

RELATOS DE CALLE
Construcción biográfica de la Calle 19. Bogotá 1958-1982

LUZ ADRIANA VARELA LIMA

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES
MAESTRÍA EN ESTÉTICA E HISTORIA DEL ARTE
BOGOTÁ DC
2018

RELATOS DE CALLE
Construcción biográfica de la Calle 19. Bogotá 1958-1982

DOCUMENTO CONSTRUIDO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN ESTÉTICA E HISTORIA DEL ARTE

LUZ ADRIANA VARELA LIMA

Directora
ANA MARÍA CARREIRA
Arquitecta. PhD.
Profesora Titular

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE HUMANIDADES
MAESTRÍA EN ESTÉTICA E HISTORIA DEL ARTE
BOGOTÁ DC
2018

ÍNDICE

PRELIMINARES	5
RESUMEN	5
OBJETIVOS	7
JUSTIFICACIÓN	8
INTRODUCCIÓN	11
PRIMERA PARTE	17
CONSTRUYENDO CONTEXTOS	
LA IDEA DE MODERNIDAD COMO TÁCTICA	19
LOS PROCESOS DE MODERNIZACIÓN: LAS ESTRATEGIAS	24
CONSIDERACIONES PARCIALES	30
SEGUNDA PARTE	33
EL ITINERARIO Y EL MAPA: DOS CAMINOS PARA UN RELATO	
LOS MAPAS	
LA CIUDAD Y SUS EDIFICIOS	36
LA CALLE 19: LOS AÑOS CINCUENTA	37
LA AVENIDA CIUDAD DE LIMA (CALLE 19): LOS AÑOS SESENTA	39
AVENIDA CIUDAD DE LIMA (CALLE 19): LOS AÑOS SETENTA	41
LOS ITINERARIOS	52
CAMIONES, GRÚAS Y BULDÓCERES	53
Los librereros	53
El inicio	55
La bendición del Papa	56
EL EDIFICIO QUE CAMINA	59
LA CALLE DE LA TELEVISIÓN Y LA FARÁNDULA	62
UNA ELECCIÓN PRESIDENCIAL	64
CONSIDERACIONES PARCIALES	67
TERCERA PARTE	83
CONCLUSIONES	83
LISTADO DE IMÁGENES	87
BIBLIOGRAFÍA	90

PRELIMINARES

Resumen

La visión desde el urbanista o el planificador construye (casi siempre) la historia de los hechos urbanos a partir de la transformación física de la ciudad; esta operación desconoce en la mayoría de los casos las prácticas de uso y apropiación del espacio que vienen con el cambio y que dan sentido a una imagen real y completa de la ciudad.

La calle —como hecho urbano—, podría definirse como la trama que soporta la urdimbre de la ciudad y por ende el testigo que presencia la imagen que trasciende el tiempo, los estilos o las ideologías y que se encuentra presente en los edificios; pero también de las interacciones que a manera de “patchworks” construyen la historia de lo cotidiano. Este es el propósito fundamental de este documento: la construcción de un relato de calle desde el espacio y sus prácticas; desde la transformación urbana y los edificios hasta los sujetos y los acontecimientos. Este documento es el relato biográfico de la Calle 19.

Palabras Clave: Biografía, Calle 19, Mapas, Itinerarios, Relato

Summary

The vision from the urban planner builds (almost always) the history of the city from the physical transformation; this operation does not know in most cases the practices of use and appropriation of the space that come with the change and that give meaning to a real and complete image of the city.

The street -as an urban fact-, could be defined as the structure that supports the mat of the city and therefore the witness that witnesses the image that transcends time, styles or ideologies and that is present in buildings; but also of the interactions that in the way of "patchworks" build the history of everyday life. This is the fundamental purpose of this document: the construction of a street story from space and its practices; from urban transformation and buildings to subjects and events. This document is the biographical account of 19th Street.

Key words: Biography, Calle 19, Maps, Itineraries (Route), Narration

Objetivos

El objetivo principal de este documento es la construcción biográfica de un hecho urbano a partir de la implementación de una metodología de aproximación historiográfica que involucre los elementos físicos y los acontecimientos, mediante el uso de la imagen como recurso principal.

Las estrategias para su desarrollo son:

- Revisar y comparar autores que trabajen la temática del espacio y sus prácticas con el fin de precisar metodologías y modos de aproximación.
- Establecer definiciones como puntos de partida para la construcción de argumentos.
- Seleccionar textos cuyo planteamiento explore propósitos similares a lo enunciado en este documento.
- Seleccionar textos asociados al crecimiento urbano de Bogotá en el período de tiempo estipulado y referidos al área de estudio para la construcción del contexto.
- Recopilar y clasificar imágenes (planos, aerofotografías, archivos, etc.) con el fin de establecer una colección coherente, significativa y pertinente.

Justificación

El trazado de las calles de una urbe es menos perecedero que los edificios y templos levantados en sus aceras, porque estos a menudo se derrumban o reforman, en tanto que la calle, con su recta y sinuosa trayectoria, perdura como un viejo pergamino donde escribió la generación que la trazara.

Moisés de la Rosa. Calles de Santafé de Bogotá

La visión desde el urbanista o el planificador construye (casi siempre) la historia de los hechos urbanos a partir de la transformación física de la ciudad; esta operación desconoce en la mayoría de los casos las prácticas de uso y apropiación del espacio que vienen con el cambio y que dan sentido a una imagen real y completa de la ciudad.

La calle —como hecho urbano—, podría definirse como la trama que soporta la urdimbre de la ciudad y por ende el testigo que presencia la imagen que trasciende el tiempo, los estilos o las ideologías y que se encuentra presente en los edificios; pero también de las interacciones que a manera de “patchworks” construyen la historia de lo cotidiano; y de ahí la importancia de escribirla.

En 2010 se publicaron dos libros que desde perspectivas similares escriben sobre las calles de Bogotá; el primero, *“La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima. Bogotá 1948-1960”* es un documento cuyo contenido se compone de dos partes: la primera se centra en los procesos de modernización en Colombia desde la idea de la planeación y el desarrollo. La segunda contiene un recuento cronológico y secuencial donde se narran las situaciones más representativas en el avance de la construcción de la avenida, la financiación, los precios del suelo y la valorización en términos comparativos antes-después de la avenida, la élite bogotana de los años 50 y su papel en la edificabilidad y apariencia de la vía, además de una sección dedicada a las “monografías” de edificios icónicos en la arquitectura moderna bogotana, los cuales aparecieron a partir del paso de la avenida.

El segundo, *“Sobre el fenómeno de transformación de la ciudad. La calle 34 de Teusaquillo, Bogotá 1948-2004”* es un documento construido desde la incidencia de las transformaciones físicas, ambientales, políticas, de uso y actividad en la zona comprendida por la Calle 34 entre la Avenida Caracas y la Carrera 28 por un período de 56 años.

En el primero se muestran hechos físicos y acontecimientos (lo abstracto y lo concreto de Christian Norberg-Schulz en su explicación sobre el espacio existencial) de manera independiente, teniendo en común su conexión con la Avenida. Las imágenes se seleccionan a partir de los sucesos que se narran; es decir, existe una subordinación de la imagen frente al texto. Adicional a esto por la secuencialidad de acontecimientos derivada de la cronología, el texto tiene un solo orden de lectura. En el segundo, persiste la rigurosidad en el uso de la imagen, subordinada del texto como en el libro anterior y la información se ordena orientada a la descripción de los hechos físicos de la calle y su contexto inmediato desde diversas dimensiones y durante el tiempo señalado.

En común guardan con el texto que aquí se presenta, su preocupación por mostrar una impresión objetiva respecto a una serie de historias preexistentes que unidas muestran el recuento histórico de una calle a manera de biografía. Sin embargo, su gran diferencia está en el trabajo de la imagen como potenciadora del relato, en donde el protagonista no se reduce a edificios, mapas o fotografías aéreas, se buscan situaciones con un telón de fondo común, que en el juego de lo abstracto y lo concreto, construyan conjuntamente el espacio urbano como medio y resultado de la vida social.

Al final se presenta un texto en el cual la imagen le permite al lector, ir a la deriva en la experiencia de reconstruir la calle abordándola desde diferentes perspectivas —vistas y leídas—, en el orden seleccionado por el espectador a través de un relato del centro de Bogotá.



Figura 1. Imagen tomada del libro *Manuel H: setenta años de reportería gráfica en Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Introducción

La imagen anterior fue tomada en Bogotá por el fotógrafo Manuel Hermelindo Rodríguez Corredor (Manuelache) conocido por su trayectoria en la reportería gráfica en el país.

Si se mira en detalle, se pueden determinar varios aspectos que llaman la atención del observador: en la imagen se muestra una gran cantidad de personas lo cual indica la realización de un hecho importante; estas personas se agrupan entorno a unos toldos blancos que se pierden en el horizonte de la imagen a lo largo de una vía. El horizonte está marcado principalmente por construcciones de baja y mediana altura y el fotógrafo se encuentra en un edificio lo bastante alto para capturar el momento.

Esta imagen fue tomada el día 30 de mayo en las elecciones presidenciales de 1982 donde resultó electo el conservador Belisario Betancourt Cuartas para el período 1982-1986 luego de ocho años de gobiernos liberales una vez concluido el Frente Nacional. Los toldos blancos corresponden a una parte de las más de 3.000 mesas de votación que fueron organizadas a lo largo del eje de la avenida 19 desde la carrera 3 a la carrera 30, de las cuales 1.588 mesas de votación eran destinadas para las personas, en este caso mujeres, que no inscribieron su cédula de ciudadanía para votar cerca a su lugar de residencia. El lente del fotógrafo se dirige hacia el occidente siguiendo el eje de la avenida, teniendo como fondo de la imagen a los barrios La Favorita y El Listón, ambos barrios residenciales desarrollados en la década de los veinte que alcanzaron su plenitud hasta los eventos del 9 de abril de 1948 donde, hasta la fecha, entraron en un notable deterioro. Finalmente, los edificios que aparecen en primer plano (los más altos de la imagen) corresponden al edificio Cudecom (del que hablaremos más adelante) y el edificio Calle 19 que marcan el cruce de la avenida 19 con la avenida Caracas, en la cual, al igual que la Carrera 10 o avenida Fernando Mazuera, desde 1945 se permite edificaciones con una altura mínima de 8 pisos.

Esta fotografía adquiere relevancia no por el hecho de congelar un momento de la historia reciente del país, sino porque al identificar con facilidad hechos físicos en la imagen (la vía, los edificios, su dirección en la ciudad) se muestra a la par la forma como se ocupa el espacio; es decir que, ante la “asepsia” de las imágenes de ciudad o de arquitectura –objetuales por naturaleza–, en esta imagen conviven los *hechos físicos* con las *prácticas* que dan sentido a la construcción del espacio. En otras palabras, se muestra el espacio arquitectónico definido como una *concretización del espacio existencial del hombre*; las *avenidas* como reflejo de la infraestructura que caracteriza los procesos de modernización en las ciudades y el derecho a elegir y ser elegido a través del *sufragio* (sin restricción) como reflejo de una práctica de la sociedad moderna.

Para hablar del espacio existencial, en los primeros capítulos de su libro *Existencia, espacio y arquitectura*, el arquitecto Christian Norberg-Schulz plantea una novedosa manera de abordar el problema del espacio¹ arquitectónico lejos de miradas que apunten más a un estudio de geometría tridimensional o a un problema exclusivo de percepción. Es a partir de la teoría del espacio existencial como determina que el espacio puede interpretarse como una “concretización” de esquemas operativos o imágenes que son una parte necesaria de la orientación general del hombre o de su “estar en el mundo”.

Además del espacio existencial, se distinguen otros conceptos de espacio: el *espacio pragmático* de acción física en el que el hombre actúa; el *espacio perceptivo* de orientación inmediata, que el hombre percibe y es esencial para su identidad como persona; el *espacio cognoscitivo* del mundo físico que implica pensar el espacio y el *espacio expresivo o artístico* como creación del hombre para expresar su imagen del mundo. En esta última categoría se habla sobre el espacio arquitectónico producto –y responsabilidad– de arquitectos, constructores y planificadores. Por otra parte, el *espacio estético* es considerado la construcción abstracta que sistematiza las propiedades de los posibles espacios expresivos; tarea realizada por teóricos de la arquitectura y filósofos. Finalmente, el *espacio lógico* proporciona las relaciones que a su vez son instrumentos para describir otros espacios.

¹ Al hablar de espacio, el autor parte de la necesidad que el hombre tiene para establecer relaciones que le permitan interpretar, dar orden y sentido a su existencia en el ambiente que lo rodea (orientarse).

A diferencia de los anteriores, el **espacio existencial** establece una relación inseparable del sujeto con el espacio; pues a través de su percepción genera un grupo de esquemas que van consolidando su memoria de los lugares. A partir de esta interacción, la estructura del espacio existencial comprende dos aspectos: uno *abstracto* y otro *concreto*. El primero consta de esquemas que mantienen una relación más cercana con lo topológico o geométrico, es decir, más centrado en relaciones como proximidad, separación, sucesión y clausura, por citar algunos; mientras que el aspecto concreto se refiere a los elementos que son parte del ambiente circundante como paisaje natural, ambiente urbano, elementos físicos, edificios, etc. Esta síntesis del espacio entre lo abstracto y lo concreto, permite entender el espacio como un lugar practicado, en el cual –si volvemos a la imagen–, la calle geoméricamente definida por el urbanismo se transforma en espacio por la intervención del transeúnte. Igualmente, la lectura es el espacio producido por la práctica del lugar que constituye un sistema de signos: un escrito, un *relato*.

Un **relato** es considerado un conocimiento que se trasmite, en detalle, respecto a un hecho cierto. Según Michel de Certeau en su libro *La invención de lo cotidiano* señala: “En la Atenas de hoy día, los transportes colectivos se llaman *metaphorai*. Para ir al trabajo o regresar a la casa, se toma una “metáfora”, un autobús o un tren. Los relatos podrían llevar también ese bello nombre: cada día, atraviesan y organizan lugares; los seleccionan y los reúnen al mismo tiempo; hacen con ellos frases e itinerarios. Son recorridos de espacios” (De Certeau, 2007, pág. 127). De esta manera, un relato se puede considerar como la sucesión de elementos imbricados que orientan la lectura del espacio.

Los relatos entonces inciden permanentemente en la transformación de los lugares, pues organizan las relaciones cambiantes del hombre con su contexto. Al respecto, en el examen de las **prácticas cotidianas** que articulan la experiencia, es importante acudir a dos tipos de determinaciones: una relacionada con los objetos y otra a las operaciones atribuidas a la acción de los sujetos. Hasta este punto se puede concluir que el relato es el mecanismo mediante el cual se llega a una experiencia completa del espacio desde el análisis de los elementos físicos hasta sus prácticas.

Sin embargo, para identificar los modos mediante los cuales se combinan estas operaciones aparentemente distintas, son necesarios criterios y categorías de análisis que parten de los usos más simples del relato. A partir de un ejemplo sobre apartamentos en la ciudad de Nueva York, se concluye que “las descripciones de lugares oscilan entre los términos de una alternativa: o bien *ver* (conocimiento de un orden de los lugares), o bien *ir* (son las acciones espacializantes). O bien presentará un *cuadro* (hay...), o bien organizará *movimientos* (entrar, atravesar, dar vuelta...)” (De Certeau, 2007, pág. 131). Este planteamiento lleva a la relación de las categorías **itinerario**, que hace referencia a una serie discursiva de operaciones; y **mapa** que corresponde a una imagen totalizadora de observaciones. Dos lenguajes, dos polos de la experiencia. Estas dos categorías guardan una estrecha relación con los aspectos abstracto y concreto que se usan para explicar el concepto de espacio existencial.

Si de nuevo se vuelve a la imagen y se combina la postura de Norberg-Schulz y De Certeau se puede establecer que, *la calle como documento puede ser narrada siendo testimonio de una época pasada pero vista a la luz de herramientas atemporales*. Este es el propósito fundamental de este documento: la construcción de un relato de calle desde el espacio y sus prácticas; desde la transformación urbana y los edificios hasta los sujetos y los acontecimientos. Este documento es el relato de la Calle 19.

La Calle 19, Avenida Ciudad de Lima, ubicada en el Barrio Las Nieves del centro de Bogotá, fue producto de la agitada renovación de los años cincuenta, cuyo propósito era cambiar el aspecto físico de Bogotá y pasar de un pequeño poblado a la imagen de una ciudad organizada e indiscutiblemente moderna.

A partir del siglo XX, las decisiones físicas de Bogotá (y otras ciudades del país) en materia de infraestructura, servicios, equipamientos, entre otros, estuvieron mediadas por el *plan* que, como instrumento de planeación, define la intervención sobre el territorio y concreta la actuación de las instituciones y sus inversiones. Sin embargo, sus efectos sobre la realidad son bastantes limitados o contrarios a los que se esperan producir, generalmente por la debilidad de los instrumentos que coordinan las acciones precisas sobre la intervención directa del suelo.

De la incorporación del plan como mecanismo de organización del territorio, la propuesta del Plan Piloto y el Plan Regulador para Bogotá (1949-1952) elaborada por Le Corbusier, Paul Wiener y José Luis Sert, propendió por la organización del territorio y por la puesta a tono de una ciudad moderna acorde con las discusiones del mundo actual. Sin embargo, el plan perdió vigencia porque no sirvió para dirigir la actuación del Estado ni para regular la intervención del sector privado en la consolidación de la ciudad. Sin embargo, en 1957, el Alcalde Mayor de Bogotá Fernando Mazuera Villegas asesorado por su Secretario de Obras Públicas, Herbert Ritter Echeverri y por la Oficina del Plan Regulador, aún vigente, proyecta un sistema de vías públicas para darle un empuje mayor a la ciudad después de años de obras puntuales desarticuladas sin una idea clara de conjunto.

