

Territorios 25 / Bogotá, 2011, pp. 191-211
ISSN: 0123-8418
ISSNe: 2215-7484

sección general

La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez en Bogotá a principios del siglo XX

*The City Passing by the River. The San Francisco River
Canalization and Construction of Avenida Jiménez de Quesada
in Bogota at the Beginning of the 20th Century*

*A cidade que passou pelo rio. A canalização do rio San Francisco
e a construção da Avenida Jiménez de Quesada em Bogota na
década dos anos vinte do século XX*

María Atuesta Ortiz*

Recibido: 23 de mayo de 2010
Aprobado: 23 de agosto de 2010

Para citar este artículo

Atuesta, M. (2011), "La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX", en *Territorios* 25, pp. 191-211.

* Economista e historiadora de la Universidad de Los Andes; Contratista del Departamento Nacional de Planeación-DNP (Colombia). Correo electrónico: momat24@gmail.com

Palabras clave

modernización, contribución de valorización, canalización, calle, avenida.

Key Words

modernization, property increase duty, canalization, road, avenue.

Palavras chave

modernização, contribuição de valorização, canalização, rua, avenida.

RESUMEN

El artículo se ocupa del proceso de canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX. Entendiendo al anterior como un proyecto que se inscribió en la política modernizadora de la época, se identifican los diferentes momentos de la canalización, asociándolos con la estructura espacial de la ciudad y las condiciones locales de los distintos entornos del río. Dicho proyecto fue financiado por medio del mecanismo de contribución de valorización, y al tomar esto como base para su análisis se puede entender cómo la ejecución del mismo respondió a ciertas condiciones en los usos del espacio y el trazado vial de la ciudad. De esta manera, se logra hacer un acercamiento a las dinámicas sociales que moldearon la configuración del espacio bogotano a principios del siglo XX.

ABSTRACT

The document refers to the San Francisco river canalization and subsequent construction of the Avenida Jiménez de Quesada. Understanding that the project was ascribed to the modernizing policy of the time, the investigation identifies the different stages in the canalization process, and shows its relations with the spatial structure of the city and the local conditions that developed on the river surroundings. The financing of the project through the “property increase duty” permits an illustration of the progress of canalization and construction of the Jiménez Avenue process, providing a less technical and more social meaning to the sequence in which the project executed. Consequently, the document approaches the shaping dynamics of Bogotá’s spatial structure at the beginning of the XX century.

RESUMO

O artigo ocupa-se do processo de canalização do rio San Francisco e a construção da Avenida Jiménez de Quesada em Bogotá a princípios do século XX. Entendendo o anterior como um projeto que se inscreveu na política modernizadora da época, se identificam os diferentes momentos da canalização, associando-los à estrutura espacial da cidade e as condições locais dos distintos ambientes do rio. O financiamento do projeto através do mecanismo de contribuição de valorização permite entender como se desenvolve o processo da canalização e construção da Avenida Jiménez, proporcionando um significado menos técnico e mais social ao ordem mesmo da execução do projeto. Desta maneira, se consegue fazer uma aproximação às dinâmicas sociais que moldaram a configuração do espaço bogotano a princípios do século XX.

Introducción

El proyecto de canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez no parece haber generado mucho debate entre los representantes de la élite política bogotana. En las primeras décadas del siglo XX se percibe que era posible establecer un consenso respecto a las necesidades de canalización de los ríos San Francisco y San Agustín. Sueños de canalización, higiene y progreso son conceptos que aparecían recurrentemente en los discursos del ámbito político de una época que planteó la posibilidad de inscribirse en un proyecto modernizador.

En este orden de ideas, el proyecto de canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada fue promovido en un contexto en el que las políticas de intervención del espacio estuvieron asociadas con la idea del progreso material y moral de la ciudad. Dichas políticas motivaron, entre otros aspectos, que la obra fuera financiada primordialmente bajo el sistema de contribución de valorización; un sistema poco usual, ya que ató la efectiva ejecución del proyecto a los pagos que hicieran los propietarios de predios colindantes al río.

