ciudad desde los tiempos coloniales. De las tradicionales parroquias se pasa a un concepto secular, propio de una concepción moderna; es el barrio el espacio mínimo de

²⁸ Periódico *El Tiempo*. Martes 8 de febrero de 1935, pág.8.

²⁹ La expresión «urbanización» fue utilizada por primera vez por el ingeniero español Ildefonso Cerdá en su Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona (Madrid, 1867, reimpresión al cuidado de Fabián Estapé, Barcelona, Instituto de Estudios Fiscales, 1967, 3 vols.), el primer tratado de urbanismo de la Europa moderna. Cerdá, al comenzar a escribir su tratado, se enfrentó en primer lugar con «la necesidad de dar un nombre a ese maremagno de personas, de cosas, de intereses de todo género de mil elementos diversos, que, sin embargo, de funcionar cada cual a su manera y de un modo independiente, al observarlos detenidamente y filosóficamente se nota que están en relaciones constantes unos con otros» (Op. Cit., pág. 29). Tras realizar un examen filológico se decidió «a adoptar la palabra urbanización para indicar cualquiera de los actos que tienda a agrupar la edificación y a regularizar su funcionamiento en el grupo ya formado, sino también el conjunto de principios, doctrinas y reglas que deben aplicarse para que la edificación y su agrupamiento, lejos de comprimir, desvirtuar y corromper las facultades físicas, morales e intelectuales del hombre social, sirvan para fomentar su desarrollo y vigor y para acrecentar el bienestar individual, cuya suma es la salud pública» (Op. cit., pág. 30). En general, la idea existente todavía hoy en la bibliografía especializada es que la expresión urbanización se comenzó a emplear a finales del siglo XIX o incluso a principios del XX. Así lo afirma, por ejemplo, J.P. THIRY: *Théories sur le phénomène urbain*, op.cit. en nota 3, pág. 14. El primer autor extranjero que ha reconocido la precedencia de Cerdá ha sido F. Choay (op. Cit. En nota anterior)

³⁰ Op. Cit. CD Bogotá.

William Fernando
Puentes González

ubicación social y de identidad dentro de la gran urbe que se advertía.

El barrio como unidad o espacio de la ciudad tiene señales: es una zona especializada para "vivir", homogénea socio-económicamente, de un área aproximada de diez cuadras por diez; se estructura alrededor de una plaza o parque, donde se encuentran los servicios locales (tienda, escuela, a veces iglesia); posee bordes o límites nítidos y puede presentar cierta homogeneidad en el estilo arquitectónico y en los rasgos socio-culturales de sus habitantes. Un fenómeno interesante en las décadas de los veinte y treinta del siglo XX es precisamente la aparición de barrios ya entendidos como una manera de ocupar racionalmente el espacio urbano. Destacable la aparición de urbanizaciones concebidas desde su comienzo como barrios (la primera de ellas, el Luna Park, luego Teusaquillo). Es necesario señalar que la misma palabra de "urbanización" implica una concepción unitaria³¹.

La década del 30 se caracteriza por un movimiento migratorio de grandes hacendados y latifundistas que se ven en la necesidad de trasladarse a la ciudad con sus capitales. Aunque la crisis del 29 no perturbó de manera drástica la economía del país, sí afectó el sector agrario, situación que originó grandes desplazamientos de labriegos hacia las ciudades. La crisis del 30 disminuyó los capitales basados en la agricultura en las grandes haciendas, cosechadas en base a préstamos que los hacendados apremiados no

estuvieron en capacidad de pagar. Esto permitió que otras capas de la población, como los comerciantes y los inversionistas, que contaban con dinero líquido, se hicieran a una serie de bienes inmuebles; varias haciendas muy próximas a Bogotá fueron vendidas precipitadamente muy por debajo de su valor. Las fincas agrícolas fueron parceladas y subdivididas dando lugar a la aparición de una serie de urbanizaciones fuera del casco urbano de la ciudad³².

Este fenómeno acelera los procesos de urbanización en ciudades como Bogotá. En una sociedad dependiente neo-colonial como Colombia³³, el criterio rentístico predominaba sobre una racionalidad económica de tipo capitalista. Dueños de extensas zonas en la periferia de la ciudad e "inversionistas" urbanos amasaron grandes fortunas a través de la especulación en finca raíz, a pesar de los problemas en el mercado financiero y la crisis económica con sus secuelas de incertidumbre y desconfianza³⁴.