Una síntesis de la iniciativa, en su primera etapa podría ser la siguiente: la construcción de la *Avenida de los Cerros*, que comienza en la Avenida de Chile y va a desembocar a la Carrera 3 con la Calle 25. *Ampliación de la Carrera 3* –40 metros de ancho–, con especificaciones semejantes a las que tiene la Carrera 10, obra que cobijará de la Calle 25 a la Calle 6. *Transformación de la Calle 26* entre la Carrera 13 y Carrera 3 con rampas descendentes para esquivar la congestión de la Glorieta de San Diego y de la Carrera 7 de tal modo el automovilista puede salir a la Carrera 3. Además de la *apertura de una gran Avenida en la calle 19*. El costo de financiación de la primera etapa del proyecto será de 122 millones de pesos, de los cuales ya se tienen 48 millones de pesos disponibles. El resto según el plan del alcalde, se obtendrá del impuesto de valorización, con un cálculo de 20 millones de pesos anuales aproximadamente. (El Tiempo, 1957, pág. 4)

Las obras, durante los gobiernos de Jorge Gaitán Cortés y Virgilio Barco, avanzan considerablemente (...) primero, porque al retomar la práctica planificadora interrumpida parcialmente durante el período de la dictadura, se pudo formular un plan completo para la ciudad y, de allí, derivar los mecanismos para su puesta en marcha, consecuentes con sus postulados de principio. Segundo, y esto es fundamental, porque se avanzó en concretar el plan en programas específicos de acción, muchos de los cuales fueron ejecutados o comenzaron a serlo. Esto implicó adecuar los principios puros de la planificación moderna a la realidad de la ciudad, aceptando sus tendencias y combinando

patrones generales con patrones producidos específicamente. (Cortés Solano, 2007, pág. 185)

Así desde 1957 a 1982, la imagen de la Calle 19, como objeto de estudio, se construye a partir de la sumatoria de los procesos de transformación de la ciudad de la mano del cambio morfológico que implica su aproximación en el tiempo, los edificios y su relación en la construcción del espacio, así como los vínculos entre los individuos y la sociedad vistos a través de los acontecimientos.

A partir de las ideas anteriormente expuestas, para construir el relato biográfico de la calle 19, se hace preciso dividir el argumento en tres partes: la *primera parte* busca a través de las prácticas construir un marco general que recree el ambiente en el cual se establece la discusión frente a la modernidad o los procesos de modernización que condicionaron las decisiones físicas de la ciudad. Esta interpretación se hace a partir de dos categorías establecidas por De Certeau: las **tácticas** y las **estrategias** enmarcadas en su relación con la trayectoria que implica movimiento y es en sí misma una evocación a la transcripción y a la analogía permanente que el autor construye con el acto del habla. La *segunda parte* evidencia, a través del **mapa** y el **itinerario**, la manera como en el tiempo se construye la Calle desde el espacio físico y de las prácticas que en él se desarrollan. Aquí se recurre principalmente a la imagen como instrumento para dar cuenta —en simultáneo—, de los objetos y los acontecimientos que en conjunto construyen el espacio existencial de la calle. Por último, en la *tercera parte* se establecen una serie de conclusiones derivadas del aspecto metodológico de la propuesta y de la mirada prospectiva derivada del análisis de la Calle en función de las dinámicas de transformación de la ciudad.

En conclusión, este documento trata de la construcción historiográfica de un relato de la Calle 19 a partir del diálogo entre la imagen y el hecho urbano para la caracterización de un proceso de modernización en el centro de Bogotá desde el año de su creación, hasta 1982 cuando alcanza su máximo desarrollo.

PRIMERA PARTE

CONSTRUYENDO CONTEXTOS

En la tercera parte de su libro *La invención de lo cotidiano*, De Certeau hace una referencia a Françoise Choay, y plantea que la “ciudad” definida por el discurso utópico y urbanístico, establece siempre una triple operación que involucra la producción de un espacio propio, el reemplazo de las tradiciones por la idea de un sistema sincrónico y la creación de un sujeto universal y anónimo como la ciudad misma. Estas tres afirmaciones derivan en la idea de que la ciudad está en la capacidad de concebir el espacio a partir de un número finito de propiedades estables, aislables, articuladas, y sobre todo racionalizadas. Así concluye su idea de Ciudad-concepto como “lugar de transformaciones y de apropiaciones, objeto de intervenciones, pero sujeto sin cesar enriquecido con nuevos atributos: es al mismo tiempo la maquinaria y héroe de la modernidad” (De Certeau, 2007, pág. 107). Sin embargo, ante esta racionalidad, se afirma que *las prácticas del espacio* son las responsables de tejer las condiciones de la vida social, de tejer los lugares “las motricidades peatonales forman uno de estos sistemas reales cuya existencia hace efectivamente la ciudad, pero que carecen de receptáculo físico. No se localizan: espacializan” (De Certeau, 2007, pág. 109).

La incidencia de las prácticas en la construcción del espacio permite establecer una comparación entre hablar y caminar: “El acto de caminar es al sistema urbano lo que la enunciación (speech act – acto de hablar) es a la lengua o a los enunciados realizados” (De Certeau, 2007, pág. 110). Esta comparación se fundamenta en que ambas acciones, caminar-hablar, requieren de un proceso de *apropiación* que se desarrolla en un *contexto* determinado y que además implica *relaciones* entre posiciones diferenciadas.

De esta manera, el andar evoca una *trayectoria*, un movimiento mediado por una serie de reglas impuestas por las acciones, el espacio y el tiempo; la transcripción de una realidad física que cambia el mundo, pero cambia al hombre como protagonista de esta transformación. En ese sentido se hace necesario para la construcción del ambiente de ciudad, recurrir a dos conceptos para construir el conjunto de relaciones que determinan las prácticas en el espacio: las *tácticas* y las *estrategias*.

Para efectos de este documento se entenderá *táctica* como la acción calculada sin espacio propio que al no estar delimitado se inscribe en una condición de autonomía mientras que las *estrategias* se definirán como las actividades y actuaciones trazadas para alcanzar un objetivo. La táctica depende del tiempo, combina elementos heterogéneos lo que la hace un conjunto de realizaciones operativas que presentan continuidades y permanencias. De esta manera, prácticas cotidianas como el hablar, circular o comer, se consideran de tipo táctico. Por otro lado, las estrategias demandan un espacio propio en el cual considerar las metas o amenazas que condicionan un modo de operar. La estrategia se considera una victoria del lugar sobre el tiempo, un dominio del lugar y una transformación de las incertidumbres de la historia en espacios legibles. De esta manera, táctica y estrategia se constituyen como una manera de abordar un tema que abarca aspectos de carácter general y particular; una secuencia que involucra planteamientos atemporales con materializaciones concretas.

Partiendo de lo anterior como marco contextual, se puede entender la ciudad moderna y sus transformaciones en el ámbito colombiano, a partir de considerar *la táctica como el concepto general de Modernidad a través de las ideas y a la estrategia como acción particular vista desde los procesos de modernización a través de las actuaciones*. Lo anterior con el fin de determinar una *trayectoria* de los planteamientos que dieron lugar a la idea de ciudad moderna en la Bogotá de mediados del siglo XX.

La idea de modernidad como táctica

*Ante todo, no puede existir la idea de una metrópoli moderna entendida como “solamente moderna”.
La excepción confirma la regla; y una metrópoli es por lo regular el desarrollo último de una ciudad que
ya tiene un pasado.*

Ludovico Quaroni. La Torre de Babel

La *modernidad* es definida por varios autores, como una red de fenómenos globales similares que permiten hablar de un tiempo específico con características comunes enmarcadas dentro de cuatro dimensiones: económica, cultural, política y psicológica y/o social. Estas dimensiones en conjunto constituyen un proceso cuya finalidad es hacer al hombre partícipe del cambio de su ambiente y de su propio ser.²

A lo largo de la historia, la modernidad involucra la definición y diferenciación de conceptos tales como desarrollo, progreso y modernización. Al respecto, Carlota Solé en su libro *Modernidad y modernización* plantea elementos claves para encontrar diferencias entre los tres términos. El *desarrollo* designa cierto tipo de cambios que representan un incremento cuantitativo de un fenómeno considerado positivo de acuerdo a un sistema de valores establecido. El *progreso* también se refiere a cambios lineales y acumulativos orientados al cumplimiento de un objetivo planteado en un período de tiempo largo. Contrario a los planteamientos anteriores, la *modernización*, además de lo cuantitativo, comprende cambios cualitativos como las modificaciones en el sistema de valores, actitudes y conductas de los individuos. Esta condición le imprime a la modernización connotaciones ideológicas que las dos nociones anteriores no contemplan necesariamente.

Esas connotaciones ideológicas para el caso de América Latina, son consistentes con la denominada *modernidad periférica*; derivada de la idea de una presión de modernización que nos llegó de afuera y que derivó en situaciones desarticuladas con la tradición y por ende en la

² Recordar la definición de trayectoria entendida como un movimiento mediado por una serie de reglas impuestas por las acciones, el espacio y el tiempo; la transcripción de una realidad física que cambia al mundo y al hombre como protagonista de esta transformación.

concreción de un proceso, que según varios autores, hace que todavía no seamos del todo modernos. Sin embargo, aunque los cambios de nuestras sociedades no hayan sido acordes en su totalidad con todas las dimensiones de la modernidad, se podría afirmar que América Latina se encuentra en un inacabado proceso de “transculturación” lo cual le permite construir su propia versión de la Modernidad.

Entendiendo la modernidad como táctica, Bogotá requirió de un proceso lento que provino especialmente de la industrialización y de la idea radical de cambiar el aspecto físico de la ciudad en busca de una “progresiva democratización del paisaje social urbano”. A raíz de esto, se considera que durante las décadas de los años 30 y 40 del siglo XX (luego de una hegemonía conservadora), el partido liberal propuso un proyecto de modernización, La Revolución en marcha, lo suficientemente coherente y explícito para poner en sintonía al país y a su capital con otros países latinoamericanos con procesos mucho más avanzados.

El liberalismo confiaba en contribuir a generar las bases institucionales para una ciudadanía abstracta y universal. Para ello estableció el sufragio universal y directo, promovió la participación política popular, la movilización de masas, la organización del sindicalismo, la conversión de la calle en escenario de la participación política mediante la manifestación pública, la consolidación del Estado frente a la Iglesia devolviendo el registro civil a los ciudadanos y recuperando su autonomía en los asuntos educativos. Adicionalmente, los procesos demográficos y de urbanización definen a Colombia como un país de ciudades, lo que condujo a la fundación de la primera *Facultad de Arquitectura* (1936) del país, de la *Sociedad Colombiana de Arquitectos* (1944) y de la *Revista PROA* (1946) como escenarios institucionales y académicos tendientes a construir y difundir la espacialización del proyecto moderno en el país. La creación de estas instituciones derivó en la consolidación de los discursos enfocados a la planeación urbana y en la entrada cultural de la arquitectura moderna en función de la construcción de la nueva imagen de ciudad.

Desde la perspectiva de los discursos, retomando la definición de práctica expuesta con anterioridad³, los planes se constituyen en la herramienta genérica por la cual se piensa la ciudad a largo plazo. En el ejercicio de la planeación se proyectan soluciones a partir de información exhaustiva sobre procesos económicos y sociales y su incidencia en la construcción de la ciudad.

³ Las prácticas del espacio son las responsables de tejer las condiciones de la vida social, de tejer los lugares.

Así, el plan se convierte en uno de los insumos que emplea la modernidad como táctica para determinar la alternativa que mejor se ajuste a los objetivos de transformación espacial de la ciudad.

Para el caso bogotano, desde los planes, se pueden establecer tres⁴ momentos importantes: hasta los años 50, a pesar de las numerosas iniciativas privadas y la cantidad de obras públicas en la ciudad, este período desarrolló un considerable repertorio de herramientas técnicas y parámetros de calidad cuya aplicación iba encaminada a solucionar las eventualidades individuales del proceso de construcción de la ciudad (Figura 2). En este repertorio se daba gran importancia a la calidad del espacio, pero sin referencia a un plan que limitara las posibilidades. Muchas de sus propuestas se sustentaron en premisas ampliamente discutidas en escenarios internacionales de planeación como lo fueron los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM).

El segundo momento se puede determinar con la elaboración del Plan Piloto para Bogotá de Le Corbusier y Wiener y Sert (Figura 3), en el cual durante los años subsiguientes, la planeación se sustentaba en la división de la ciudad por fragmentos auto sostenibles capaces de dar cabida en su interior a condiciones óptimas para la vivienda, los equipamientos, el trabajo, la recreación y el comercio⁵. Es decir que, durante este período se optó por la zonificación del espacio urbano discriminado por actividades y densidades y el plan vial a partir de la creación de un sistema jerarquizado que acompañaba la desagregación planteada. Vale la pena mencionar que durante este período se construyeron la mayor cantidad de áreas residenciales en la ciudad –a partir del cumplimiento de las variables anteriormente enunciadas–, en respuesta a las inesperadas tasas de crecimiento demográfico. Una de las mayores críticas a esta visión fue la excesiva concentración en los problemas físicos de la ciudad, dejando de lado variables como lo económico o lo social; situación que se intentó corregir en desarrollos posteriores.

El tercer momento comenzó a vislumbrarse con la aparición del economista Lauchlin Currie como director de la Misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) cuyo informe fue un elemento crucial en la planeación de importantes reformas para el desarrollo

⁴ Rodrigo Cortés en su texto "Del urbanismo a la planeación en Bogotá" hace referencia a estos momentos denominándolos: instrumental, fundacional y del Planeamiento del desarrollo.

⁵ Al respecto recordar los puntos referidos en la Carta de Atenas (IV CIAM; Marsella 1933) respecto a la zonificación de la ciudad en función de usos y necesidades de la sociedad moderna: habitar, circular, trabajar, recrear (cuerpo y espíritu: salud, educación, esparcimiento, etc.) enunciadas a manera de prácticas en el espacio.

económico y social del país y de Bogotá (Figura 4). Muchas de las decisiones derivadas de esta nueva manera de entender la ciudad y de formar parte de los proyectos globales de modernización acelerada, definían la participación de la inversión privada y del Estado; así, la generación de empleo, las nuevas zonas de vivienda, los nuevos centros industriales, los nuevos sistemas de transporte, entre otros, fueron del resorte de la inversión privada, mientras que la obra pública orientada a la producción de infraestructura fue tarea del Estado. Pese a la incorporación de variables adicionales más allá de lo formal, la idea del plan perdió vigencia al sectorizar las intervenciones y normatizar de manera independiente la actividad urbanizadora y constructora. Es decir, se pasó de una idea general de ciudad moderna a un sinnúmero de fragmentos urbanos con intervenciones atomizadas y muchas veces inconexas; situación que prevalece hasta el día de hoy.

Por otra parte, en la apuesta por la arquitectura moderna, Fernando Viviescas destaca: el rompimiento que se hace con el pasado para conectarse con los nuevos elementos presentes en el desarrollo productivo, con el conocimiento y la apuesta del hombre por un mundo diferente. El aporte de la arquitectura está orientado por la democracia y se nutre de las posturas de los demás en la consolidación de un ambiente habitable y una vida cultural para el conjunto de ciudadanos; la propuesta de la arquitectura surge del intercambio con otros aspectos que encierra la cultura, combina el desarrollo científico-tecnológico con las artes y las expresiones culturales para la expresión de un nuevo espacio: un nuevo hábitat; los arquitectos encuentran en la ciudad el espacio natural de desarrollo individual y colectivo: “la ciudad como nuevo espacio en tanto que albergaba la forma de vida eminentemente moderna” (Viviescas, 1991, pág. 366). Así acciones como la Bauhaus, los grandes asentamientos urbanos para la residencia obrera y la “máquina de habitar”, prefiguran el nuevo orden de vida; para finalmente darle importancia a los adelantos tecnológicos que facilitan la construcción de la edificación, lo que concluye en el desarrollo de las fuerzas productivas y en la revolución y modernización de la industria de la construcción.

Por estas razones, aunque la modernidad como táctica en nuestro país produjo transformaciones sociales y políticas importantes, es pertinente afirmar que la constante *discontinuidad de la continuidad* de los planes insumo de la modernidad, produjo intervenciones puntuales y en algunos casos desarticuladas que condujeron a una “modernización sin

modernidad” o más bien a “procesos de modernización” derivados de la idea permanente de desarrollo.

Los procesos de modernización: las estrategias

Los ciudadanos no siempre guardan memoria de la magnitud de los cambios que con el paso del tiempo experimenta su ciudad. Por supuesto, la velocidad del cambio no da tregua para detenerse cuando la realidad termina imponiéndose frente a la volátil presencia del pasado. Significa esto que Bogotá, como el país, lleva un trecho de seis o siete décadas acomodándose en la modernidad, proceso que se puede entender, al revisar y estudiar las más importantes transformaciones socio-espaciales, políticas y culturales, así como las circunstancias que las provocaron.

Ricardo Alonso. Ciudad para la memoria: Virgilio Barco y la construcción de Bogotá

Hablar de modernidad en términos generales, según Jorge Orlano Melo, representa la confluencia de tres procesos revolucionarios que, desde una perspectiva integral, pretenden transformar la sociedad a ritmos diferentes: la *revolución económica* vista desde el establecimiento del capitalismo, la vinculación estrecha entre el desarrollo tecnológico y el proceso económico, la creación de la industria fabril, la utilización tecnológica de los conocimientos científicos, la economía basada en el mercado del trabajo asalariado, la propiedad privada de la tierra y los recursos productivos; por otra parte la *revolución política* como doctrina por excelencia de la sociedad capitalista moderna, aunque inconclusa, condujo a atribuir al Estado funciones redistributivas esenciales. Y por último, la *revolución cultural*, redefine el papel de la iglesia y de la familia en la transmisión de la tradición, el auge de los medios de comunicación, la importancia creciente del sistema escolar formal y la expansión de la alfabetización ante el surgimiento de una industria cultural.

Sin embargo, ante la lentitud de la transformación modernizadora producto de conflictos entre sectores modernos capitalistas e instituciones tradicionales, se genera una teoría alterna inscrita en parámetros no revolucionarios, definido en términos relativamente estrechos y fundamentalmente económicos; *los procesos de modernización*.