Al examinar la materialización del proyecto, desde su formulación como política pública hasta la apertura de la Avenida Jiménez, se plantea que aunque este comenzó a ejecutarse con base en el cumplimiento de una política establecida por el gobierno municipal, su proceso de ejecución no respondió a directrices de un sistema de plani-

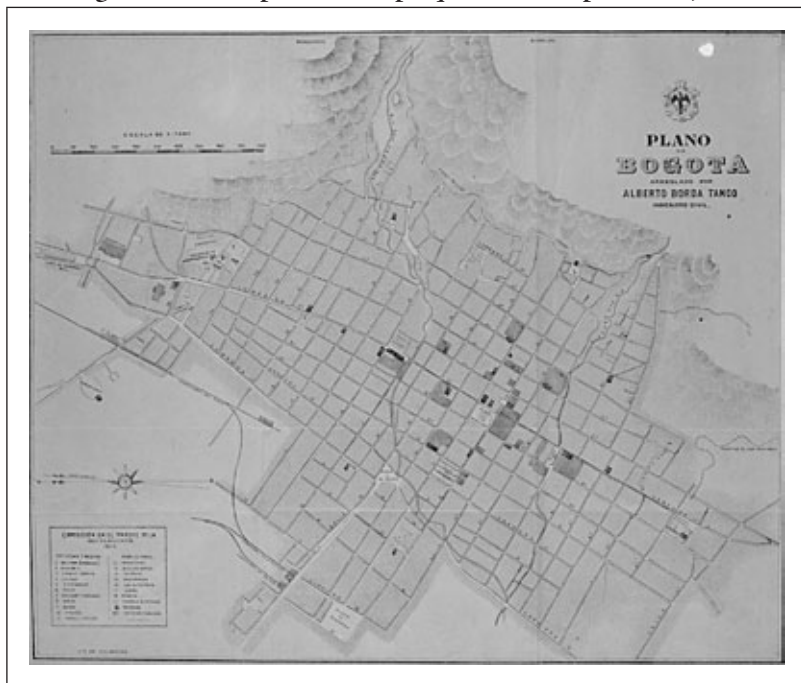
ficación centralizado: su ejecución, inscrita en un contexto de políticas modernizadoras y financiada bajo el esquema de contribución de valorización, estuvo determinada por condiciones locales y distritales.

Mientras que las condiciones locales se estudian por medio de eventos particulares que exigen una revisión del proceso cuadra por cuadra, las condiciones distritales invitan a pensar en el contexto urbano de la ciudad de ese momento y las relaciones entre los distintos sectores que la componían, exigiendo una revisión del proceso en tres grandes etapas.

Un proyecto de modernización para la ciudad

El río San Francisco atravesaba Bogotá, desde los cerros orientales hasta el cruce con el río San Agustín en la calle 6^a con carrera 13. Este determinó en un principio el desarrollo de la trama urbana de la ciudad y adquirió importancia en el funcionamiento y organización de diferentes prácticas cotidianas (ver Imagen 1). Sin embargo, en las primeras décadas del siglo XX, con la propagación de un discurso higienista, se fortaleció la propuesta de canalización del río como un evento primordial para la modernización urbana; el río desaparecía en función de la materialización de una política higienista que se manifestaba mediante la intervención del espacio público. La necesidad de canalizar fue planteada inicialmente en 1884, año en el que se ordenó continuar con la ampliación del puente

Imagen 1. Plano exposición del parque de la Independencia, 1910



Fuente: Galería de planos del Museo de Bogotá, disponible en <http://www.museodebogota.gov.co/img/galerias/planos2/index.htm>

de San Francisco (carrera 7^a con calle 15) (ver Imagen 2) y canalizar el tramo de este lugar al puente de Cundinamarca (carrera 8^a con calle 14). A pesar de estas primeras iniciativas, la propuesta de canalización no se concretó. Fue solo hasta principios del siglo XX, con la Ley 10 de 1915 que se dio inicio al proceso normativo que culminaría con la ejecución efectiva del proyecto. En ese entonces, un primer argumento a favor de la canalización, fueron las pésimas condiciones en las que se encontraba el río, las cuales fueron asociadas al incremento de enfermedades en la ciudad.