Jiménez³⁵, establece dos periodos de "explosión" y "compactación" urbanística de Bogotá: el primero de 1910 a 1930 (Norte - Sur - Occidente), en el marco de un gran auge de la burguesía comercial por la dinámica adquirida por la economía agroexportadora. Los elevados niveles de ganancia favorecen procesos de acumulación e inversión de capital³⁶. Estos capitales en una buena proporción fueron invertidos en la compra de grandes ha-

³¹ ARANGO. Op. Cit., pág 108.

³² Ibid., pág. 123.

³³ Sobre el concepto de formación social capitalista dependiente neo-colonial véase entre otros: Mario Arrubla, Estudios sobre el subdesarrollo Colombiano, Bogotá, Ediciones tigres de papel, 1970. Ruy Mauro Marini. Dialéctica de la dependencia y Edgar Velásquez bosquejo para un análisis económico y político del imperialismo «artículo publicado» en la revista, Ideología y Sociedad, # 7, Bogotá. Octubre-diciembre de 1972.

³⁴ POSADA, Carlos Esteban. La gran crisis en Colombia: el periodo 1928 - 1933. N.H.C., Vol. V, Edit. Planeta, 1989.

³⁵ JIMÉNEZ, Luis Carlos. Op. Cit., pág. 23.

³⁶ PRADILLA. Op. Cit., pág. 359.

ciendas en la zona periférica del norte de la ciudad.

El segundo período de 1938 a 1946, sustentado en el desarrollo de los barrios obreros y de las urbanizaciones residenciales. Los sectores sociales que propiciaron estos desarrollos, pertenecen a una reducida capa de provincianos, que se beneficiaron ya de la agricultura de exportación o de grandes plantaciones cafeteras en negocios de importación-exportación con Europa³⁷, quienes buscaron grandes parcelas hacia las afueras de la ciudad para construir hermosas quintas.

Un magnífico ejemplo de lo que sucedió lo ofrece la vida y paso por Bogotá de don Pepe Sierra. Aunque sólo vivió en Bogotá por un corto período, y no formó parte de la migración antioqueña que a finales del siglo XIX se dirigió hacia la capital, y de la cual Alejandro Ángel o Pedro Jaramillo son apenas dos de los más representativos, Pepe Sierra acumuló fortuna con sus fincas paneleras en Antioquia, adquirió señoriales haciendas sabaneras, y preparó el terreno para que su descendencia se entroncara con las más prominentes familias capitalinas.

Con él, durante los primeros años del siglo XX, llegaron otros paisas de Manizales, de modesto origen. Los Salazar, los Laserna, don Pedro Jaramillo, quienes dejaron en la montaña, en plena producción las molindas de caña, las recuas de mulas y la cría de ganado. Provincianos llegados a un medio dominado por igualmente provincianos de una generación atrás (Caballeros, Lozano, Casas, Holguín, Reyes, Calderón, Valenzuela, Del Corral) que habían consolidado espacios de poder y relativo

prestigio, cuyos principales representantes procedentes de Santander, Boyacá, Chocó, Tolima, actuaban como "los dueños del gobierno", y supieron aprovechar astutamente las posiciones conquistadas en la administración pública, las embajadas y los bancos oficiales. Don Pepe Sierra, tuvo visión e iniciativa en la apropiación de tierras que más tarde serían las zonas sobre las cuales se proyectaría la ciudad del futuro. Su estadía en Europa y las observaciones realizadas en varias ciudades del viejo continente seguramente le permitieron intuir la tendencia que seguiría la urbe capitalina en los años por venir. Don Pepe supo también que solamente mediante el poder económico sus hijas se podrían relacionar (e incluso casar) con gentes de mejor posición en la sociedad y en la política³⁸.

Chapinero y sus alrededores acoge a esta nueva elite. Hasta entonces había sido un suburbio tranquilo, alimentado por un comercio local, conectado por la red tranviaria. Con el pasar de los años se convirtió en uno de los focos de expansión residencial y comercial de la ciudad, claro en línea norte de ella. Es preciso señalar cómo entre 1890 y 1920 se presenta una especulación urbana sin precedentes en la ciudad, particularmente o en especial con predios ubicados al norte. La parcelación de predios para vivienda fue una constante. Se pasa en pocos años de una ciudad compacta a una ciudad expandida y desintegrada especialmente hacia el norte. Ricos especuladores logran desarticular antiguas haciendas ganaderas y parcelarlas con miras a unas operaciones de loteo urbano, aunque estuviesen en zona rural o fueran consideradas formalmente predios rurales³⁹.