“(…) La ideología de la modernidad, a su vez, ha dado lugar al surgimiento de un sistema autónomo: la modernización. La Modernización es el proceso técnico-económico-social

que, producido a partir de las premisas de la modernidad, se ha separado de esas bases conceptuales, ya desacreditadas, adquiriendo una especie de “rutina” (el Progreso como rutina) que le hace continuar con sus propias leyes en un proceso/progreso indefinido.” (Waisman, 1991, pág. 98)

Entendiendo los procesos de modernización como estrategia, la estrategia es el equivalente a una jugada en un partido de cartas; es decir, existen reglas explícitas acompañadas de un límite y de un modo particular de operar pero ligadas al azar; hay también principios implícitos que al no estar definidos crean márgenes de tolerancia (además de duplicar las posibilidades) y finalmente las “destrezas” o “mañas” que se mueven entre las reglas y agregan al juego las alternativas asociadas con la tradición. En definitiva, la estrategia escoge de lo anterior el repertorio de sus operaciones encaminadas a un fin determinado: el desarrollo⁶, que tendrá como tarea el definir y cuantificar los problemas de la sociedad, para atacarlos luego con el diseño de proyectos.

De acuerdo con lo anterior, los procesos de modernización se desarrollaron a partir de tres vías importantes: las áreas residenciales, los equipamientos y la infraestructura. Las áreas residenciales desde la década de los 50 fueron responsabilidad de agentes públicos consolidados (el ICT, el BCH, la CPV) y firmas privadas (Ospinas &Cía., Fernando Mazuera y Cía. S.A., etc.), quienes se encargaron de consolidar los vacíos urbanos y las áreas periféricas de la ciudad. Los equipamientos buscaban potencializar la construcción de espacios colectivos mediante obras urbanísticas y arquitectónicas que brindaran amplia cobertura en salud, educación, comunicaciones, administración, cultura, industria, turismo, recreación y deporte. Por último, la infraestructura urbana es quizá el elemento que aporta las mayores evidencias en el proceso de modernización a través de los desarrollos en el transporte y la estructura vial, las comunicaciones y los servicios públicos.

En el caso de las áreas residenciales, el desafío se centró en la incorporación de nuevas concepciones urbanísticas y paradigmas de la arquitectura moderna formulados en escenarios

⁶ “Podemos definir el desarrollo como el conjunto de prácticas y estrategias originadas en el discurso de posguerra sobre el tercer mundo incluyendo los procesos. (...) La materialidad de los problemas del llamado “subdesarrollo” no es conjurada por un cuerpo de conocimientos dados, sino que es esculpida por los discursos racionales de economistas, expertos agrícolas y en salud pública, nutricionistas, planificadores, expertos en comunicación, etc., de tal forma que el desarrollo que conocemos es, por así decirlo, la suma de estos discursos.” (Escobar, 1986)

internacionales: “la construcción en altura como posibilidad urbanística y arquitectónica, la ‘Ciudad-Jardín’ como alternativa a la ciudad industrial densa y congestionada y la vivienda en serie como una opción para desarrollar grandes porciones de tejido urbano” (Corporación Colegio de Villa de Leyva, 1996). De esta experiencia vale la pena destacar los proyectos para el barrio Los Alcázares (1947-49), el barrio Muzú (1949), el barrio Quiroga (1951) y el Centro Urbano Antonio Nariño –CUAN (1953) entre un sinnúmero de proyectos adelantados por las instituciones del Estado y la empresa privada.

Para 1968 la administración puso en marcha el “Plan vial de Integración Urbana” atacando los problemas referentes a la estructura del transporte, sistema de vías importantes para el desarrollo urbano racional, control en la expansión urbana de la ciudad y la disminución de costos en urbanización, generación de vivienda nueva y reducción de costos sociales para la población. Derivado de las transformaciones viales se impulsó el desarrollo de significativos proyectos privados de vivienda como las Torres Jiménez de Quesada, las Torres de Fenicia, las Torres del Parque, las Torres Blancas y sobre la calle 19 un conjunto importante de oficinas y viviendas. Por su parte, en el período 1966-1969, el Instituto de Crédito Territorial y el Banco Central Hipotecario—ambos en representación del Estado—, adelantaron importantes planes de construcción de viviendas en varios sectores de la ciudad con casi setenta mil soluciones para estratos sociales bajos y medios: Unidad residencial del BCH, Niza sur, Unidad residencial Colseguros, Paulo VI, Ciudad Kennedy, Timiza y Minuto de Dios. Es así como para la historia del urbanismo y las intervenciones de vivienda de gran escala en Bogotá, la administración Barco se constituye en un núcleo importante de investigación enfocado a la planeación y el proyecto de arquitectura como herramienta de recuperación de sectores consolidados de la ciudad.

Respecto a los equipamientos, el período de la dictadura del gobierno del general Rojas Pinilla (1953-1957) es considerado como el momento en donde existió la mayor inversión en la modernización de la imagen de la ciudad. Los proyectos más destacados respecto a las comunicaciones fueron la construcción del Aeropuerto El Dorado (1955-1959) en reemplazo del Aeropuerto de Techo; las instalaciones del edificio que en 1954 albergaría los equipos que llevarían la televisión a los hogares de los colombianos, así como las instalaciones de los periódicos más importantes de la época, El Tiempo y El Espectador (ambos cerrados por el mismo Rojas Pinilla unos años después). En este período fue construido el Centro Administrativo Oficial (CAO

hoy CAN) en 1954 con el propósito de centralizar los organismos gubernamentales y reforzar la imagen de la capital del país.

En este mismo periodo, en el área de salud se construyeron el Hospital San Carlos, el Hospital Militar, las Clínicas David Restrepo, Palermo y el pabellón de niños del Hospital La Misericordia. En educación, durante la alcaldía de Fernando Mazuera⁷ (1957-1958) se construyeron varias escuelas adscritas al Plan Mazuera y hacia 1960, durante la alcaldía de Jorge Gaitán Cortés, se organizó un programa para la construcción de equipamientos escolares que aumentaba la cobertura en educación básica primaria. Para la educación superior, a partir de los años 50 se daría origen a varias instituciones fundadas por intelectuales y pensadores liberales, entre otras: la Universidad de los Andes (1948), la Universidad Distrital Francisco José de Caldas (1948), la Fundación Universidad de América (1950), Universidad La Gran Colombia (1950), Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano (1954).

Otros aspectos a destacar son las Salas de Cine (más de 70 salas de cine entre los años 1946-1964), la Biblioteca Luis Ángel Arango (1958), los almacenes de las grandes superficies; Sears (1953) y Supermercados Rayo (1955); los equipamientos para el deporte, el Hipódromo de Techo, El Coliseo Cubierto El Campín y el Centro Deportivo Distrital (1957), el Club Los Lagartos (1948) y el nuevo Country Club (1951). Finalmente, vale la pena resaltar la construcción del Hotel Tequendama (1953) como parte de un complejo de servicios que modernizaría la imagen del Centro de Bogotá.

En otro aspecto, la actualización de infraestructura es quizá el componente tangible que más aportó al desarrollo del proceso de modernización de la ciudad. No sólo impactó en los aspectos urbanos y arquitectónicos, sino que también fue el proceso que dio pauta para la creación de las instituciones encargadas del manejo y la gestión de la ciudad. Al respecto se puede mencionar la creación de la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (1952) que posteriormente será la Oficina de Planificación Distrital (1956), luego el Departamento Administrativo de Planeación (1968) y hoy Secretaría Distrital de Planeación (2006). En cuanto a los servicios públicos se crea la Empresa de Acueducto y Alcantarillado (1955) y la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá (1959);

⁷ Fernando Mazuera Villegas se desempeñó como alcalde de Bogotá en cuatro oportunidades: (Febrero 1947-Marzo 1948); (Abril 1948-October 1948); (Diciembre 1948-Mayo 1949). En estos periodos la designación era responsabilidad del Gobernador de Cundinamarca. Finalmente, (Junio 1957-October 1958) designación hecha por el Presidente de la República.

esta última suscitó la construcción y adecuación de plantas hidroeléctricas que prestaban servicio a Bogotá, así como la construcción de represas y embalses. Esto produjo la necesidad de modernizar constantemente las redes de distribución, lo cual fue una obra de alto impacto para la ciudad.

En lo correspondiente a la infraestructura vial, la ciudad a través de los planes, contó con nuevos proyectos encaminados a ampliar y renovar la malla vial; en ese sentido se construyeron: la Avenida de las Américas, Los Comuneros o Calle Sexta, Paseo de Los Libertadores o Autopista Norte, la Carrera Décima o Fernando Mazuera, Autopista Sur, Autopista Medellín o Calle 80, la Avenida Caracas al sur, la Avenida Ciudad de Quito – Carrera 30 ó NQS, la Calle 26 – Avenida El Dorado ó Avenida Jorge Eliécer Gaitán y la Avenida Ciudad de Lima o Calle 19 (Figura 5). Este período es considerado de alta influencia en la construcción de la red con la que aún opera la capital y que inscribió a Bogotá como punto importante en la comunicación con el resto del país. Estos desarrollos se consideran importantes pues permiten establecer la comunicación con los principales equipamientos de la ciudad y del mundo.

Para el caso del aeropuerto El Dorado, si bien se podría entender en el marco de la infraestructura para transportes, se debe entender en el marco de la infraestructura para las comunicaciones, ya que una de las prioridades para el gobierno de la época y para el modelo económico era impulsar de manera contundente la comunicación de Bogotá con otras ciudades colombianas y con el mundo (Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura, 2008, pág. 100).

Por otra en 1968 se intentó atacar el problema del transporte y el plan vial con lo que se conoció como el “Plan Muelas”. Este plan establecía la regularización vial para el centro de la ciudad inscrito dentro de los propósitos de renovación urbana y mejoramiento del centro. Este programa incluyó la normalización del ancho de las vías por sectores, la renovación total de las calzadas, las redes de servicios públicos y la iluminación. Fueron ejecutadas por el sistema de valorización la ampliación y regularización de la Calle 17 de la Carrera 8 a la 13; la Carrera 12, de la Avenida Jiménez a la Calle 26 y la Carrera 9 de la Avenida Jiménez a la Calle 19. Y en relación al transporte público:

Durante la década de los cincuenta, Bogotá hizo una apuesta por los buses como medio de transporte más relevante. Fue en realidad, desde 1945, cuando la ciudad decidió no modernizar el tranvía para reemplazarlo por buses. Y no fue únicamente una situación que se dio con los buses municipales, sino que hubo un importante componente de los buses de las empresas privadas, ya que estos últimos ocupaban las vías de la ciudad, sirviendo barrios alejados del centro y de difícil accesibilidad (Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura, 2008, pág. 101).

En conclusión, los procesos de modernización están definidos por intervenciones que los individuos emprenden en aras del desarrollo social. Estas intervenciones (especialmente físicas) para el caso, constituirían la estrategia por la cual se domina un lugar y se transforman las incertidumbres en espacios legibles. De acuerdo a la analogía de la estrategia y el “partido de cartas”, además de principios implícitos, reglas explícitas y habilidades, el proceso de modernización requiere la enunciación del principio del desarrollo económico-físico-social, mediado por las reglas registradas en los planes como insumo de la modernidad para definir los objetivos de la transformación de la ciudad, sin dejar de lado las habilidades vistas a través de las prácticas como las resultantes de la configuración de un espacio determinado producto de las operaciones en el tiempo.

Consideraciones parciales

De las infinitas posibilidades en la construcción de un relato las páginas anteriores, describen una trayectoria que, a partir de las tácticas y las estrategias desarrolladas desde la modernidad y los procesos de modernización, construyen el contexto de una época y las transformaciones de la ciudad en el tiempo.

Según Manuel Delgado “La ciudad no es lo urbano”⁸ y para sustentar esto emplea una diferenciación entre estructura y decoración de Giulio Carlo Argan, a manera de analogía, que precisa a lo largo del texto la distinción: “... la primera remite a la ciudad en términos de tiempo largo: grandes configuraciones con una duración calculable en décadas o siglos. La segunda a una ciudad que cambia de hora en hora, de minuto en minuto, hecha de imágenes, de sensaciones, de impulsos mentales, una ciudad cuya contemplación nos colocaría en el umbral mismo de una estética el suceso” (Delgado, 1999, pág. 25). Así *la ciudad* actual se construye desde los sustratos de la misma ciudad acumulados en el tiempo (ciudades formalmente definidas por las ideas de sus habitantes); mientras que *lo urbano* brinda —a través de las prácticas cotidianas—, sentido a los espacios que definen la ciudad. De tal manera que la ciudad es el producto de una idea de modernidad y los procesos de modernización los mecanismos por los cuales en la interacción de los elementos físicos y la percepción de los sujetos se desarrolla finalmente, la imagen de la ciudad.

Uno de los procesos de modernización de mayor impacto en la construcción de la ciudad son las infraestructuras y dentro de este grupo, los desarrollos que involucran la consecución de la calle como escenario de la vida moderna o como lo cita Manuel Delgado en el prólogo de la segunda edición del libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* de Jane Jacobs; “...La calle como espacio de encuentro e intercambio, versátil en sus usos y animada por todo tipo de apropiaciones

⁸ Según Manuel Delgado, la *ciudad* es una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí. *Lo urbano*, en cambio, es otra cosa: un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias. Finalmente parafraseando a J. Remy y L. Voye, se entiende por *urbanización*, a su vez, “ese proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquella”.

individuales o colectivas; flanqueada por edificios de distintas edades y tipos, viejos y nuevos, relucientes y desvencijados, residenciales y de trabajo; con niños jugando y aprendiendo cosas esenciales que en ningún otros espacio aprenderían, salpicada de pequeños comercios abiertos al exterior que proveían bienes y servicios; incluso también con automóviles, pero no demasiados...” (Jacobs, 2011) De esta manera, la calle a diferencia de otras intervenciones es atemporal y su interpretación moderna –la avenida–, episódica, entrecortada, anecdótica... es el espacio que se transforma por la intervención de las prácticas. De ahí el interés por relatarlas.

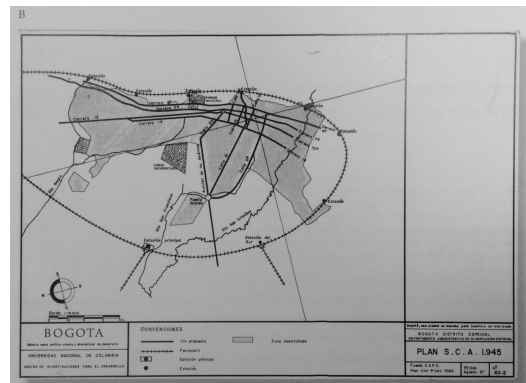
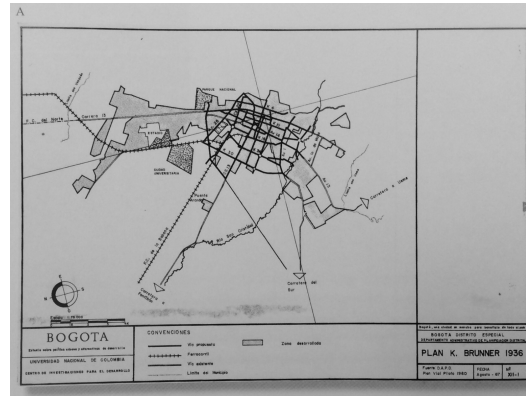


Figura 2. Plan K. Brunner (1936) y Plan SCA (1945). Imágenes tomadas del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

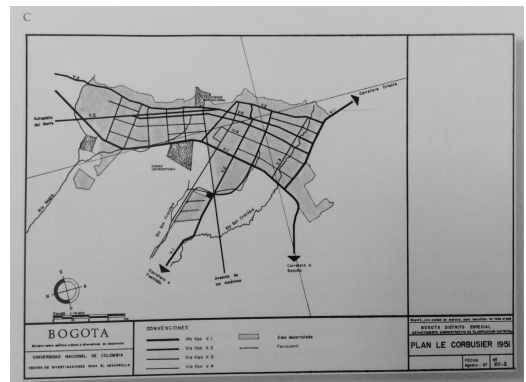


Figura 3. Plan Le Corbusier (1951). Imagen tomada del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

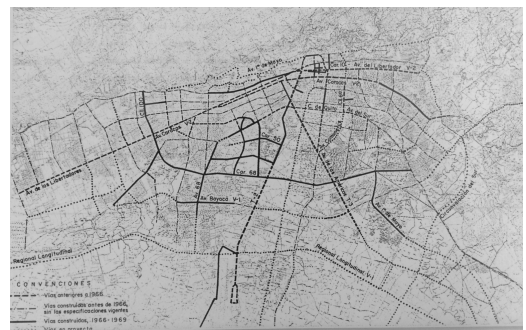


Figura 4. Bogotá Plan vial general 1969. Imagen tomada del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

SEGUNDA PARTE

EL ITINERARIO Y EL MAPA: DOS CAMINOS PARA UN RELATO

El cine y lo urbano estaban hechos, al fin y al cabo, de lo mismo: una estimulación sensorial ininterrumpida, hecha de secuencias de acción, excitaciones imprevistas, impresiones inesperadas... en la calle, como en las películas, siempre pasan cosas.

Manuel Delgado. El animal público

Michel de Certeau en su libro *La invención de lo cotidiano*, hace referencia al relato como una práctica del espacio. De igual manera lo considera como la sucesión de elementos imbricados que orientan la experiencia de un espacio y son capaces de aportar en la construcción cambiante del hombre con su contexto. Estas situaciones narradas producen una serie de *geografías* que describen el medio físico y la relación de los seres humanos con ese medio a través de la imagen (cartografías para el caso) como uno de sus recursos de representación más directa.

Para el geógrafo Luis Carlos Jiménez⁹, la geografía además de disciplina científica, trabaja a partir de dos elementos en común: el espacio organizado y producido por los hombres y la explicación de las relaciones que los hombres y sus sociedades establecen con el entorno. Para el primero el espacio geográfico es en simultáneo un sistema de relaciones y un producto social organizado (Jiménez Reyes, 2017); es la memoria colectiva de los grupos humanos, pero a la vez es el molde que determina las nuevas actividades que sobre este espacio se desarrollan. Para el segundo, el reconocimiento de las necesidades individuales, los recursos para satisfacerlas y las formas de organización social que se crean y transforman con el tiempo.

⁹ Doctor en Geografía. Actualmente se desempeña como Coordinador del Programa de pregrado en Geografía de la Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá y miembro de la Sociedad geográfica de Colombia.

Dado lo anterior, la geografía es el vehículo para entender el espacio desde su condición material e inmaterial; una realidad permanente que sirve de soporte a atributos cambiantes y que es *contenedor* de objetos espacializados que con las prácticas se constituyen en *contenido*. En ese orden de ideas, esa simultaneidad presente en la noción de *geografía* la hace análoga al concepto de *espacio existencial* descrito por Norberg-Schulz desde el aporte que ésta le puede hacer a los esquemas que consolidan la memoria de los lugares a partir de la relación inseparable del sujeto con el espacio. Así, la geografía proporciona insumos a la construcción del relato.