Después de un cuidadoso y detenido estudio de las causas que pueden ocasionar las enfermedades [...] en la hoya del río San Francisco que aun no ha adquirido el Municipio y que dista solamente de unos 300 metros del sitio de donde se capta el agua se ha concentrado la población desalojada de los predios vecinos comprados por el Municipio. Las deyecciones de las habitaciones de esa parte han sido arrastradas por las lluvias directamente al cauce del río contaminando así de un modo directo las aguas que sirven para el abasto de la ciudad (Junta Central de Higiene, 1918, p. 230).

Imagen 2. Puente de San Francisco



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, 1927, reg. XI-811a.

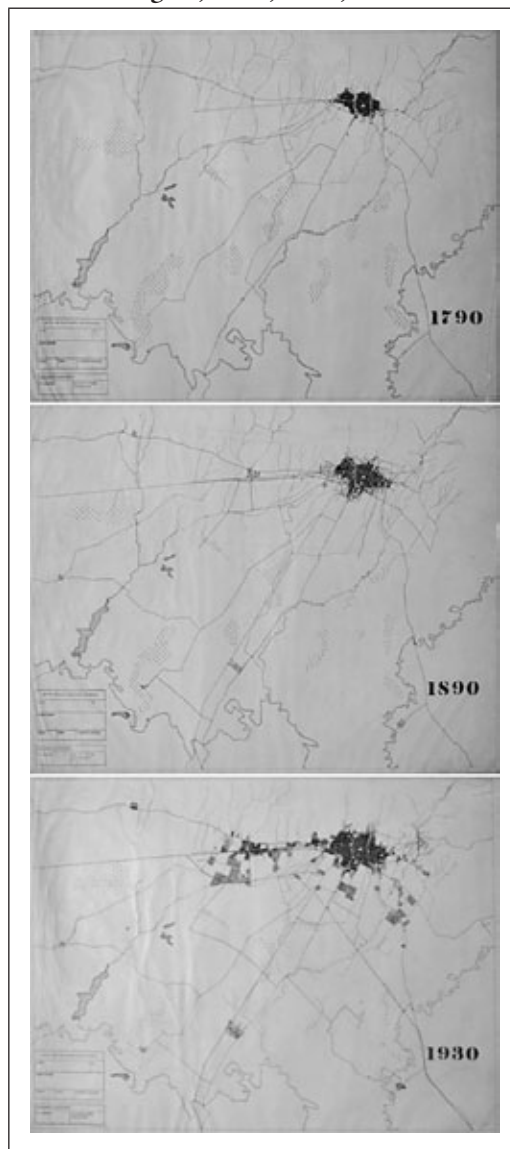
El uso del río como botadero de desperdicios y recolector de deyecciones convirtió sus aguas en corrientes malolientes que circulaban cargadas de enfermedades por toda la ciudad. Sin embargo, este problema se venía presentando desde finales del siglo XIX, sin provocar mayores intervenciones sobre las condiciones de circulación del mismo. Por esta razón, el mencionado problema no es suficiente para explicar las causas que dieron inicio e impulsaron el proceso de canalización.

La propuesta de canalización como un proyecto imperante para la ciudad y la ejecución efectiva del proyecto en las primeras décadas del siglo XX, estuvieron asociadas con el incremento de la población sin que este se viera reflejado en un incremento proporcional de la frontera urbana, lo que agravó los problemas de salubridad de la ciudad: mientras que entre 1898 y 1918 el número de habitantes de la ciudad se incrementó en un 76% (pasó de 78.000 a 137.383 habitantes), para 1914 Bogotá preservaba la estructura de su antiguo casco colonial, el cual se extendía de la calle 1ª a la 26 y del Paseo Bolívar a la Estación de la Sabana (Zambrano, 2007) (ver Imagen 3).

