

SEGUROS BOIVAR
BANCO
e AMERICA LATINA



BVD

CINZA

la carrera de la modernidad

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

Carlos Niño Murcia / Sandra Reina Mendoza



ACCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ C.D.

BOG

BOGOTÁ
POSITIVA

GOBIERNO DE LA CIUDAD

70000

711.409
N316 c
es. 1.
PP015

545 714093

la carrera de la modernidad

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

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
BIBLIOTECA

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

Alcalde Mayor de Bogotá
Samuel Moreno Rojas

Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte
Catalina Ramírez Vallejo

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

INVESTIGACIÓN Y TEXTOS
Carlos Niño Murcia
Sandra Reina Mendoza

CORRECCIÓN DE ESTILO
María Angélica Ospina

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Yessica Acosta Molina

COORDINACIÓN EDITORIAL
Mauricio Uribe González

Subdirector de Divulgación de los Valores del Patrimonio Cultural – IDPC

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

ISBN 978-958-99313-3-2

© 2010 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

PORTADA:

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

PÁGINA OPUESTA:

› El progreso de Bogotá, Santa Inés a la espera de su inminente demolición, 1956.
El Tiempo, 1956-4-25, p. 1

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

contenido

Presentación PÁG. 7 Gabriel Pardo Garcia-Peña	La biografía de la Avenida PÁG. 57 1945 - 1960.
Prólogo PÁG. 9 Germán Mejía Pavony	Valores y apellidos del poder PÁG. 149 Construir sin dinero, los Bonos de Progreso Urbano. El Rey Midas, precios del suelo, valores de la edificación. El exclusivo círculo de la "gente bien".
Introducción PÁG. 11 La historia urbana, espacio y sociedad. La historia urbana desde una calle, de la mano de algunos maestros. La investigación sobre la carrera Décima bogotana. Reconocimientos.	Monografías PÁG. 175 Edificios emblemáticos. Edificios desaparecidos. Edificios Intervenidos.
Proceso de modernización PÁG. 29 La modernización en Colombia. 1945-1960. Del café a la industria 1920-1945. El auge del desarrollo 1945-1960. La aparente paradoja. El carácter de nuestra modernidad. La urbanización del país. Hacia una Bogotá moderna. Pensar y planificar la ciudad, planes urbanos 1925-1961. Arquitectura moderna y redentora.	Conclusiones PÁG. 271 Los principales elementos de la carrera Décima. Bibliografía PÁG. 285 Anexos PÁG. 287 Listado de alcaldes de Bogotá, 1942-1961.

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

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

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

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

presentación

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

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

Gabriel Pardo Garcia-Peña

Director

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

UNIVERSIDAD NACIONAL
DE COLOMBIA



Historia de la ciudad, de la mejor en mi criterio,
es la que encontramos en estas páginas.

Parodiando el título de un magnífico libro de
Richard Sennet, los autores proponen una
bella definición de historia urbana: la ciudad
es carne y piedra. Por ello, su estudio es el de
la intersección en el tiempo de las tensiones
que produce un hecho mental encarnado en
el espacio. Con este concepto emprenden la
tarea de descubrir una avenida y explicarla.

El resultado es un relato que convence
precisamente porque en él la piedra es tallada
desde la carne.

GERMAN MEJIA PAVONY