En páginas anteriores se definía el relato como el mecanismo mediante el cual se llega a una experiencia completa del espacio desde el análisis de los elementos físicos hasta sus prácticas; aquí cobran relevancia las categorías *mapa* e *itinerario* para la definición de la experiencia del espacio a través de las prácticas cotidianas desarrolladas por De Certeau.

El *mapa* establece una escena totalizante donde elementos de origen dispar se agrupan para configurar un estado actual del saber geográfico y deja para otras representaciones, las operaciones que describen posibilidades. Es entonces, la representación que reúne lugares heterogéneos, unos derivados de la tradición y otros producidos por la observación. El *itinerario* como descripción ampliada de una serie de posibilidades que marcan una ruta o trayecto, se construye a partir de fragmentos tomados de historias que fundan y articulan espacios; constituyen una colección de acciones organizadoras en múltiples áreas de la vida social de los espacios para componer, verificar o confrontar anécdotas espacializadas. La interacción de ambas categorías a manera de trama y urdimbre, hacen del relato, una cuadrícula dinámica que configura y delimita el espacio a partir de la descripción.

Para el caso, la construcción de los mapas de este documento, se ordenan de manera secuencial y se enuncian desde las características urbanas hasta los elementos más significativos de los edificios. Por otro lado, los itinerarios son narraciones que se valen de la imagen para construir fragmentos que articulan la historia biográfica de un espacio. De nuevo, este es el propósito fundamental de este documento: la construcción de un relato de calle desde el espacio y sus prácticas; desde la transformación urbana y sus edificios hasta los sujetos y los acontecimientos. Este documento es el relato de la Calle 19.

LOS MAPAS

La ciudad y sus edificios

Este apartado compila en términos pragmáticos, los aspectos morfológicos que construyen el relato de la Calle a partir de los elementos físicos y sus características más significativas en la construcción de la ciudad, aportando una imagen totalizadora y concreta del espacio.

Los momentos que se presentan, están organizados de manera secuencial y enuncian desde las características urbanas hasta los elementos más significativos de los edificios, con el fin de construir los escenarios que soporten los acontecimientos descritos luego en los itinerarios.

Para lo anterior, se emplearon las fotografías urbanas que hacen parte del archivo de Saúl Ordúz compilado parcialmente en el libro *“Saúl Ordúz: Fotógrafo de ciudad”* editado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Instituto Distrital de Cultura y Turismo y el Museo de Desarrollo Urbano; además de algunas fotografías que hacen parte de su archivo personal disponibles para consulta en el Museo de Bogotá.

A partir de la fecha registrada oficialmente en la fotografía, se inició un proceso de verificación a través de la información contenida en la imagen (desarrollos viales y edificaciones relevantes) para posteriormente seleccionar 26 imágenes que configuren parte del escenario para la historia de la Avenida descrita a continuación.

La Calle 19: Los años cincuenta

Luego del anuncio hecho por el alcalde de Bogotá Fernando Mazuera a través de su Secretario de Obras Públicas Herbert Ritter Echeverri, se iniciaron —luego de un largo proceso—, la compra de predios y la demolición de casas y edificios de poca altura en el sector conocido como el barrio Las Nieves sector oriental (Figura 7). Compartiendo las mismas condiciones físicas atribuidas a la Carrera 10 (ancho de vías, andenes y separador central), la construcción de la Calle 19 se desarrolló en dos etapas: la primera comprendida desde la Carrera 3ª hasta la Carrera 5ª y posteriormente la continuidad de la vía hasta la Carrera 8ª. Lo anterior, debido a un escándalo suscitado por el recaudo de la valorización en la Alcaldía Mazuera que hizo que unos años después, en el gobierno de Jorge Gaitán Cortés y con el reciente inaugurado Estatuto de Valorización, se concretaran los costos y se desarrollara la vía en su segunda etapa.

Un aspecto importante a considerar, es que la ejecución de la vía coincide con la finalización del período de la dictadura militar (1952-1958), caracterizado por la construcción de obras puntuales de carácter pragmático e inmediatista, ejecutadas en el desconocimiento de los efectos que estas tendrían sobre la estructura urbana a futuro, pese a que muchos consideran que se actuó sobre aspectos generales de la forma urbana que se venían trabajando desde el planteamiento del Plan Piloto desarrollado por Le Corbusier. En ese sentido se podría entender que la Calle 19 es producto de esa mirada sobre la ciudad y por tanto la discontinuidad en el tiempo de su ejecución.

La imagen que se usa como referencia (Figura 8)—tomada aproximadamente hacia 1959—, muestra un sector central en proceso de consolidación y densificación en altura marcado por la Avenida Jiménez, la Carrera 7ª y la nascente Carrera 10ª. Además se evidencia de manera contundente la ruptura del sector de baja densidad y que categóricamente separa los barrios de Las Nieves y de La Veracruz, así como el trazado de la futura Carrera 3ª que dividiría lo que hoy se conoce como el sector de Germania. Del mismo modo (y para establecer con certeza el año en el que fue tomada la imagen) se destaca la presencia de varios hitos arquitectónicos modernos de los años cincuenta en el sector inmediato: el *Hotel Continental* (1948) (Figura 9) diseñado por el arquitecto Vicente Nasi y construido por la firma Cuellar, Serrano, Gómez y el edificio del *Banco de*

la República (1958) (Figura 10) del arquitecto Alfredo Rodríguez Orgaz y construido por la firma Cuellar, Serrano, Gómez ambos ubicados sobre la Avenida Jiménez; el edificio del *Banco de Bogotá* (1956-1960) (Figura 11) de Skidmore, Owings and Merrill y Pablo Lanzetta, Reinaldo Valencia, Martínez, Cárdenas y Cía. y el edificio de *Seguros Bolívar* (1956) (Figura 12) de la firma Cuellar, Serrano, Gómez sobre la Carrera 10ª.

En la mayoría de los casos, se trata de edificios en altura que plantean una relación significativa con la ciudad y con el peatón a través del recurso de la plataforma, lo que en su momento se constituyó como pauta para la elaboración de otras obras arquitectónicas sobre todo en el eje de la Carrera 10ª. Este recurso si bien establecía un paramento continuo con otras edificaciones, no limitaba el contenido expresivo de los edificios plasmado sin lugar a dudas en la resolución de la torre.

En relación directa con la naciente Calle 19 se encuentran los edificios de la nueva sede para la *Academia Colombiana de la Lengua* (1950) (Figura 13) del arquitecto Alfredo Rodríguez Orgaz, el *Edificio San Remo* (s.f) un edificio de vivienda preexistente y el edificio del *Banco Cafetero* (s.f) (Figura 14) localizado sobre el eje de la Carrera 7ª construido luego de la demolición del edificio de la Academia de la Lengua afectado parcialmente por los desmanes del Bogotazo. Estos edificios derivados de referencias históricas distintas, determinarían el carácter ecléctico de la Calle, pero a su vez, en el caso del *Edificio San Remo*, marcaría una tendencia recurrente que empezó a caracterizar a la Calle 19 como el eje comercial en primeros pisos y de vivienda en altura más representativo del centro de la ciudad; situación que se desarrollaría de manera más clara con la aparición del *Edificio Sabana* a comienzos de los años sesenta.

La Avenida Ciudad de Lima¹⁰ (Calle 19): Los años sesenta

Con la presencia contundente de una Avenida en el paisaje urbano (Figura 15), se dio inicio a la construcción de los edificios producto del englobe de predios a bajo costo; esto como resultado de un rentable negocio inmobiliario —además de especulativo—, en un sector céntrico en proceso de re-densificación.

De este proceso, un aspecto importante fue lo logrado en la alcaldía de Jorge Gaitán Cortés (1961-1966 la más larga en la historia de Bogotá), quien con la intención de poner “las cosas en orden” retomó la práctica planificadora de la ciudad, interrumpida por situaciones políticas anteriores. Para muchos autores, el trabajo desarrollado por Cortés es considerado como el inicio continuado de la planificación de la ciudad lo que derivó en el desarrollo de Infraestructura y políticas públicas en las siguientes administraciones¹¹. Este desarrollo buscaba a partir de una conciencia sobre la forma edificada, construir indicadores para medir y controlar el desarrollo y pensar en la idea de una ciudad compacta a partir de la redensificación como mecanismo para llenar los vacíos de la estructura urbana.

Las imágenes que se muestran a continuación (Figura 16-17) fueron tomadas entre 1961-1967 y muestran una Avenida que va desde la Iglesia de las Aguas hasta la Carrera 8ª, en la cual empiezan algunos desarrollos puntuales como son: el proyecto de vivienda *Edificio Residencias Sabana* (1960-1965) (Figura 18) del arquitecto Roberto Rodríguez Silva; el edificio del *ICETEX* (1964) (Figura 19) de la firma Vargas Rubiano, Leyva y Cía.; la sede para el *Colombo Americano* (1964) (Figura 22) de la firma Cuellar Serrano Gómez y posteriormente el *Edificio Ángel* (1965) (Figura 21) de la firma Pizano, Pradilla, Caro y Restrepo; además de una serie de edificios de oficinas que se situaron de manera puntual sobre el costado sur de la Avenida.

¹⁰ Mediante Acuerdo número 63 de 1959 se declaró que “la calle 19 en toda su extensión se denominará en adelante ‘Avenida Ciudad de Lima’ como una manifestación del afecto a la República del Perú”. En el mes de mayo de 1960, se hizo público el agradecimiento de la municipalidad de Lima y se anunció el obsequio de una estatua del gran escritor costumbrista limeño Ricardo Palma que debería ser colocada en la Avenida. Este monumento, que da inicio a la Calle 19 (o Avenida Ciudad de Lima), es obra de la Fundación Bruno Campagniola y se inauguró el 28 de junio de 1968.

¹¹ Aquí se hace referencia específica a la administración del Ing. Virgilio Barco Vargas, quien es considerado uno de los alcaldes con más desarrollo en términos de Infraestructura en la historia reciente de Bogotá.

Estas imágenes no incluyen la ampliación de 1968 desarrollada durante la alcaldía de Virgilio Barco y que extendió la Calle 19 —en adelante Avenida Ciudad de Lima—, hasta la Avenida Caracas, lo cual potenció a futuro la aparición de bodegas, grandes almacenes, propuestas para plazas conmemorativas —Plaza del Sesquicentenario de la Independencia (no construida)¹²—, y edificios en altura con una tendencia comercial dada por la cercanía con la Carrera 10ª. Para esta fecha se finalizó también la construcción del *Hotel Bacatá* (1968) (Figura 20) de la firma Meléndez, Páez Arquitectos.

Curiosamente los edificios de la Calle 19 no replicaron las tipologías desarrolladas en el eje de la Carrera 10ª. Aquí el vínculo de los locales comerciales con la calle no se asociaba a partir de la existencia de una plataforma unificadora; por el contrario, cada edificio pasó de una relación directa de los locales comerciales con la calle, al pasaje comercial desarrollado en varios pisos — con usos diferentes al exclusivamente comercial—, y que además se complementaba con diversas experiencias en el desarrollo de la vivienda en altura, vivienda temporal (hotel) y oficinas. Lo anterior se podría interpretar como los inicios del edificio multimodal en Bogotá; tendencia que seguiría desarrollándose en la actualidad con los proyectos del BD Bacatá y el proyecto Entrecalles.

¹² “La Administración Distrital estudió, propuso y obtuvo del Concejo, la declaratoria de utilidad pública del área comprendida entre las carreras 7ª y 8ª y las calles 18 y 19, a fin de destinarlas a una gran plaza peatonal que sirva para descongestionar el área central, carente de espacios cívicos adecuados. El proyecto contempla la construcción de tres sótanos de estacionamiento que solucionarán también el problema de aparcamiento en el área central.” Tomado de: *Tres años de Administración Distrital 1967-1969. Estudios e informes de una ciudad en marcha*. Tomo VII.

Avenida Ciudad de Lima (Calle 19): Los años setenta

Esta década inicia con la idea de planeación económica como estrategia a nivel latinoamericano promovida por organismos internacionales para acceder a los beneficios del crédito a partir de la exigencia en la implementación y/o formulación de los planes de desarrollo. En ese sentido, el país inició nuevamente una experiencia de planificación bajo la influencia de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina¹³) y cuyo punto culminante derivaría en la producción del documento para el Plan de Desarrollo Nacional *Las Cuatro Estrategias* en 1970.

Para llevar a cabo esta tarea, aparece en la historia económica del país el economista norteamericano Lauchlin Currie quien, con la idea de planificación urbana asociada a la planificación económica del país y el modelo de desarrollo, evidenció la necesidad de la planeación como base del crecimiento y la transformación del país. Paralelamente, la administración de Virgilio Barco (1966-1969) contrató una serie de estudios que cambiarían de manera importante la práctica de la planeación en Bogotá. Así las cosas y en el marco de los cuatro puntos¹⁴ que buscaban el desarrollo general y urbano del país, la administración distrital continuó con los planteamientos de la administración anterior potenciando las normas de zonificación y desarrollando proyectos específicos de renovación urbana: *San Façon* y *Las Aguas* como pilares fundamentales en el estímulo a la densificación de la ciudad.

Estos desarrollos promovían la construcción en altura en zonas en donde ya se tenía acceso a la infraestructura y a los servicios públicos y generalmente ubicadas cerca a los lugares de trabajo con el ánimo de optimizar y mejorar las redes de transporte. Esta iniciativa incluía además, estímulos a la inversión privada y la incorporación de las llamadas agrupaciones de vivienda o conjuntos arquitectónicos con modalidades especiales de propiedad y servicio comunal. Con esta idea, la Avenida Ciudad de Lima, se constituyó como un eje transversal de la ciudad, en donde estas iniciativas comenzaron a tomar fuerza con proyectos que cambiaron radicalmente la morfología urbana de sectores aparentemente consolidados de la ciudad.

¹³ A partir de 1984, pasó a llamarse Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

¹⁴ 1) Acelerar el crecimiento como condición del desarrollo; expansión de las grandes ciudades y estímulo la industria de la construcción como sector líder de la economía nacional; 2) Lograr un desarrollo urbano concentrado; optimización en la relación trabajo-transporte-residencia; 3) Descentralizar las actividades típicamente urbanas; la zonificación integrada y 4) Densificar la ocupación del territorio urbano con un cambio del patrón actual de habitación.

Las imágenes que se muestran a continuación (Figura 23-24) fueron tomadas entre 1967-1975 y muestran la progresión de una Avenida que, en un tiempo relativamente corto, modificó de manera importante la forma urbana del sector. Como referentes externos en el panorama de la foto aparecen el *Edificio Avianca* (1963-1969) (Figura 25) de las firmas Esguerra, Sáenz, Urdaneta, Samper & Cía. y Ricaurte Carrizosa y Prieto; el edificio para el *Banco Central Hipotecario* en el Parque Santander (1963-1967) (Figura 26) de la firma Esguerra, Sáenz, Urdaneta, Samper & Cía.; y más próximos a la Avenida, el edificio de la *Alianza Francesa* de Reynaldo Valencia (Figura 27) y el edificio del *Hotel Dann* (1966-1968) (Figura 28) producto de las gestiones del señor Boris Spiwak, presidente de la Junta Directiva de la cadena hotelera Dann Carlton y representante de la firma Inversiones Spiwak Ltda., responsables del proyecto.

En una imagen posterior (1973-1975), conjuntos de vivienda de mayor escala construidos a principios de los setenta, paramentan la vía y modifican de manera importante el perfil del centro de la ciudad; *Torres Gonzalo Jiménez de Quesada* (Figura 29), *Conjunto Comercial y Residencial Barichara* (Figura 30), *Conjunto Comercial y Residencial Procoil* y *Conjunto Residencial Torres de Fenicia* (Figura 31), construidos en 1970, de promotores privados y respaldados como una de las principales estrategias para la transformación del centro de Bogotá, en concordancia con los planteamientos desarrollados en el texto “*Alternativas para el desarrollo urbano de Bogotá*”. A estos desarrollos se suman también, el edificio *Los Cerros* (1969) de Felipe Rolnik, el edificio *Emperador* (1970), el edificio *Coopava* (con su característico color azul) y el edificio *Andes*.

Los edificios de este período en la Avenida, se caracterizaron por llevar al máximo posible, para la época, la relación del pasaje comercial en niveles, las oficinas y la vivienda en una integración que dinamizaría el centro a partir de la presencia constante de población flotante y residente en el sector. Las tipologías fueron variadas: desde la torre que se conecta directamente al piso, la torre-plataforma o la torre y la plataforma aislada; todos intentos por darle a la Avenida, un carácter más ecléctico en el cual, el factor determinante estaba garantizado por la altura¹⁵.

¹⁵ Las alturas de los edificios de esta etapa oscilaban entre 20 y 35 pisos de altura, en donde se incluía la plataforma comercial, que en algunos casos, se desarrollaba hasta los terceros y cuartos pisos.

En correspondencia con las tendencias globales de la arquitectura residencial para la época¹⁶, estos planteamientos se convierten en tenues iniciativas que buscan generar estructuras reguladoras consistentes en agrupar de manera ordenada elementos con características similares en función de las necesidades inmediatas de la población. El éxito de estas experimentaciones radica especialmente, en el resultado de la relación entre espacio público, como parte de las determinantes urbanas y el espacio privado como representación de la arquitectura. Sin embargo los edificios de la Avenida Ciudad de Lima, se desarrollaron como elementos únicos (no como idea de conjunto) que no tuvieron el suficiente impacto como para establecer un parámetro de referencia arquitectónica en la Avenida. No obstante —aunque tenue—, la referencia resulta fácil de identificar.

A nivel de construcción del centro aparecen en la imagen, el *Edificio Colseguros* (1974) (Figura 32) de la firma Obregón y Valenzuela, el edificio para la actual *Procuraduría General de la Nación* (1973) de Hernando Vargas Rubiano e hijos Ltda. y algunos desarrollos de vivienda en altura puntuales sobre la Carrera 3ª próximos a la Avenida Jiménez. En la mayoría de los casos, estos desarrollos obedecían a una tendencia posterior que buscaba independizar la plataforma de la torre brindando cierta autonomía de las piezas del conjunto y enriqueciendo plástica y técnicamente la pieza del conjunto que destacaba en el perfil urbano del centro de Bogotá (Figura 33).