El hacinamiento causado por el incremento de la población y la preservación de la frontera urbana no solo contribuyeron a la propagación de enfermedades, sino que también determinaron transformaciones en la composición física de Bogotá.

Con el aumento de la población esas casas van modificándose y desapareciendo. De una casa antigua se hacen dos modernas, reduciendo los

Imagen 3. Planos del desarrollo urbano de Bogotá, 1790; 1890; 1930



Fuente: Galería de planos del Museo de Bogotá, disponible en <http://www.museodebogota.gov.co/img/galerias/planos2/index.htm>

patios y suprimiendo los solares. Entre tanto que las casas estrechas en su interior, las angostas calles continúan con sus antiguas dimensiones y las casas y parques no aumentan en la proporción que deberían (*El Tiempo*, 1914, 27 de mayo).

La transformación de las condiciones físicas de la ciudad y su efecto sobre las circunstancias de habitabilidad, así como los problemas de salubridad, estimularon una serie de críticas fundamentadas en consideraciones hechas sobre la higiene. A comienzos del siglo XX, la higiene era una de las obsesiones que yacía detrás de diferentes proyectos de política y obra pública. Según Carlos Ernesto Noguera, desde la última década del siglo XIX se dio principio a la consolidación del “dispositivo higiénico” como una política que iba más allá de la preservación de la salud de la población y propendía por el control y gobierno de las prácticas sociales (Noguera, 1998). Argumenta que en este período se empezaron a adoptar medidas higiénicas en relación con el saneamiento del espacio urbano, las mejoras públicas, el ornato y la higiene personal.

De esta manera, el argumento de Noguera permite identificar que la consolidación del “dispositivo higiénico” dio estructura a una política que contemplaba en la desaparición del río una vía hacia la modernización del espacio y la sociedad urbana. No solo fueron las pésimas condiciones de salubridad las que motivaron la canalización; la existencia del río estaba desarticulada de la consolidación de un proyecto de modernización urbana reflejado en la necesidad de intervenir el espacio en

función tanto de la buena salubridad, como de la estética y la urbanización de la ciudad.

Es necesario que tanto el Municipio como el Departamento y la Nación, simultáneamente se preocupen porque la obra se haga con rapidez y tomen interés por la urbanización de la ciudad, aprovechando la canalización [...] sería el caso de construir una avenida [...]. Esta vía vendría a ser para la ciudad la solución mejor al problema de las calles angostas que hoy son la única entrada [...] son ellos en apariencia bellos rincones de un Bogotá antiguo y castellano, condenado a cederle el puesto a los modernos tiempos de civilización y progreso (*El Gráfico*, 1924, 29 de marzo).

La configuración del espacio moderno estaba ligada a la eliminación de algunos rasgos típicos de la ciudad (ver Imagen 4) y la estética no se definía por medio de lugares de conmemoración de tradiciones urbanas, sino de renovación y progreso. Según Fabio Zambrano la intervención del espacio a principios del siglo XX estaba asociada con la apuesta por utilizar el espacio público como un lugar de educación del ciudadano (Zambrano, 2007). Por la misma vía, Carlos Uribe Celis plantea que la satisfacción de las exigencias del desarrollo del capital, que tienen lugar en los años veinte, requería de la aplicación de reformas encaminadas a la “formación de hombres nuevos”. De este modo, la transformación del espacio en lugares de renovación estuvo relacionada con la necesidad de crear una sociedad del progreso.

En este orden de ideas, además de ser un argumento de salubridad pública, la

Imagen 4. Lavadoras del río San Francisco:
calle 17 con carrera 3ª



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, 1923, reg. XI-847a.

propuesta de canalización adquirió legitimidad bajo los fundamentos de una política modernizadora que planteaba la necesidad de intervenir el espacio en función del progreso de la ciudad y la sociedad. Dicha política tuvo manifestación a principios del siglo XX y cogió fuerza en la tercera década del siglo, período en el que se realizaron importantes intervenciones del río.