³⁷ ARANGO. Op. Cit., pág. 243.

³⁸ J.J. GARCÍA, «Un antioqueño hace un mandado en Bogotá», en *Épocas y gentes*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1977, págs. 25 y 29. En Mejía, Op. Cit., pág. 272.

³⁹ ARANGO. Op. Cit., pág. 67.

William Fernando
Puentes González

Una ciudad fragmentada y diferenciada social y culturalmente va surgiendo de todo este proceso de expansión y "mejoramiento" urbanístico. La tendencia natural que las clases adineradas se ubiquen en el nororiente y los barrios obreros y populares se sitúen al sur occidente reflejada en el plano de lo territorial el carácter discriminatorio, clasista y esnobista de la sociedad colombiana. En esta dirección son claras las políticas y disposiciones para resolver necesidades en infraestructura, servicios públicos y dotaciones urbanas privilegiando al norte y reforzando los problemas, exclusión y marginalidad en otros puntos cardinales de la ciudad⁴⁰. La planeación de la ciudad partió de la creencia ideológica de ser un instrumento de desarrollo de la economía, y estaba en relación directa con los beneficios que los grupos que dominan el mercado de tierras urbanas pudieran obtener⁴¹.

El crecimiento de la ciudad producto del desarrollo del capitalismo nacional, la inserción económica del país a la economía mundial, el incremento demográfico, plantearon unos retos para las administraciones de la capital: la imperiosa necesidad de proveer servicios públicos domiciliarios y una infraestructura mínima de transporte o movilidad dentro de la ciudad y zonas adyacentes. Era vital establecer un eje vial que uniera los sectores de vivienda de la burguesía y la burocracia, al norte con el centro de decisión político, administrativo y comercial y con las zonas industriales del sur de la ciudad⁴². Una imposibilidad se evidenciaba para

avanzar en el trazado norte sur de la carrera séptima o la carrera trece. La Avenida 14 más tarde llamada Avenida Caracas, cumplía con todas las expectativas de "progreso" vial y urbano de Bogotá.

CONCLUSIONES

El desarrollo urbanístico de Bogotá y su dinámica social ha sido objeto de estudio desde diferentes perspectivas teóricas y disciplinares. La Avenida Caracas constituye un texto histórico que se puede leer e interpretar en toda su dinámica urbanística, social y cultural.

La ciudad es un agregado complejo y orgánico donde sus construcciones y espacios sociales se desarrollan diferenciados por las funciones y por las formas, coordinados unilateralmente en función del grupo social con mayor poder⁴³. Constituye en el mundo moderno el principal escenario de interacción social y desarrollo. Su estudio deberá ser abordado desde una perspectiva que permita integrar los múltiples fenómenos y conflictos que en ella ocurren.

Dentro de la ciudad existen espacios que merecen ser indagados en su permanencia en el espacio y en su transformación en el tiempo pero sobre todo por su significado histórico y social. La avenida Caracas tiene un significado especial para Bogotá. Desde su origen mismo hasta finales de la década del 40, padeció transformaciones reveladoras en su estructura tanto vial como estética que obedecen a factores no solamente de planeación urbanística sino a concepciones sobre la

⁴⁰ ARIAS, Jairo A. *Un modelo de desarrollo urbano*. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1977, pág. 65.

⁴¹ Op. Cit., pág. 465.

⁴² CASTILLO, Carlos. «Apuntes sobre las limitaciones de la planificación urbana» en *Vida Urbana y Urbanismo*, Editorial Andes, Bogotá, 1977, pág. 449.

⁴³ TOSCHI, M. *La ciudad*, UTET, Turin Italia, 1966, pág. 42.

ciudad de gobernantes y arquitectos que tuvieron la ocasión de definir sus trazados, respondiendo a los intereses hegemónicos de la época.

La Bogotá de los años 30 al 50 es una ciudad que sigue una tradición arquitectónica foránea, se piensa y actúa siguiendo modelos urbanísticos que guían la expansión de las ciudades europeas. La Avenida Caracas para 1930 es un buen ejemplo de proyecto vial y urbanístico cuya característica lo asemeja a una alameda de corte europeo.