¹⁶ Aquí es importante hacer referencia a lo establecido por la Comunidad de arquitectos Van der Broek/Bakema en lo referente al establecimiento de estrategias de orden proyectual en las que priorizaban la caracterización de los espacios urbanos a partir de elementos compositivos, así como un proyecto de ciudad visto en corte para clasificar y separar las categorías del tráfico, manejo de alturas, las distintas tipologías de edificios para la vivienda en función del llamado “hábitat individual” y la diferenciación en la forma de agrupar actividades, equipamientos y su relación con el todo, mediante una noción de zonificación no a nivel funcional, sino como medio de visualización y articulación del espacio.



Figura 7. Calle 19 (1948). Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 8. Calle 19 inicios 1959. Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 9. Hotel Continental 1948. Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24734. Museo de Bogotá



Figura 10. Edificio Banco de la República 1958. Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25338. Museo de Bogotá



Figura 11. Edificio Banco de Bogotá 1956-60. Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24712. Museo de Bogotá



Figura 12. Edificio Seguros Bolívar 1956. Fotografía de Paul Beer tomada del libro *Cuellar Serrano Gómez Arquitectura 1933-1983*. Escala Fondo Editorial.

Figura 13. Nueva Academia Colombiana de la lengua 1950.
Imagen tomada del Fondo José Vicente Ortega Ricaurte (s.c).
Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá



Figura 14. Edificio San Remo y Edificio Banco Cafetero (s.f).
Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24698. Museo de
Bogotá



60

Figura 15. Calle 19 (1961-64). Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)

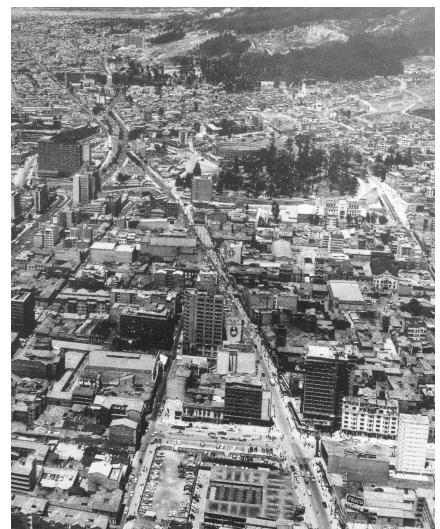


Figura 16-17. Calle 19 (1965-68). Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 18. Edificio Residencias Sabana (1960-65). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24685. Museo de Bogotá.



Figura 19. Edificio ICETEX 1964. Imagen tomada internet



Figura 20. Antiguo Hotel Bacatá 1968. Imagen tomada internet



Figura 21. Edificio Ángel 1965. Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 22. Edificio para la sede del Colombo Americano 1964. Fotografía de Paul Beer tomada del libro *Cuellar Serrano Gómez Arquitectura 1933-1983*. Escala Fondo Editorial.



Figura 23. Avenida Ciudad de Lima – Calle 19 (1967-70). Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 24. Avenida Ciudad de Lima – Calle 19 1975. Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)



Figura 25. Edificio Avianca (1963-69). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25386. Museo de Bogotá.



Figura 26. Edificio Banco Central Hipotecario (1963-67). Imagen tomada de la Internet.



Figura 27. Edificio Alianza Francesa – Sede Centro (s.f). Imagen tomada de la Internet.



Figura 28. Edificio Hotel Dann – Centro (s.f). Imagen tomada de la Internet.



Figura 29. Torres Gonzalo Jiménez de Quesada (s.f). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24730. Museo de Bogotá.



Figura 30. Conjunto Residencial Barichara (aprox. 1978). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25219. Museo de Bogotá.



Figura 31. Torres de Fenicia (1970). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25228. Museo de Bogotá.



Figura 32. Centro Colseguros (1968-69). Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 24685. Museo de Bogotá.



Figura 33. Esquema del Proyecto de Renovación Urbana en Bogotá - 1962. Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25447. Museo de Bogotá.

LOS ITINERARIOS

Ya construido el escenario, son los actores los que trazan la ruta.

Este apartado compila los acontecimientos que construyen el relato de la Calle a partir de las anécdotas que son espacializadas; hechos que a través de las imágenes construyen la memoria colectiva de un lugar y aportan de manera significativa a la construcción de una imagen perceptual del espacio. Los textos que se presentan, están organizados sin un orden cronológico específico; más bien se arman a partir de elementos comunes que tejen las relaciones entre los sujetos, los acontecimientos y los espacios. Sin embargo, su lectura no implica una linealidad.

Camiones, grúas y buldóceres

Bulldozer: Máquina automóvil de gran potencia, provista de una pieza delantera móvil, de acero, que le permite abrirse camino removiendo obstáculos.

Camión: Vehículo de cuatro o más ruedas que se usa para transportar grandes cargas.

Grúa: Máquina compuesta de un aguilón montado sobre un eje vertical giratorio, y con una o varias poleas, que sirve para levantar pesos y llevarlos de un punto a otro, dentro del círculo que el brazo describe o del movimiento que pueda tener la grúa.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua

Estas máquinas, técnicamente perfectas, ineludiblemente han hecho parte de la construcción de cualquier ciudad. Están asociadas a la creación o a la transformación del espacio físico y es por esta razón que se constituyen como medio para construir la escena donde tienen lugar los acontecimientos que dan sentido a cualquier lugar. Adicionalmente como máquinas, son el mejor referente para las transformaciones de la vida moderna.

En este apartado se condensan tres momentos de la historia de la Avenida en la que se ven involucrados los camiones, las grúas y los buldóceres.

Los librereros

Borges alguna vez dijo que el libro tenía que estar en la calle en busca de atropellar a los lectores. Así era en las casetas, la gente se pegaba en la cabeza con los libros que colgábamos.

Jorge Ramírez Fajardo (propietario de las casetas Andrés Caicedo y Lu-Sin)

en El Tiempo 13 de junio de 2009.

Cuando la atención del país estaba puesta en el radio o en el televisor a la espera de las últimas noticias, un grupo de personas —librereros de profesión—, agolpados a lado y lado de la Avenida 19 estaban a la espera de la caída de lo que por años habían sido sus lugares de trabajo;

camiones y grúas, que en un operativo por desalojar la calle y devolver el espacio público al centro sólo se detuvieron a la voz de “Suspendamos... Mataron a Galán” (Figura 34).

Durante los años setenta, según el censo de 1973, Bogotá contaba con 2.571.548 personas (casi 4 veces la registrada en el censo de 1951) (Figura 35) de las cuales un porcentaje considerable llegan a Bogotá provenientes de distintas regiones del país en busca de oportunidades o simplemente huyendo de los primeros brotes de violencia producto del narcotráfico. Algunos de estos inmigrantes, aficionados a los libros, establecieron sobre la Avenida 19 lo que para muchos por más de 20 años fue considerado el lugar para la “democratización de la cultura”.

Sobre el eje de la Avenida entre carreras 8 y 10 en ambos costados de la vía, se consolidaron en el tiempo un número aproximado de 400 casetas, azules, metálicas y de madera, en donde se comercializaban libros, revistas y música llegando a ser considerado —para la época—, uno de los mercados del usado más grande del país (Figura 36). “La Musiteca”, “Huasipungo”, “Andrés Caicedo”, “Lu-Sin”, y el primer “San Librario”, algunos nombres del sector, extendían sus horarios hasta altas horas de la noche para en medio de tertulias y aguardientes suplir las necesidades de clientes que van desde amas de casa en busca de un texto escolar, pasando por estudiantes universitarios tras las últimas recomendaciones literarias, hasta los amantes (ya no tan clandestinos) de las revistas suecas para adultos únicas en la ciudad. Esa era la Avenida 19, una librería a cielo abierto donde se valoraba el intercambio, la posibilidad comentada de las últimas novedades literarias, el momento de euforia por las novelas de García Márquez luego de su Premio Nobel de Literatura en 1982 o el compartir el espacio con los vendedores de juguetes en diciembre; momentos que iban más allá del valor económico de la cultura como objeto.

Pero el fin de los libreros de la 19, no llegaría la noche del 18 de agosto de 1989.

En un afán por liberar el espacio de los andenes de la por fin terminada y extendida Avenida 19, después de más de 20 años de obras intermitentes, la administración pública inicia un proyecto de recuperación del espacio público del centro y la reubicación de vendedores informales en sitios específicos de la ciudad (Figura 37-38). Para el caso de los libreros de la 19, el alcalde de Bogotá Julio César Sánchez (1986-1988) compra las antiguas instalaciones del famoso

restaurante “Temel” para iniciar con la creación de lo que hasta hoy se conoce como el “Centro Cultural del Libro”. Este proyecto contó con la participación del Banco Central Hipotecario, quien como entidad financiera y del Estado, ofrecía créditos con bajas cuotas de interés y tiempo extendido para la compra de los locales. Así algunos librereros ya formalizados, inauguran este nuevo espacio cultural el 19 de enero de 1990, en el mandato de Andrés Pastrana, y en el cual aún continúan transformando la mente de las personas ávidas por la lectura y el espacio físico del centro de la ciudad.

El inicio

Antes de albergar a los librereros, el “Temel” (Figura 39) fue un prestigioso restaurante en el centro de Bogotá, propiedad de los judíos-austriacos Jacobo (Jack) y Max Temel, considerado por más de 25 años uno de los mejores de Latinoamérica. La apertura de su nueva sede ubicada en la Carrera 8ª entre Calles 15 y 16 coincidió con la Conferencia Panamericana desarrollada en abril de 1948, en un día trágico para la historia del país, al ser asesinado el líder liberal Jorge Eliécer Gaitán y desatar en todo el país una de las épocas más difíciles de la historia.

Luego de los desmanes propios de una “muchedumbre enardecida”, y al observar los predios que resultaron en apariencia selectivamente afectados, la destrucción de edificios permitió algunas transformaciones físicas de la ciudad; entre ellas el ensanche de la Carrera 7ª, la concreción de la Carrera 10ª y el inicio de la construcción de la Avenida 19¹⁷ esta última, considerada intervención de largo aliento y tan episódica como la vida moderna misma.

Desde la plazoleta que lleva su nombre Miguel Antonio Caro —humanista, periodista, escritor, filólogo y político colombiano—, observa los cerros de la ciudad desde su esquina en la Carrera 7ª con Calle 19. Desde ese punto la *calle del afán*, la *calle de Nuestra Señora del Amor* ó la *calle tapada de las Nieves* (Rosa, 1938, págs. 196-197) (Figura 40-41-42), se prepara para una transformación urbanística importante que, desde el Bogotazo, se propondría cambiar el aspecto físico del centro de la ciudad diez años después. Luego de 1948 (Figura 43), varios predios colindantes con la Carrera 7ª fueron demolidos y se inició con la compra de predios ocupados por

¹⁷ De los más de 100 predios afectados en el centro de la ciudad, 10 predios corresponden a la Carrera 7 entre Calles 18 y 19.

edificaciones de uno o dos pisos, especialmente hacia la parte oriental de las Nieves, de uso predominantemente vivienda, talleres de artesanía y manufacturas y de carácter agrícola a pequeña escala. Sin embargo, desde 1953 hasta 1957, período de la dictadura, la adquisición de predios se vio diezmada pues los recursos se destinaron a obras de mayor envergadura como el Aeropuerto Internacional El Dorado, el Hospital Militar, el CAN, la Calle 26, entre otras y se reactivó nuevamente en 1957 cuando el gobierno distrital pone en conocimiento del público lo que se denominaría el Plan Mazuera.

El Plan Mazuera, una propuesta que desde la Oficina del Plan Regulador buscaba darle un vuelco al sistema de vías públicas de Bogotá, propuso para el centro el ensanche de la Carrera 3ª, los puentes sobre la Calle 26 entre las Carreras 13 y 3ª y la apertura de la Calle 19. El costo de financiación de la primera etapa del proyecto estaba calculado en 122 millones de pesos, de los cuales, en 1957, se contaba con el 39% y el 61% restante se obtendría a partir del impuesto de valorización.

De nuevo camiones y bulldozers llegaron con las demoliciones; lo cual derivó en la apertura de una moderna, pero “corta avenida”¹⁸ que para 1959 parecía una enorme cortada en la imagen del centro y de la cual ni Miguel Antonio Caro se escaparía, pues él así como la Academia Colombiana de la Lengua fueron trasladados a un hermoso edificio neoclásico en la también naciente Carrera 3ª. Desde ese día hasta la fecha, Miguel Antonio Caro no contempla la imagen del pasado colonial del centro de Bogotá marcada por las casitas y los techos de teja de barro; contempla desde su silla la imagen de la Bogotá Moderna que se abre camino a la conquista de la Sabana (Figura 44-45).

La bendición del Papa

Del mismo perfil de Miguel Antonio Caro, marcharían por la recién inaugurada Avenida, el Presidente de la República Carlos Lleras Restrepo y el Alcalde Mayor de la ciudad Virgilio Barco

¹⁸ Inicialmente para el año 1958 las obras de la Avenida 19 se desarrollaron desde la Carrera 3ª hasta la Carrera 5ª y en una segunda etapa la Avenida se prolongó hasta la Carrera 8ª. Se mantuvo así por casi 10 años.

Vargas; dos políticos liberales que acompañados por otras personalidades¹⁹, inaugurarían el 18 de junio de 1968, la *Avenida Ciudad de Lima* (Calle 19) (Figura 46-49) como uno de los proyectos de infraestructura consignados en el Plan de Integración Urbana desarrollado por la Alcaldía Mayor en el período comprendido desde 1966 hasta 1969.

Luego de la designación presidencial, el ingeniero cucuteño Virgilio Barco Vargas se propuso mejorar la imagen de la ciudad tan dañada en el medio internacional por lo ocurrido 20 años atrás en lo que se denominó como el Bogotazo. Recurriendo a campañas para “Bogotanizar a Bogotá” que apelaba al civismo de bogotanos y foráneos, en complemento a las obras de infraestructura que se desarrollarían por toda la ciudad, el alcalde lograría su propósito cuando Bogotá se mostró al mundo durante tres días de agosto de 1968 luego de la celebración de la versión XXXIX del Congreso Eucarístico Internacional y la visita de su Santidad Pablo VI, primer pontífice en tierras latinoamericanas²⁰.

Cuatro meses atrás en una de las operaciones más rápidas y eficientes, se produjo la demolición de las construcciones que taponaban la calle 19 y se construyó en un plazo de 120 días el tramo desde la Carrera 8ª a la Avenida Caracas responsabilidad de la firma Murillo, Lobo Guerrero & Cía. además de las cuadrillas de los populares cascos amarillos de Barco; una avenida de dos calzadas y seis carriles en concreto, andenes para peatones, separador central y la moderna iluminación que se venía instalando en otras vías de la ciudad. Esta obra tuvo un costo total aproximado de 57 millones incluido el valor de los bienes demolidos (Figura 47-48).

“Dentro de nuestro propósito de trabajar por la ciudad y de hacer de ella una urbe con carácter y personalidad, la inauguración de la Avenida 19 fue espectacular. Claro está que no pretendimos lucirnos. Pero era necesario evitarle a la gente una demolición de seis meses en pleno corazón de Bogotá. A la mayor velocidad posible compré los inmuebles, saqué las ventanas, las puertas, los utensilios, y un viernes por la noche, cuando todo

¹⁹ En esta inauguración se contó con la presencia del Licenciado Luis Bedoya, alcalde de la Ciudad de Lima, del señor Embajador de la República del Perú, del Administrador Apostólico de la Diócesis, Monseñor Anibal Muñoz Duque, de otros funcionarios distritales y de gran afluencia de público.

²⁰ Tras haberse arrodillado en un emocionado gesto para besar la tierra colombiana, dijo en su primer saludo a los que lo esperaban: "Un gozo íntimo y una trepidante conmoción invaden nuestro ánimo al ver que la Providencia nos ha reservado el privilegio de ser el primer Papa que llega a esta nobilísima tierra, a este cristiano continente, donde un día arcano comenzó a añadirse la altura de la Cruz sobre las cimas andinas y, en los viejos caminos de los chibchas [...] empezó a dibujarse la silueta de Cristo". Tomado de Revista Credencial Historia Bogotá - Colombia). Septiembre 1999. No. 117. Disponible en: www.banrepcultural.org/node/32975.

estaba listo, metí los bulldozers y arrasé. El sitio quedó limpio entre sábado y domingo. El lunes, cuando la gente llegó a trabajar, encontró el espacio para construir la avenida. Mire usted, no daba crédito a sus ojos”. Virgilio Barco Vargas (Mosca, 1987, pág. 140)

Sin embargo, el futuro de la Avenida y su continuidad al occidente no quedaría limitada por las obras de 1968. Desde el inicio de su administración, Barco propuso el proyecto de renovación urbana de San Façon, para proveer de vivienda multifamiliar en altura y servicios complementarios a un sector en deterioro donde habían crecido de manera desordenada la vivienda, la pequeña industria, talleres, bodegas y locales comerciales, en inmediaciones a la estación terminal de los ferrocarriles. Esta propuesta buscaba solucionar las necesidades de habitación de por lo menos 75.000 personas a través de súper manzanas con reglamentación básica limitadas por la Avenida 19 como arteria principal de fácil conexión con el centro de la ciudad —idea ya desarrollada en el Plan Regulador de Le Corbusier, Wiener y Sert, sólo que con otras vías—, y con la Avenida Ciudad de Quito como eje longitudinal sentido sur-norte.

De esta forma la propuesta urbanística de San Façon hizo que la Avenida 19 se empezará a construir de Occidente a Oriente con el fin de encontrarse, en algún momento, con la vía ya consolidada que llegaba hasta la Avenida Caracas (Figura 50); un encuentro que demoraría 6 años y que estaría protagonizado por un suceso que quedó en la memoria de muchos colombianos. Una situación que tendría como testigo a Ricardo Palma escritor peruano que desde su silla en el extremo oriental de la Avenida 19 ó Avenida Ciudad de Lima presenciaría lo que sigue como un relato de ficción o algo solamente capaz de suceder, para la época, en nuestras realidades latinoamericanas.