La contribución de valorización para la financiación del proyecto

En los documentos de la época se percibe que había cierto consenso entre la élite

política bogotana, respecto a la idea de la desaparición del río como un evento apremiante para el desarrollo de la ciudad: “Entre las obras más importantes que necesita Bogotá para su perfeccionamiento y desarrollo la canalización del río San Francisco es quizá la más urgente” (*El Gráfico*, 1924, 29 de marzo) (ver Imagen 5).

La ejecución de tan “urgente” obra motivó la adopción de diversos mecanismos de financiación. La Ley 10 de 1915 estableció como medio de financiación del proyecto, un auxilio de treinta mil pesos oro concedido por el Gobierno nacional. Al año siguiente, en el Acuerdo 10 de 1916 se validó la financiación por medio de vales de la Tesorería Municipal y se reglamentó que los dueños de los predios ubicados en terrenos colindantes al río debían contribuir con la materialización del proyecto.

Tres años después, mediante el Acuerdo 62 de 1919 se especificó que los dueños de los predios beneficiados con la ejecución del proyecto debían pagar por la construcción del colector fronterizo al río. Adicionalmente, la Ley 99 de 1922 estableció que se podría obligar a las personas a que contribuyeran proporcionalmente con el saldo de los costos que ocasionara encausar y cubrir los cauces naturales o artificiales que daban curso a las aguas sucias procedentes de sus casas, fábricas, establecimientos, etc. De esta manera, y de forma incipiente, el mecanismo de contribución de valorización se constituyó como uno de los mecanismos utilizados para la financiación de la obra.

En estudios hechos sobre la aplicación de mecanismos de contribución de valori-

Imagen 5. Puentes de Arrubla y Caldas en la Avenida Jiménez: construcción entre la carrera 7ª y la 8ª



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, reg. IX-699b.

zación en América Latina se argumenta que Colombia es un caso particular porque ha sido posible la institucionalización de los “principios” y la “ética” que define al sistema que se establece a pesar de la existencia de frágiles recursos técnicos y humanos en la administración pública (Furtado y Smolka, 2001). Antes de especificar por qué la financiación del proyecto de canalización del río y la construcción de la Avenida Jiménez se basó principalmente en el desarrollo de este esquema particular de financiación, es conveniente aclarar cuál es la “ética” y cuáles los “principios” que particularizan al sistema de contribución de valorización.

La “ética” de la contribución de valorización se define como la compensación que hacen los dueños de propiedad raíz

en retribución al “beneficio diferencial” que reciben por la realización de una obra de interés público. Por ende, la aplicación del mecanismo es caracterizada como un cobro de tipo local que, a diferencia del impuesto, no se causa en períodos fijos sino que representa un pago extraordinario. De esta manera, el desarrollo de un esquema de financiamiento basado en la contribución de valorización responde a situaciones muy particulares debido a que está sujeta a la disponibilidad a pagar de los dueños de propiedad raíz en un momento coyuntural. En este caso, la financiación del proyecto es un claro ejemplo de la aplicación temprana del mecanismo, estando la institucionalización de la “ética” de la contribución de valorización inscrita bajo un contexto de políticas modernizadoras. Este legitimó el uso de fuentes de recursos alternativas para realizar obras consideradas necesarias, y que no podían ser financiadas de otra manera por la escasez de recursos a la que el Municipio hacía alusión recurrentemente.

En su carácter de miembro de la comisión nombrado para estudiar el asunto de canalización del río San Francisco, informó verbalmente que se reunió la comisión y se trató largamente este importante asunto, pero como la realización de una obra tan complicada, necesita un capital con que no cuenta el Municipio, se ha visto que debe hacerse por ahora una obra con la cual se pueda impedir la inundación del río [...]. Es preciso, por tanto, solicitar inmediatamente la ayuda pecuniaria de los vecinos ribereños que van a beneficiarse con la canalización (Registro Municipal, 1918, 26 de noviembre).