Karl Brunner, quien se encarga del Departamento Municipal de Urbanismo de Bogotá, encarna una propuesta de ciudad integral, de ciudad que camina por el sendero de la modernidad: es un mirar hacia el norte del país, es una conexión departamental, nacional y continental, con la Avenida Caracas se pretendió unir a Bogotá con el mundo. Se pensó como una vía que empujara a la ciudad hacia el desarrollo.

La modernización de Bogotá ha sido un proceso inducido y presionado por los requerimientos del modelo de desarrollo por endeudamiento externo y las dinámicas socio - económicas propias del desarrollo del capitalismo nacional y la inserción de Colombia al mercado mundial, bajo la condición de una economía periférica y atrasada respecto a los polos de desarrollo planetario.

BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS, Jairo A. Un modelo de desarrollo urbano. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1977.
- ARANGO, Silvia. Historia de la arquitectura en Bogotá. Universidad Nacional. Bogotá, 1998.
- CASTILLO, Carlos. "Apuntes sobre las limitaciones de la planificación urbana" en Vida Urbana y Urbanismo, Editorial Andes, Bogotá, 1977
- JARAMILLO, Jorge Enrique. La función residencial del centro de Bogotá. Tesis sociología Universidad Nacional. 1991.

Los cambios urbanísticos y arquitectónicos en el caso de Bogotá, han actuado como agentes modificadores de la vida de sus habitantes, valores y patrones culturales en un proceso marcado por el conflicto y la exclusión social.

En lo urbanístico la modernización de la ciudad se ha guiado por la planeación y ordenamiento físico, sobre todo a lo largo y ancho de la Avenida Caracas cuyo desarrollo ha dejado fragmentos de diversas propuestas de espacio urbano: ciudad jardín, barrios, urbanizaciones, una avenida estilo Park Way, centros multifuncionales, edificios de apartamentos, zonas comerciales y hoteleras.

La modernización es siempre un proceso inacabado que constantemente intenta alcanzar una meta y dejar atrás el pasado como un resultado de formas particulares del culto a lo nuevo. Esto se hace presente en la demolición del patrimonio construido y su sustitución por lo nuevo. La Avenida Caracas a pesar de todas sus transformaciones, logra convivir con el resto del pasado; su momento colonial registrado en San Victorino, sus barrios elitistas como el Teusaquillo, la primera urbanización como el Palermo, los edificios multifamiliares entre la calle 17 a la 22. En pocas palabras, un amalgama de la historia en un trozo de vía.

William Fernando
Puentes González

J.J. GARCÍA, "Un antioqueño hace un mandado en Bogotá", en *Épocas y gentes*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.

L. BORTOLOTT. *Storia. Città e territorio*. Franco Angeli, Milano 1980.

LE GOFF, Jacques. *El Orden de la Memoria*. Editorial Gedisa. Barcelona. 1996.

MERLIN, Pierre y CHOWY, Françoise. *Diccionario de urbanismo*. Press Universitaires de France. 1988.

MUSEO DE DESARROLLO URBANO e INSTITUTO DISTRITAL DE CULTURA Y TURISMO.

Bogotá CD, *Un paseo visual por el espacio y el tiempo de Santafé de Bogotá*. Mapa año 1894.

OCAMPO LÓPEZ, Javier. *Historia Básica de Colombia*, Plaza y Janes Editores, Bogotá, 2000.

OCAMPO TRUJILLO, José Fernando. *Colombia Siglo XX Estudio histórico y antología política*, Editorial Tercer Mundo, Bogotá, 1982.

PERIÓDICO EL TIEMPO. 1933.

POSADA, Carlos Esteban. *La gran crisis en Colombia: el período 1928 - 1933*. N.H.C., Vol. V, Edit. Planeta, 1989.

PRADILLA COBOS, Emilio. *La política urbana del Estado Colombiano*, Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1977.

REVISTA HISTORIA URBANA. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA. Instituto Valenciano de Investigación. 1933. Artes gráficas. Valencia.

SALDARRIAGA ROA, Alberto y otros. *Bogotá a través de las imágenes y las palabras*. Editores T-M- Colombia 1998.

TOSCHI, M. *La ciudad*, UTET, Turín Italia, 1966.

VEGA CANTOR, Renán. *Economía y Violencia*, Editorial Fondo de publicaciones Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Bogotá, 1990.

W. KULA. *Problemas y métodos de la historia económica*. Ed. Península. Barcelona 1973.