El edificio que camina

Si de operaciones rápidas y eficientes se trata, en el año 1973 cuando el nombre del nuevo presidente después del período de 16 años del Frente Nacional aún era incierto, la administración distrital intentaba resolver la continuidad de la Avenida 19 para conectar el centro de la ciudad con el occidente (Carrera 30) y estructurar de manera concreta la zona de San Façon; continuidad que se veía entorpecida por la silueta del edificio Cudecom situado en la intersección de la Avenida 19 con la Avenida Caracas (Figura 51).

La adquisición de este edificio de ocho pisos era para la administración distrital un costo importante en la ejecución presupuestal de la vía y la solución más inmediata derivaba en su demolición. Ante esta situación, aparece en escena el ingeniero Antonio Páez Restrepo quien le propone al distrito la compra del edificio y bajo su riesgo y una vez conseguidos los permisos correspondientes, **mover** el edificio 29 metros hacia el sur.

Ya era bien conocido los antecedentes en el mundo de la ingeniería de empresas similares²¹, pero nunca habían sido de construcciones de más de 7000 toneladas como era el caso del edificio *Cudecom*. Para esta tarea y después de conseguir la venia de la Secretaria de Obras Públicas del distrito, el Concejo y el Instituto de Desarrollo Urbano, institución encargada de la compra de los predios de la ubicación futura del edificio, el ingeniero Páez se puso en contacto con la firma Spencer White & Prentis de Nueva York para el alquiler de los equipos necesarios y en asocio con otras firmas de arquitectos e ingenieros en Colombia²², consolidar el equipo interdisciplinar que desarrollaría el proyecto. La financiación estaría a cargo del Grupo *Colpatria* a través de su Corporación de ahorro y vivienda, pues como lo mencionó el ingeniero, “El aspecto financiero fue difícil. No era fácil en aquellos días obtener una financiación de una entidad de crédito para un proyecto sin precedentes en el país y con ciertos visos de riesgo e impracticabilidad.” Sin embargo y como dato curioso, dada la “novedad” de la empresa, la

²¹ En 1851, se había trasladado el monumento Marble Arch en Londres y en 1936 se había hecho lo mismo con la Mansión Yaloba Atartük, propiedad de Mustafa Kemal Atatürk el primer presidente de Turquía.

²² Para este proyecto el equipo de trabajo estaba conformado por el ingeniero italiano Doménico Parma Marré, de amplísima trayectoria en la construcción colombiana; y la firma de arquitectos e ingenieros Esguerra, Sáenz, Urdaneta, Samper Ltda., conocidos en el medio por la construcción del diseño y construcción del edificio Avianca, el Museo del Oro y la Biblioteca Luis Ángel Arango, entre otros.

corporación no requirió pólizas de garantía para los préstamos, señal de su confianza en el proyecto.

Siendo ya presidente Alfonso López Michelsen, el domingo 6 de octubre de 1974 (un año después del inicio de los trámites), la atención de todo el país y de los cientos de personas que se agolparon en el centro, se concentraron por más de 10 horas siendo testigos de algo para muchos improbable; ver al edificio **caminar** o mejor ver al edificio **rodar** (Figura 52-53-54).

Para desplazar el edificio se hizo necesaria la construcción de dos tipos de estructuras; una fija o carrilera y una estructura móvil. La primera estaba compuesta por una serie de vigas de hormigón armado entre los pedestales de las columnas en la dirección de desplazamiento apoyadas sobre los antiguos cimientos y haciendo puente entre ellos. Más hacia el sur estas vigas servirían de cimientos corridos para la nueva estructura. La segunda, la estructura móvil, consistía en una serie de vigas horizontales que amarraban las columnas desde la base a fin de rigidizar el conjunto; esta estructura se construyó ligeramente por encima de la estructura fija para dejar espacio suficiente para la colocación de rodillos y superficies metálicas de rodamiento que harían el trabajo de desplazamiento. Lo anterior con la fuerza de empuje de seis gatos hidráulicos que jalarían la estructura móvil usando como reacción la estricta fija para facilitar el proceso.

Para presenciar el traslado se construyeron tres plataformas sobre la estructura móvil para el centro de comando, las bombas hidráulicas, válvulas y paneles eléctricos y la tercera para permitir el acceso a invitados especiales. Adicionalmente se construyó una gradería con capacidad para 900 personas y se recortó la altura de la cerca norte para permitir la observación de unos 2000 estudiantes invitados para ese día. La Policía Nacional, así como la Cruz Roja hicieron presencia en la zona desde la noche anterior, pues era inevitable controlar el número de asistentes al lugar. Todo lo anterior documentado a través del Instituto Nacional de Radio y Televisión (Inravisión) que transmitió durante 10 horas el traslado del edificio *Cudecom*²³ (Figura 55-56).

Luego del traslado, se le agregaron dos pisos a la estructura original y se construyó un edificio de parqueaderos en el espacio adyacente (Figura 57). Por este trabajo el ingeniero Antonio

²³ El traslado duró 10 horas a razón de una velocidad promedio de 20 centímetros por minuto.

Páez Restrepo recibió de manos del presidente Alfonso López Michelsen, el Premio Nacional de Ingeniería y durante 30 años el edificio figuró en el libro de los Guinness Récords como la estructura más pesada en haber sido trasladada de lugar.

Sin lugar a dudas la “Operación Cudecom” no sólo estableció las bases para el desarrollo de este tipo de empresas, sino que fue la demostración de la capacidad técnica de los ingenieros colombianos y de lo que un equipo de personas capacitadas y creativas puede conseguir. En la actualidad el *Cudecom* continúa en pie fiel testigo de los acontecimientos que una Avenida moderna suscitó y seguirá suscitando en su paso por la construcción de la ciudad.

La calle de la televisión y la farándula

En el mundo de hoy, para bien o para mal, los medios, en especial la televisión, participan en la construcción de la memoria colectiva de los pueblos. Es allí donde se proyectan las identidades culturales, donde se expresan nuestras complejidades y donde se conoce la forma particular como las generaciones de cada siglo habitan el mundo.

Paulo Laserna Phillips. La televisión: sus aportes, hechos y retos. En: 50 años: la televisión en Colombia una historia para el futuro.

El Instituto Nacional de Radio y Televisión (Inravisión) fue una entidad de carácter público fundada por decreto el 20 de diciembre de 1963 con la función de administrar los espacios televisivos, desarrollar y ejecutar los planes y proyectos del Ministerio de Comunicaciones y prestar los servicios oficiales orientados a la educación, la cultura y la información; nueve años después de inaugurado el servicio en el país el 13 de junio de 1954 durante el gobierno del General Gustavo Rojas Pinilla.

Así como alguna vez el sonido invadió las películas proyectadas en los cinemas, en la década de los setenta el color invadiría la televisión de los hogares colombianos a partir de una iniciativa que desde las programadoras Punch, Caracol y RTI —más conocidos en la época como el *Pool*—, derivara en la creación en 1974 de la sociedad GRAVI Ltda., sólida asociación para la comercialización de productos televisivos exitosos en diferentes géneros y primer estudio de grabación de carácter privado en Colombia para la producción de televisión en color. Estos estudios se localizaron en el antiguo Cinema Sabana en la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) con carrera 4; allí se adecuaría el espacio para la puesta en marcha de un estudio de más de 500 metros cuadrados con servicios auxiliares de filmación, sonido y escenografía y un área para almacenaje de unos 1000 metros cuadrados. El estudio se inauguró el 2 de enero de 1975²⁴ (Figura 58-59-60).

²⁴ Desde entonces se han producido en colores, algunas de ellas vendidas en el extranjero, telenovelas como “La Vorágine”, “La Feria de Vanidades”, “Un aroma de secreto”, “En la trampa”, “Memorias fantásticas”, “Un ángel llamado Andrea”, “La mala hora”, “Recordarás mi nombre”, “Embrujo verde”, “Un largo camino”, “La marquesa de Yolombó”, “El caballero de Rauzán”, “Reminiscencias de Santafé”, y “Una visita inesperada”, en series de 4 a 116 episodios. Los estudios Gravi estaban adecuados técnicamente a la norma de color NTSC adoptada por el Gobierno Nacional en el decreto 2811 de 1978. (Téllez, 1979, p. 76)

“Lo primero que se grabó fue un comercial del Banco de Colombia, protagonizado por Carlos Pinzón y Margalida Castro, y el primer programa en sí fue Charlas con Pacheco, que en esa oportunidad tuvo como invitado al maestro León de Greiff.” (Gravi, los primeros estudios privados , 2004, pág. 46)

Sin embargo, el país no estaba adaptado a la tecnología que implicaba la entrada en marcha del color y fue sólo hasta 1979 que se emitieron los primeros programas. En ese orden de ideas cuando el color inició su marcha, en los estudios Gravi se habían grabado y producido más de 4200 horas de realizaciones con la nueva tecnología, lo cual derivó también en la finalización de los programas en vivo para dar paso al video.

Los estudios estaban dotados de la tecnología más avanzada en cuanto a grabación, iluminación, sonido y edición pues muchos de estos equipos habían sido traídos al país para la transmisión del mundial de fútbol de 1974 celebrado en la Alemania Occidental. Además de tener amplias zonas para programas de asistencia multitudinaria, contaba con estudios más pequeños para grabar programas como *Naturalia* o *Charlas con Pacheco*. Cualquier programa que requiriera los servicios del estudio estaba respaldado por un grupo de más de 160 personas encargados de la parte técnica, la escenografía y la ambientación.

A raíz de la existencia de los estudios *Gravi* en la zona, muchas programadoras situaron a lo largo de la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) sus oficinas entre la Avenida 3ª y la Carrera 7ª, estableciendo así la ya conocida “Avenida de la televisión y la farándula”²⁵; una calle mucho más relevante dada su continuidad hacia el Occidente y con una vida bastante bohemia en la cual el naciente grupo de librerías, restaurantes y cafés, se constituían en el complemento perfecto de las nacientes actividades culturales del sector.

A principios de los ochenta, Punch se retiró del *Pool* y la empresa Gravi se cerró. Sin embargo, en la actualidad tanto Caracol como RTI siguen haciendo uso de los estudios sólo que con su propia gente y equipos.

²⁵ En la zona tenían oficina programadoras de televisión de gran y pequeña escala: RTI, Punch, Caracol, Dime, Uni-Exp, Cantalero de Jaime Soto, Dario Hoyos, Internacional de Televisión, AGO TV, Tele-estudio, Video-comerciales, entre otros. (Téllez, 1979, p. 80)

Una elección presidencial

Por la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) desfilaron presidentes y alcaldes —que luego fueron presidentes—; la farándula y personajes importantes de la vida nacional y de las realidades latinoamericanas que desde sus sillas fueron testigos de su crecimiento. Pero en 1982, sucedió un acontecimiento sin precedentes hasta el momento para la historia electoral del país: las elecciones presidenciales para el período 1982-1986 o algo en los que muchos parecen coincidir “La consistencia de un país en sus procesos democráticos” con una de las votaciones, a la fecha, más altas en la historia democrática del país: casi 7 millones de sufragios.²⁶

En 1982 después de ocho años de hegemonía liberal, los partidos tradicionales se enfrentaban como de costumbre, en unas elecciones presidenciales en las que se tenían importantes expectativas sobre todo ante el descontento por las constantes violaciones a los derechos humanos cometidas por el gobierno, en su afán de contrarrestar la actividad subversiva y el próspero negocio del narcotráfico en el país. Lo anterior, suscitaría gran descontento al interior del partido llevando a su división manifiesta en las elecciones de 1982 con la aparición de la corriente liderada por Luis Carlos Galán y que sería conocido en el país como el Nuevo Liberalismo.

Así las cosas, los candidatos eran el ex presidente liberal Alfonso López Michelsen, el también liberal Luis Carlos Galán en representación del Nuevo Liberalismo, el conservador Belisario Betancourt Cuartas, Gerardo Molina Ramírez por el partido Frente Democrático en representación de la coalición de los partidos de izquierda y Florentino Porras Pardo del partido Reivindicación Popular. Según el censo electoral de ese año, se esperaba la participación de por lo menos 13.734.093 votantes en todo el país.

Para Bogotá se tenían dispuestos lugares de votación en cada una de las localidades y se habían establecido tres grandes centros de acopio de electores en el Capitolio Nacional, la Avenida Jiménez y la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19); este último concentraría alrededor de 3.000 mesas

²⁶ Esta votación fue superada luego en 1986 cuando se presentaron 7.228.676 votantes, luego en la segunda vuelta en 1994 con 7.427.742 votantes. En 1998 con 12.310.107 votantes en la segunda vuelta y finalmente en 2010 con 14.781.020 votantes.

de votación desde la Carrera 3ª hasta la Carrera 30ª. Estos lugares estarían acondicionados para las personas que no habían inscrito la cédula cerca a sus lugares de residencia o para quienes votaban por primera vez (Figura 61).

En la mañana del domingo 30 de mayo de 1982, en la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) se vivió una verdadera reunión de la democracia en la ciudad; votantes y simpatizantes de la izquierda y la derecha, “belisaristas”, “galanistas”, “lopistas” se tomaron las calles adyacentes con conjuntos musicales y pregoneros que de manera entusiasta alentaban a los transeúntes a votar por sus candidatos (Figura 62-63).

“Una característica de la jornada de ayer en la Calle 19 fue la madurez que mostraron los huestes de uno y otro candidato. En forma entusiasta pero pacífica desfilaron los seguidores de los aspirantes a la Presidencia de la República. Los más fervorosos eran los galanistas, pero no tuvieron ningún incidente con los partidarios de López Michelsen ni con los belisaristas. La fuerza pública, ubicada en sitios estratégicos, controló en forma prudente los excesos de esperar entre los electores. Lo que sí quedó de manifiesto es el obsoleto del sistema electoral.” Tomado de El Tiempo, lunes 31 de mayo de 1982 (Figura 64).

Al final del día, y llegada la madrugada del lunes 31 de mayo, la Registraduría Nacional del Estado emitía sus primeros datos concluyentes que daban como ganador al conservador Belisario Betancourt Cuartas. Con un respaldo de 3.189.587 votos, el equivalente al 46.62% de la votación general del país, venció a su oponente inmediato el liberal Alfonso López Michelsen por un total de 391.801 votos. Este número de votos fueron aproximadamente los obtenidos en Bogotá por el candidato conservador en donde según boletín No. 8 de la Registraduría Distrital del Estado Civil emitido a las 12:31 de la noche, sobrepasaba al liberal Luis Carlos Galán por un total de 105.013 votos.

Votación en el Distrito Especial:

Belisario Betancourt Cuartas 388.115

Luis Carlos Galán Sarmiento 283.102

Alfonso López Michelsen 220.170

Gerardo Molina 15.649

Florentino Porras 107

Total de votos válidos 907.143

No inscritos 1.704

En blanco 1.264

Nulos 1.110

Gran total 911.221

Lo anterior corresponde al 13.33% de la votación total del país.

Luego de la contienda electoral de 1982, no se volvió a repetir la elección de manera tan directa en las calles de la ciudad o por lo menos no se conoció de un registro tan masivo como el documentado ese domingo en la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19).

CONSIDERACIONES PARCIALES

En esta parte del documento se han descrito lugares, objetos y acontecimientos que de manera separada intentan generar el escenario y los sucesos que recrean la vida de un hecho urbano relevante presente en el centro de Bogotá. Para la construcción de este relato se requirió reconocer y elaborar dos polos de la experiencia que deben ser leídos como unidad para obtener una mirada totalitaria de la calle en el período de tiempo establecido: los *mapas* y los *itinerarios*; sin embargo, no son las únicas acciones narrativas incluidas en este relato.

En el capítulo Relatos de espacio del libro *La invención de lo cotidiano*, Michel De Certeau afirma que todo relato es un relato de viaje, una práctica del espacio y de ahí su importancia para las prácticas cotidianas; lo anterior sustentado en aventuras narradas que producen *geografías (lugares)* y *acciones narrativas (espacios)*, ambas como parte de la estructura oculta de un escrito del espacio. En este punto, se entenderá **lugar** como el orden según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia; elementos considerados que están unos al lado de otros, cada uno situado en un sitio “propio” y distinto que cada uno define. Implica una indicación de estabilidad, una configuración instantánea de posiciones. A diferencia del **espacio** entendido como el efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstancian, lo temporalizan y lo llevan a funcionar como una unidad polivalente de programas conflictuales. El espacio es el entrecruzamiento de movilidades y a diferencia del lugar, carece de precisión y de la estabilidad de un sitio “propio”.

A partir de lo anterior y según la información recopilada en esta parte del documento, **los lugares o mapas** se presentan a partir de los elementos físicos y sus características más significativas en la construcción de la ciudad, aportando una imagen totalizadora y concreta del espacio en tres períodos: *los años cincuenta*, *la Avenida Ciudad de Lima 1960 y 1970*. Aunque mantienen una línea temporal secuencial se utiliza una estrategia deconstructiva que organiza el discurso de manera tal que, en los edificios del contexto inmediato, los proyectos de renovación y las estrategias de desarrollo local y nacional y las condiciones normativas, contienen modos de ver

el lugar y posibilidades para construir otros relatos derivados de presupuestos iniciales. Así el mapa lejos de ser una reproducción fiel de la realidad, es siempre un proyecto.

Por otra parte, **los espacios desde los itinerarios** se presentan como una serie limitada de operaciones no secuenciales que especifican espacios mediante las acciones de sujetos particulares. Así se construyen cuatro historias cuyo elemento vinculante es la relación permanente con la calle: *camiones, grúas, bulldozers, el edificio que camina, la calle de la televisión y la farándula y una elección presidencial*; aquí la calle es el escenario de prácticas ajenas al espacio geométrico; la calle como espacio vivido.

Hasta aquí lo descrito en *lugares-mapas y espacios-itinerarios*, constituyen un metarrelato que ordena y explica conocimientos y experiencias con la finalidad de aportar metodológicamente a la construcción histórica de un proceso modernizador en el centro de Bogotá. Sin embargo, no son suficientes. Dentro de los mismos existen otras categorías de análisis que también dan su aporte en la construcción del escrito; el autor las denomina **deslindes (límites)** y se describen como las operaciones sobre lugares compuestas por una serie de fragmentos tomados de historias anteriores y trabajados artesanalmente en conjunto. Además de construirse por fragmentos existen lugares, personajes o estrategias que hablan del espacio y su exterioridad y se denominan **fronteras y puentes** cuyo propósito es configurar **regiones** entendidas como el espacio creado por una interacción.