Las nociones de escasez de recursos y la percepción de la urgencia de la canalización fomentaron la búsqueda de soluciones de financiamiento alternativas que legitimaron la implementación de un mecanismo de financiación basado en las contribuciones hechas, sin motivo de retribución monetaria, por parte de los propietarios que se beneficiaban con la materialización del proyecto.

Retomando que el cobro de la contribución es un cobro de tipo local y extraordinario pagado por los beneficiarios de un proyecto de obra pública, este debió estar condicionado a la disponibilidad y capacidad de pago de los propietarios de predios colindantes al río. Bajo esta premisa, se revisará la aplicación del mecanismo de financiación conforme a la identificación de las condiciones locales y distritales que incidieron en la disponibilidad del capital necesario para la materialización del proyecto, dándole coherencia al largo proceso de canalización.

Un proyecto local

El proceso de canalización tuvo inicio en 1917, con el tramo sobre la carrera 12, de la calle 11 a la 12. En 1921 se iniciaron los trabajos de cobertura desde el parque Germania (carrera 3^a-A) hasta el edificio El Tiempo (carrera 6^a). Para 1927, en un lapso de seis años, el tramo canalizado iba desde la carrera 3^a-A a la carrera 12. Finalmente, para 1948 ya estaba cubierto todo el tramo desde la carrera 2^a hasta la carrera 13 con calle 6^a.

Al año siguiente de la construcción del tramo de colector en las calles 11 y 12 (ver Imagen 6 y 7), en un memorial se da nota de una inundación entre las calles 12 y 13, en el punto en que el tramo de colector construido interceptaba con el tramo de río no canalizado. La inundación motivó a los propietarios de los predios afectados a enviar un memorial al alcalde por el cual se alegó que la localización del trayecto construido se había decidido de acuerdo con condiciones económicas y no sociales. Se imputaba que lo racional hubiera sido comenzar la obra por la parte superior (Anales de Ingeniería, 1917).

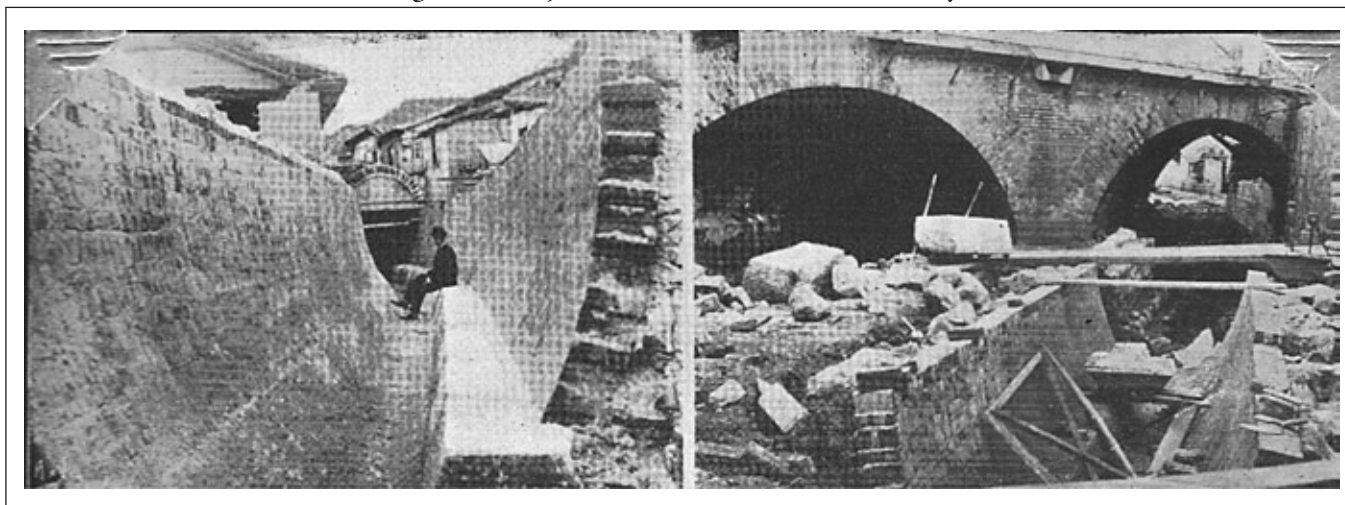
De acuerdo con una consulta técnica, la mejor manera de canalizar un río es si-

Imagen 6. Colector del río San Francisco: antes de la canalización los frentes de las casas daban la espalda al río



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, reg. XI-851a.