Los deslindes desde las fronteras y puentes y las regiones, al constituirse como operaciones sólo se reconocen en los itinerarios.

De esta manera, en esta parte del documento se pueden identificar cuatro grupos que al tiempo delimitan (frontera) pero establecen puntos comunes (puente) que hilan el relato: *los lugares, las celebridades, las estrategias y las instituciones*. En el caso del primero, el restaurante Temel es frontera indirecta en dos momentos de la calle al inicio y en su segunda apertura cuando se superpone a una frontera directa como es el edificio Cudecom. En el segundo, las celebridades, Miguel Antonio Caro, “los presidentes” (elegidos y por elegir), los actores y los libreros tienen doble papel al ser frontera en sus historias particulares, pero al mismo tiempo puente al conectar sucesos aparentemente distantes en el tiempo. En el caso de las estrategias, las operaciones

rápidas y eficientes cumplen la doble función de frontera y puente al estar presente en la segunda apertura de la avenida y en el traslado del edificio Cudecom. Por último, las instituciones son el Instituto Nacional de Radio y Televisión y las alcaldías involucradas en el período de estudio: Juan Pablo Llinás Olarte (58-61), Jorge Gaitán Cortés (61-66) como fronteras indirectas y las alcaldías de Fernando Mazuera Villegas (57-58) y Virgilio Barco Vargas (66-69) como fronteras debido a su incidencia directa en las historias presentadas.

Aunque según lo aquí enunciado los deslindes dependen de las operaciones sobre los lugares, existe un edificio que se transforma en región y articula los *lugares-mapas* y *espacios-itinerarios* dada su condición de representación máxima del carácter general de la calle; el Edificio Sabana. Desarrollado en 1960 este edificio de Roberto Rodríguez Silva reafirma el carácter residencial de la vía asociado a la idea –aún vigente– de los usos múltiples; desarrollos planteados en paralelo para la Carrera 10 y a las actividades que en torno a sus usos se derivaron. Aquí el punto en común –la interacción–, es el edificio como estrategia de modernización para la construcción de un proyecto modernizador a largo plazo en Bogotá. (Figura 65)

De esta manera, es en la interacción de dos maneras de abordar el desarrollo de un relato en donde se articula la historia biográfica de la cual se funda el espacio y en el cual se ratifica en palabras de De Certeau: “La calle geoméricamente definida por el urbanismo se transforma en espacio por la intervención de los caminantes. Igualmente, la lectura es el espacio producido por la práctica del lugar que constituye un sistema de signos: un escrito”.

Camiones, grúas y buldóceres
Los librerros

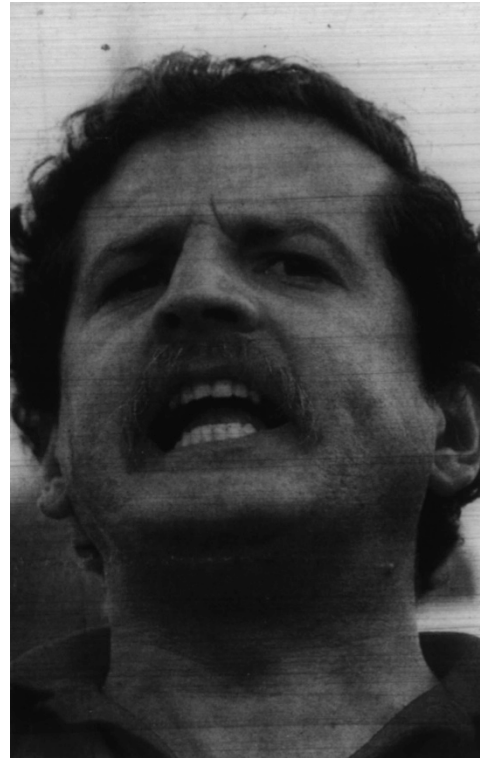


Figura 34. LA MAFIA ASESINÓ A GALÁN. Mataron no solamente el presente sino el futuro: Misael Pastrana. Imagen tomada del diario EL TIEMPO 19 de agosto de 1989. Hemeroteca Biblioteca Luis Angel Arango – Banco de la República.



Figura 35. “Juntos pero sí revueltos” 1965. Calle 19 como escenario. Imagen tomada del libro *Manuel H: setenta años de reportería gráfica en Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.



Figura 36-37-38. "De nuevo libertad para caminar". Imágenes de Jorge Parga tomadas del diario EL TIEMPO 19 de agosto de 1989. Hemeroteca Biblioteca Luis Angel Arango – Banco de la República.



Figura 39. Publicidad antiguo restaurante TEMEL en Bogotá. Imagen tomada del Blog Recordando El Temel de Germán Niño. Noviembre 24 del 2012. Enlace <http://www.ghnino.com/2012/11/recordando-el-temel.html>

Figura 40. “Bogotazo. Sociedad de ingenieros” Abril 1948 (Fotografía tomada desde la plazoleta de la antigua Academia Colombiana de la Lengua). Imagen tomada del libro *Manuel H: setenta años de reportería gráfica en Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.



Figura 41. Plazoleta Caro. Imagen tomada del Fondo José Vicente Ortega Ricaurte (s.c). Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.



Figura 42. Miguel Antonio Caro mirando al Oriente en la Calle 19. Imagen tomada del Fondo José Vicente Ortega Ricaurte (s.c). Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.



Figura 43. Plano del centro de Bogotá, zona afectada por el 9 de abril de 1948 (1949). Imagen tomada del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

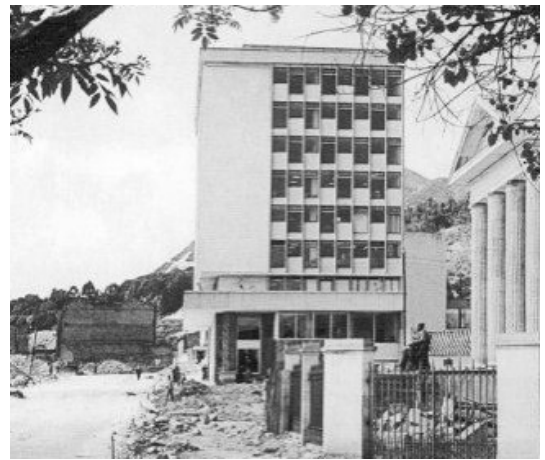
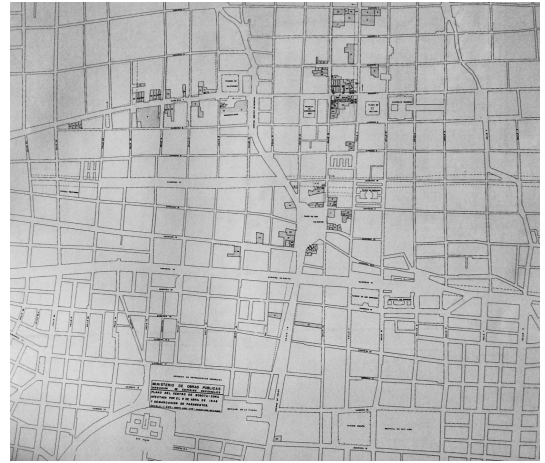


Figura 44-45. Miguel Antonio Caro mirando al Occidente desde la nueva sede para la Academia Colombiana de la lengua sobre la Carrera 3ª. Imagen tomada del Fondo José Vicente Ortega Ricaurte (s.c). Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.



Figura 46. *Ante una panorámica de Bogotá, el alcalde Virgilio Barco Vargas cambia impresiones con su colega de Lima, Luis Bedoya Reyes, momentos después del arribo del funcionario peruano, que viene invitado especialmente para asistir a la inauguración de la Avenida "Ciudad de Lima".* Imagen tomada por el fotógrafo Matiz y publicada por el diario EL TIEMPO el 28 de junio de 1968.



Figura 47. *La Calle 19: Avenida "Ciudad de Lima".* Mañana se inaugurará oficialmente la Calle 19 que en su nueva etapa se llamará "Ciudad de Lima". Arturo Abella ha escrito con este motivo una interesante crónica sobre tan histórica vía, su pasado, su presente y su futuro. Imagen tomada por Foto Matiz y publicada por el diario EL TIEMPO el 27 de junio de 1968.

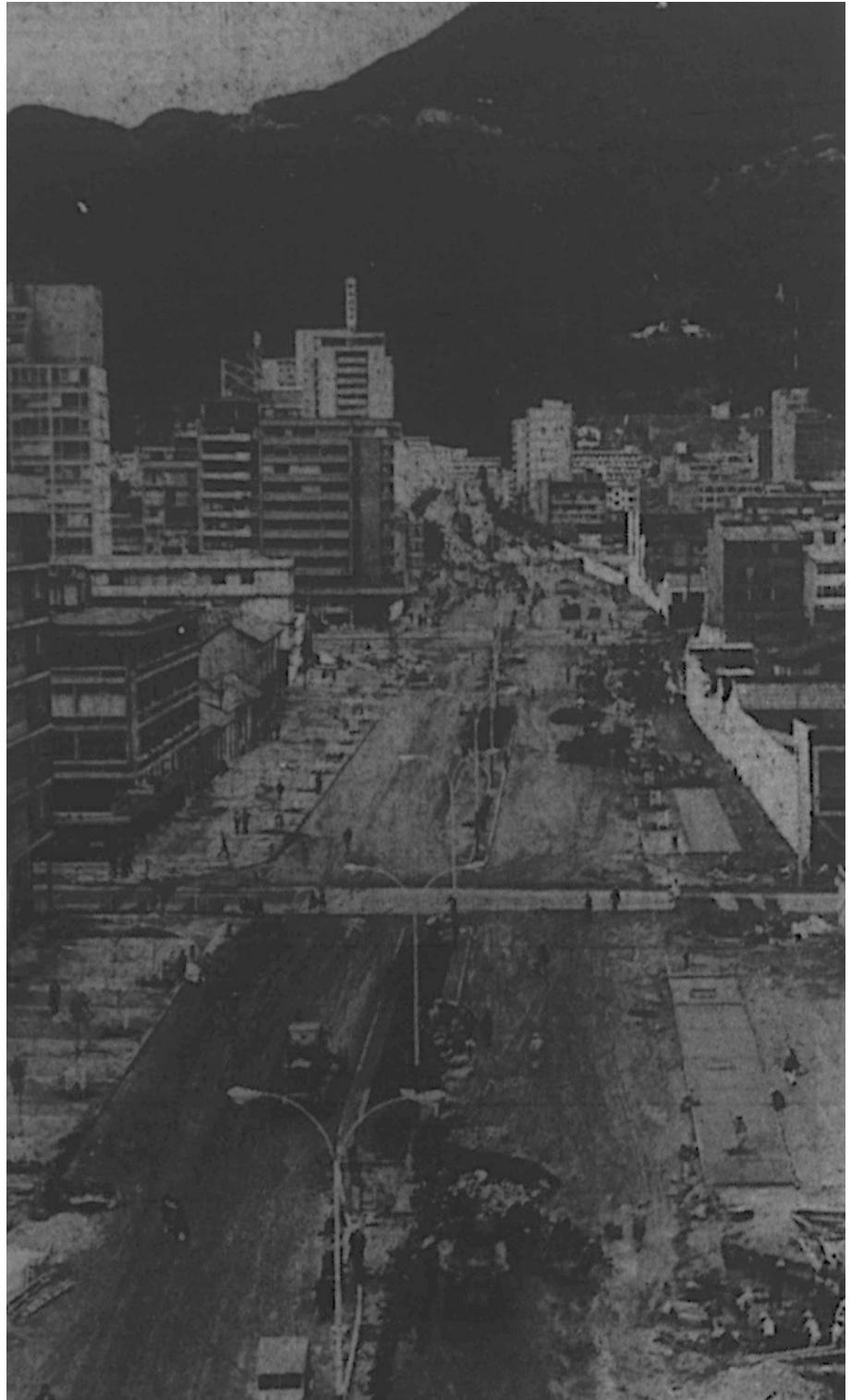


Figura 48. “La Avenida “Ciudad de Lima” vista desde la carrera 5. Imagen tomada por Foto Matiz y publicada por el diario EL TIEMPO el 27 de junio de 1968.



Figura 49. El presidente Lleras, el alcalde de Bogotá, Virgilio Barco, el alcalde de Lima, Luis Bedoya, el Administrador Apostólico Monseñor Muñoz Duque y varios funcionarios del Distrito, entre ellos los secretarios de OO. PP., Hacienda y Tránsito, y el Director de Valorización, cuando se dirigían por la Avenida Ciudad de Lima, a descubrir el monumento a don Ricardo Palma, en la Plazoleta de las Aguas. Asistieron también doña Yolanda Pulecio de Betancur, directora de Asistencia Social y doña Julia Castro de Delgado, secretaria de educación. Imagen tomada por el fotógrafo Enrique Benavides y publicada por el diario EL TIEMPO el 29 de junio de 1968. Se resalta de fondo, la imagen de nuestro siguiente itinerario. (Comentario de la autora)



Figura 50. Vista panorámica 1972. Imagen tomada del libro Bogotá vuelo al pasado. IGAC y Villegas Editores.



Figura 51. Condición del edificio Cudecom respecto a la Avenida. Imagen tomada del libro Bogotá vuelo al pasado. IGAC y Villegas Editores.



Figura 52-53. Preparativos para la puesta en marcha del desplazamiento del edificio CUDECOM. Transmisión televisiva. Imágenes tomadas de *Traslado del Edificio CUDECOM Bogotá-Colombia* En Informes de la construcción Vol. 28 No. 274 de Octubre de 1975.



Figura 54. "Encuentro de dos vías". Imagen panorámica de la Calle 19 de Occidente a Oriente en el sector de San Façon. Tomada de *Traslado del Edificio CUDECOM Bogotá-Colombia* En Informes de la construcción Vol. 28 No. 274 de Octubre de 1975.



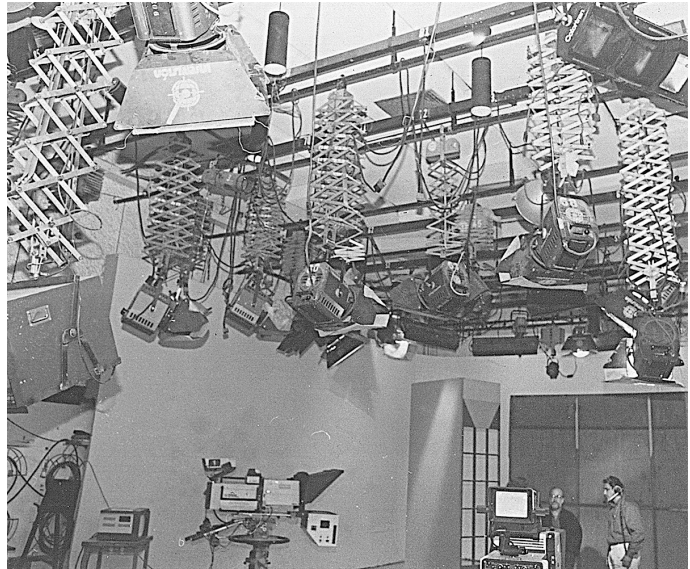
Figura 55-56. Edificio CUDECOM Desplazamiento concluido. Imagen tomada del Fondo Paul Beer consecutivo 25232-25235. Museo de Bogotá



Figura 57. Edificio CUDECOM años después de su desplazamiento y con dos pisos adicionales. Imagen tomada del Fondo Paul Beer (s.c). Museo de Bogotá.



La Calle de la televisión y la farándula



Figuras 58-59. Equipos e instalaciones del estudio GRAVI ubicado en el edificio Residencias Sabana en la Calle 19. Imágenes tomadas de la Internet <http://latv.senalmemoria.co/#/>.



Figura 60. Elenco de *Sábados Felices*: programa grabado en los estudios GRAVI en la versión blanco y negro y color. Imagen tomada de la Internet <http://latv.senalmemoria.co/#/>.

Figura 61. “Elecciones presidenciales” 1982. Imagen tomada del libro *Manuel H: setenta años de reportería gráfica en Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.



Figura 62. La radiofoto de la UPI despachada al mundo muestra un aspecto de la Avenida 19 en la capital colombiana, el principal sitio de concentración de electores. Desde las terrazas de los edificios, las autoridades montan guardia en un día que se caracterizó por la tranquilidad y el ambiente festivo. Imagen tomada y publicada por el diario EL TIEMPO el 30 de mayo de 1982.



Figura 63. Las casetas con destino a las votaciones del domingo en la Calle 19 apenas acaban de ser instaladas, y ya una de ellas fue ocupada por una fritanga callejera, sin tener en cuenta el daño que se le puede ocasionar al armante. Es una falta de consideración con los bienes públicos, que caracteriza a gran parte del pueblo bogotano... Imagen tomada por Alfonso Ángel y publicada por el diario EL TIEMPO el 29 de mayo de 1982.

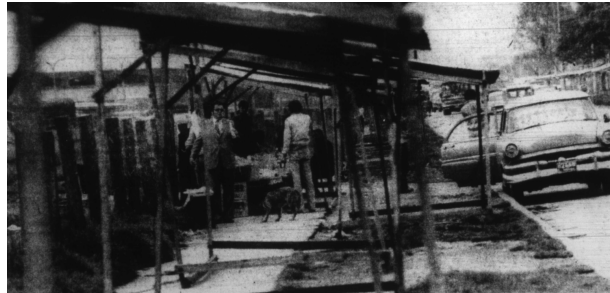
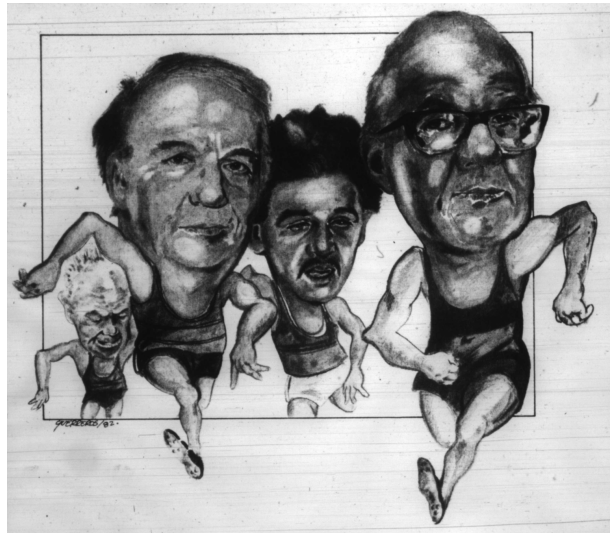


Figura 64. La prueba final. Caricatura firmada por “Guerreros/82” y publicada por el diario EL TIEMPO el 30 de mayo de 1982.



Consideraciones parciales

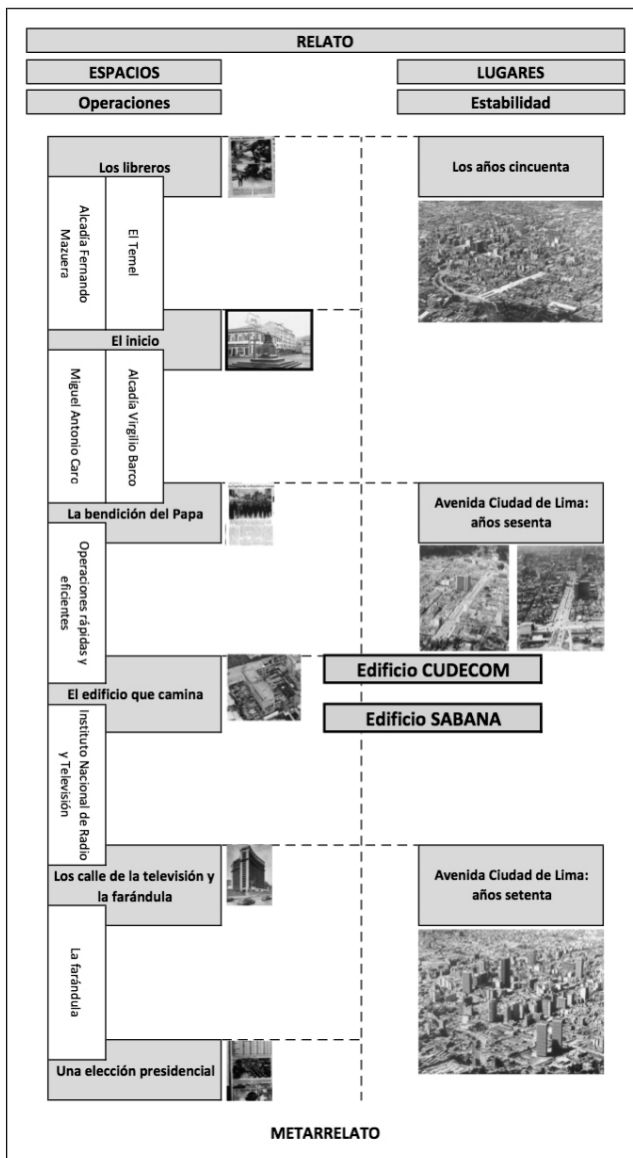


Figura 65. Guía del relato. Imagen construida por la autora.

TERCERA PARTE

CONCLUSIONES

Quisiera que existieran espacios que fueran estables, inmóviles, intangibles, intactos y casi intocables, inmutables, enraizados; lugares que fueran referencias, puntos de partida, principios [...] Tales lugares no existen, y es porque no existen que el espacio se convierte en pregunta, deja de ser evidente [...] El espacio es una duda: continuamente necesito marcarlo, designarlo; nunca es mío, nunca me es dado, tengo que conquistarlo. (Georges, 2001)

Georges Perec. Especies de espacios.

La relación dinámica del individuo y la ciudad fue el enfoque clave para la elaboración de este trabajo. En el establecimiento de esta interactividad, surge la noción de transcripción como herramienta conceptual que permite “escribir una versión de algo”, que asociado al concepto de narrativa, describe de manera precisa prácticas espaciales e historias que delimitan los espacios. Una historia hace que la gente se identifique con un lugar, así como la ausencia de historias deja un espacio a la neutralidad. (Havik, 2016, pág. 112)

Para De Certeau, la historia cumple dos roles importantes: el primero, establece (funda) el escenario donde se desenvuelven las acciones y el segundo se mueve entre ser frontera o puente al definir bordes y crear conexiones entre un lado y otro. Así, las historias pueden considerarse como viajes que transportan al lector a distintos lugares haciendo del movimiento un factor importante de la narración.

Lo anterior conlleva a determinar que, asociada a la arquitectura, la narrativa es espacial y contar las prácticas del espacio implica un lugar, una actividad y movimiento en el tiempo. Por esta razón se utilizó la figura de la biografía como una manera de convertir a la ciudad en personaje a partir del ensamblaje de historias que hacen referencia los unos a los otros y que construyen “una versión” de una práctica de espacio.

Para efectos del trabajo, se entendió por biografía (*bios* vida, *graphein* escribir) la historia de una persona contada a partir de los aspectos más relevantes de su vida; construirla implica un ejercicio narrativo en el cual se exponen, a partir de información precisa y veraz, datos que dan cuenta del valor y trascendencia del protagonista. Así las cosas, construir la biografía de una calle como espacio de interacción social, requiere de una metodología que dé cuenta de un proceso de apropiación que se desarrolla en un contexto determinado y que además implica posiciones diferenciadas en el marco de las prácticas de lo cotidiano, en la cual el lector cumple con un rol activo en la narración, pues es quien, mediante el acto de leer conecta los diferentes detalles de la historia y la entiende como un todo.

En ese orden de ideas, cobran relevancia y son la columna vertebral en la construcción metodológica del texto conceptos como trayectoria, táctica, estrategia, itinerario y mapa, los cuales estructuran el argumento, orientan la mirada en la búsqueda de las imágenes y se declaran de manera explícita en la (s) historia (s) de la calle.

Luego de realizar este trabajo, *desde la historia que funda*, se puede concluir que construir el escenario donde se desenvuelven las acciones desde la modernidad y los procesos de modernización como táctica y estrategia respectivamente, permiten definir con precisión el escenario de la ciudad en el cual el hombre es potenciador y protagonista de su transformación a partir de las ideas y las actuaciones de un tiempo concreto. Es decir, el establecimiento de un campo espacial que invite al acontecer de la acción humana.

Desde la perspectiva de las tácticas, la idea de modernidad apoya la construcción del contexto desde el *discurso de la planeación*; se establecen los planes como herramientas genéricas para pensar la ciudad a largo plazo en respuesta a los procesos demográficos y de urbanización del país y se inicia una etapa de democratización de la arquitectura a partir de la expresión de un nuevo hábitat correspondiente a los retos de la vida moderna. Por otra parte, desde la mirada de las estrategias, los procesos de modernización conjugan un repertorio de operaciones orientadas a *la idea de desarrollo*; se definen y cuantifican los problemas de la sociedad y se definen proyectos.

De esta manera los discursos desde la planeación y el desarrollo establecen en este caso, las reglas impuestas por las acciones, el espacio y el tiempo encargadas de configurar la

trayectoria en la construcción del contexto de una época y las transformaciones de la ciudad en el tiempo, además contado en un lenguaje genérico que facilita el sustento contextual de futuras investigaciones que opten por indagar en la evolución de los hechos urbanos de la ciudad.

Por otro lado, *desde la historia que se mueve entre frontera o puente*, el escribir sobre lugares implica una acción por el espacio que enriquece la construcción narrativa. Así la escena de la calle no sólo sirve de decorado contra el cual se desarrollan las narrativas de actividad, sino que estas escenas desempeñan un papel importante en la descripción de las prácticas sociales. Es aquí donde mapa e itinerario generan conexiones entre lo abstracto y lo concreto, lo físico y lo intangible; delimita el espacio, pero también da la pauta para su transgresión.

Estos conceptos se convierten en categorías generales que estructuran el ejercicio narrativo y facilitan incorporar más datos a la construcción de un hecho urbano en permanente cambio; lo cual hace de la biografía de calle un proyecto que termina siempre en punto y seguido.

Desde una perspectiva complementaria al ejercicio narrativo, la apuesta de este documento empodera la *imagen como fuente principal de información*, lo cual requiere de un minucioso trabajo de archivo para constituir la colección que va de la mano en la construcción del relato. Además, una vez establecida la colección sustentada en la consulta de varias fuentes, los saltos temporales que surgieron de la información de las imágenes necesitaron de esa idea de historia de ida y vuelta que permitió involucrar información más allá de la imagen y el referente, logrando una serie de textos sin un orden de lectura preciso; en donde el lector hace las veces de ensamblador de relatos.

Así las cosas, mantener el hilo conductor de la historia desde los mapas permite secuencialidad y una presencia permanente del referente; esto no sucede con los itinerarios pues normalmente aluden a tiempos y sucesos no lineales, lo cual hace que una imagen adquiera un carácter hipertextual; algo que normalmente no sucede en la construcción biográfica pero que posibilita la construcción de nuevas investigaciones; aunque a veces cueste volver al referente inicial.

El abordar el relato de un hecho urbano a partir de este método, facilita narrar en simultáneo dos versiones paralelas, pero finalmente indivisibles; lo que da como resultado un relato que varía con las épocas, pues construye su principal fundamento en la naturaleza de los objetos y en las acciones presentes en cada momento histórico.

LISTADO DE IMÁGENES

PRELIMINARES

Figura 01. Imagen tomada del libro *Manuel H: setenta años de reportería gráfica en Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

PRIMERA PARTE

CONSTRUYENDO CONTEXTOS

Figura 2. Plan K. Brunner (1936) y Plan SCA (1945). Imágenes tomadas del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

Figura 3. Plan Le Corbusier (1951). Imagen tomada del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

Figura 4. Bogotá Plan vial general 1969. Imagen tomada del libro *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007* Editorial Planeta.

SEGUNDA PARTE

EL ITINERARIO Y EL MAPA: DOS CAMINOS PARA UN RELATO

LOS MAPAS

Figura 5. Bogotá área central 1930. *Distribución predial del suelo urbano*

Figura 6. Bogotá área central 2000. *Distribución predial del suelo urbano*.

MAPAS 50

Figura 7. Calle 19 1948.

Figura 8. Calle 19 inicios 1959

Figura 9. Hotel Continental 1948.

Figura 10. Edificio Banco de la República 1958

Figura 11. Edificio Banco de Bogotá 1956-60

Figura 12. Edificio Seguros Bolívar 1956.

Figura 13. Nueva Academia Colombiana de la lengua 1950.

Figura 14. Edificio San Remo y Edificio Banco Cafetero (s.f).

MAPAS 60

Figura 15. Calle 19 (1961-64).

Figura 16-17. Calle 19 (1965-68).

Figura 18. Edificio Residencias Sabana (1960-65).

Figura 19. Edificio ICETEX 1964.

Figura 20. Antiguo Hotel Bacatá 1968.

Figura 21. Edificio Ángel 1965.

Figura 22. Edificio para la sede del Colombo Americano 1964.

MAPAS 70

Figura 23. Avenida Ciudad de Lima – Calle 19 (1967-70).

Figura 24. Avenida Ciudad de Lima – Calle 19 1975.

Figura 25. Edificio Avianca (1963-69)

Figura 26. Edificio Banco Central Hipotecario (1963-67).

Figura 27. Edificio Alianza Francesa – Sede Centro (s.f).

Figura 28. Edificio Hotel Dann – Centro (s.f).

Figura 29. Torres Gonzalo Jiménez de Quesada (s.f).

Figura 30. Conjunto Residencial Barichara (aprox. 1978).

Figura 31. Torres de Fenicia (1970).

Figura 32. Centro Colseguros (1968-69).

Figura 33. Esquema del Proyecto de Renovación Urbana en Bogotá - 1962

LOS ITINERARIOS

CAMIONES, GRÚAS Y BULDÓCERES

LIBREROS

Figura 34. LA MAFIA ASESINÓ A GALÁN.

Figura 35. “Juntos pero sí revueltos” 1965.

Figura 36-37-38. “De nuevo libertad para caminar”.

Figura 39. Publicidad antiguo restaurante TEMEL en Bogotá.

EL INICIO

Figura 40. “Bogotazo. Sociedad de ingenieros” Abril 1948.

Figura 41. Plazoleta Caro.

Figura 42. Miguel Antonio Caro mirando al Oriente en la Calle 19.

Figura 43. Plano del centro de Bogotá, zona afectada por el 9 de abril de 1948 (1949).

Figura 44-45. Miguel Antonio Caro mirando al Occidente.

LA BENDICIÓN DEL PAPA

Figura 46. Alcalde Virgilio Barco Vargas

Figura 47. La Calle 19: Avenida “Ciudad de Lima”.

Figura 48. “La Avenida “Ciudad de Lima” vista desde la carrera 5ª.

Figura 49. El presidente Lleras, el alcalde de Bogotá, Virgilio Barco, el alcalde de Lima, Luis Bedoya, el Administrador Apostólico Monseñor Muñoz Duque y varios funcionarios del Distrito.

EL EDIFICIO QUE CAMINA

Figura 50. Vista panorámica 1972.

Figura 51. Condición del edificio Cudecom respecto a la Avenida.

Figura 52-53. Preparativos para la puesta en marcha del desplazamiento del edificio CUDECOM.

Figura 54. “Encuentro de dos vías”.

Figura 55-56. Edificio CUDECOM Desplazamiento concluido.

Figura 57. Edificio CUDECOM años después de su desplazamiento y con dos pisos adicionales.

LA CALLE DE LA TELEVISIÓN Y LA FARÁNDULA

Figuras 58-59. Equipos e instalaciones del estudio GRAVI.

Figura 60. Elenco de Sábados Felices: programa grabado en los estudios GRAVI en la versión blanco y negro y color.

UNA ELECCIÓN PRESIDENCIAL

Figura 61. “Elecciones presidenciales” 1982.

Figura 62. La radiofoto de la UPI.

Figura 63. Las casetas con destino a las votaciones del domingo en la Calle 19

Figura 64. La prueba final.

CONSIDERACIONES PARCIALES

Figura 65. Guía del relato.

BIBLIOGRAFÍA

- Berman, M. (1991). Brindis por la modernidad. En F. Viviescas, & F. (. Giraldo Isaza, *Colombia: el despertar de la modernidad* (págs. 44-66). Bogotá, Colombia: Foro Nacional por Colombia.
- Corporación Colegio de Villa de Leyva. (1996). *Estado, ciudad y vivienda : urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia, 1918-1990*. Bogotá: INURBE.
- Corredor Martínez, C. (1992). *Los límites de la modernización*. Bogotá, Colombia: Ediciones Antropos Ltda.
- Cortés Solano, R. (2007). Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990) Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(011), 160-213.
- Cuaderno de Urbanismo y Arquitectura. (2008). *Bogotá años 50: el inicio de la metropoli*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia (Bogotá) Facultad de Artes.
- De Certeau, M. (2007). *La invención de lo cotidiano*. (A. Pescador, Trad.) México DF: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente; Universidad Iberoamericana.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- El Tiempo. (18 de Septiembre de 1957). Plan Mazuera. *Periódico El Tiempo*, pág. 4.
- Escobar, A. (Mayo-Agosto de 1986). La invención del desarrollo en Colombia. *Lecturas de Economía*(20), 13-35.
- Fernández Alba, A. (1990). *La metrópoli vacía. Aurora y crepúsculo de la arquitectura en la ciudad moderna*. Barcelona, España: Editorial Anthropos.
- Giraldo Isaza, F., & López, H. F. (1991). La metamorfosis de la modernidad. En F. Viviescas, & F. (. Giraldo Isaza, *Colombia: el despertar de la modernidad* (págs. 248-310). Bogotá, Colombia: Foro Nacional por Colombia.

- Gravi, los primeros estudios privados . (2004). En D. (. Amaral Ceballos, *50 años: la televisión en Colombia una historia para el futuro* (pág. 237). Bogotá, Colombia: Zona Ediciones, Caracol Televisión.
- Georges, P. (2001). *Especies de espacios* (2ª edición ed.). (C. Jesús, Trad.) Barcelona, España: Montesinos.
- Havik, K. (2016). *Leer y escribir la arquitectura. Un viaje literario a través de la ciudad* (1ª edición ed.). (U. N. Medios, Ed.) Bogotá, Colombia.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (2ª edición ed.). Madrid: Capitán Swing Libros, S.L.
- Jiménez Reyes, L. C. (5 de Junio de 2017). *La geografía como disciplina científica: la tierra, el hombre, la sociedad y el espacio como elementos para su definición*. Recuperado el 5 de Junio de 2017, de Sociedad geográfica de Colombia: https://www.sogeocol.edu.co/documentos/evol_geog.pdf
- Melo, J. O. (1991). Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización". En F. Viviescas, & F. (. Giraldo Isaza, *Colombia: el despertar de la modernidad* (págs. 225-247). Bogotá, Colombia: Foro Nacional por Colombia.
- Mosca, J. (1987). Capítulo VI La ciudad como comunidad de servicios. En M. Juan, *Bogotá, ayer hoy y mañana* (pág. 140). Bogotá, Colombia: Villegas Editores.
- Museo de Desarrollo Urbano. (2001). *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Bogotá, Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo .
- Norberg-Schulz, C. (1975). Espacio existencial. En C. Norberg-Schulz, *Existencia, espacio y arquitectura* (págs. 19-45). Barcelona, España: Editorial Blumme.
- Rosa, M. d. (1938). Las Nieves sector oriental. En M. d. Rosa, & I. Municipal (Ed.), *Calles de Santafé de Bogotá: homenaje en su IV centenario* (págs. 196-197). Bogotá, Colombia: Imp. municipal.
- Solé, C. (1998). *Modernidad y modernización*. Iztapalapa, México: Anthropos Editorial y División de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de Iztapalapa.

Téllez, H. (1979). *Veinticinco años de televisión colombiana*. Bogotá, Colombia: Radio Televisión Interamericana S.A (RTI).

Viviescas, F. (1991). La "arquitectura moderna": los esguinces de la historia. En F. Viviescas, & F. (. Giraldo Isaza, *Colombia: el despertar de la modernidad* (págs. 353-384). Bogotá, Colombia: Foro Nacional por Colombia.

Waisman, M. (1991). Un proyecto. Modernidad. En C. Fernández Cox, *Modernidad y postmodernidad en América Latina: estado del debate*. Fondo Editorial ESCALA.