Imagen 7. Trabajos de canalización entre las calles 11 y 12



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, 1916, reg. II-82a.

guiendo el sentido del curso de las aguas para evitar inundaciones. Dichas inundaciones se presentan cuando las crecidas del río superan la cantidad máxima de agua que puede circular por el colector, generando desbordes en los tramos previos al mismo. Por tanto, el orden en el que se canalizaron los distintos tramos del río San Francisco no fue coherente con las mencionadas técnicas de ingeniería. La coherencia de la canalización estuvo más relacionada con las características locales y estructura urbana de la ciudad, en que las primeras se derivan de las condiciones del entorno inmediato y las segundas se determinan por medio de las condiciones del trazado viario y las particularidades sociales y económicas que caracterizaban a los distintos sectores de la ciudad.

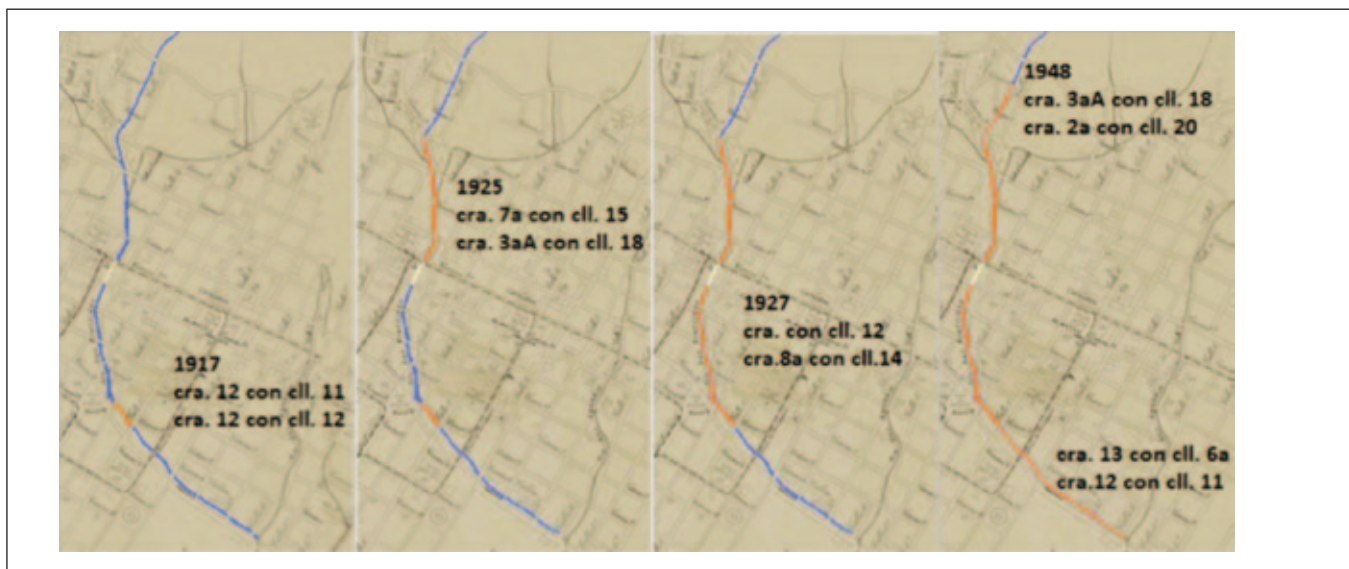
Después de la promulgación de los primeros Acuerdos que reglamentaron el uso

de contribuciones para el pago de la obra, la canalización del río San Francisco comenzó a ejecutarse en el sector comprendido entre las carreras 4^a y 12 (ver Imagen 8).

Los créditos a favor del tesoro municipal y a cargo de los señores [...] y de la Sociedad Industrial de Ingenieros, procedentes de los anticipos autorizados por los Acuerdos número 5 y 29 del presente año, se destinan para sufragar los gastos de rellenar, terraplenar y pavimentar provisionalmente el cauce del río San Francisco en el trayecto de la carrera 4^a a la carrera 12 (Proyecto de Acuerdo, 1925, 3 de agosto).

El Informe de Comisión del que se recogió la cita estableció que el pago de los costos de las obras de la carrera 4^a a la 12 se haría, en gran medida con los reintegros de dinero hechos por los propietarios. La

Imagen 8. Proceso de canalización entre 1917 y 1948. El trazado del río, en azul, y su canalización, en rojo, son adiciones de la autora*



Fuente: Plano de la Galería de planos del Museo de Bogotá, disponible en <http://www.museodebogota.gov.co/img/galerias/planos2/index.htm>

* Para ver detalle de color en: <http://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1852/1639>

Sociedad Industrial de Ingenieros y los señores nombrados en el documento eran a la vez contratistas y prestamistas del proyecto, cumpliendo una función primordial en el desarrollo del mismo. Estos cobraban a cada propietario por cada metro de frente de la canalización proporcionando de antemano los recursos para la ejecución del proyecto (Proyecto de Acuerdo, 1925, 3 de agosto).

El énfasis en el mecanismo de financiación permite identificar que aunque la obra no dependió estrictamente de los pagos inmediatos de los propietarios, los créditos para su financiación sí dependían de los reintegros futuros que estos debían realizar y la presencia de inversionistas que perci-

bieran la posibilidad de obtener beneficios con la ejecución del proyecto.

Aunque, como se verá más adelante, el dinamismo económico y las particularidades sociales de cada sector incidieron en la disponibilidad de crédito para la ejecución del proyecto, también se identifican condiciones particulares a cada predio que facilitaron la disponibilidad de recursos ofrecidos por los mismos propietarios que disponían del capital. Las inundaciones del río San Francisco son un ejemplo de ello (ver Imagen 9).

En 1918, en una sesión entre diferentes miembros del gobierno municipal se hace referencia a una oferta hecha por los señores Samper: estos se ofrecían a suministrar

Imagen 9. Inundación en la desembocadura de la quebrada San Bruno con el río San Francisco



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, reg. XI-836b.

el dinero necesario para adelantar los trabajos de canalización entre las calles 12 y 13, a cambio de alguna garantía de parte del municipio. La sesión concluyó con la necesidad de nombrar una comisión que se entendiera con la compañía de los hermanos para el suministro de un empréstito destinado a la construcción de los colectores de este tramo (Registro Municipal, 1918, 25 de noviembre).

Este hecho suscita aclaración: los señores Samper tenían un predio sobre dicho tramo y la canalización sería beneficiosa para ellos porque con ella evitaban el riesgo de posibles inundaciones. Tal fue el caso de la inundación del 22 de marzo de 1917 en las calles 12 y 13, que dejó sumergido el canal de ventilación de los transformadores de los señores Samper a 1,10 m (Anales de Ingeniería, 1917). De esta manera, se evidencia

que la disponibilidad de capital proveniente de los propietarios de predios colindantes al río que a su vez percibían los beneficios directos de la materialización del proyecto, permitió que este comenzara a ejecutarse en ciertas zonas de la ciudad que no fueron precisamente las más pertinentes según las técnicas de ingeniería antes mencionadas.

Además de la disponibilidad de crédito, la disponibilidad a pagar incidió en el proceso mismo de la canalización y estuvo asociada con las condiciones propias de los propietarios de predios colindantes al río. La canalización del tramo circundante al Matadero Municipal es un ejemplo de ello; en una demanda de nulidad de una resolución que ordenaba sellar las habitaciones de dos propietarios de la zona, se hizo la siguiente denuncia:

Los demandantes hicieron constar que en repetidas ocasiones le habían ofrecido al Municipio costear la parte que les correspondiera para la canalización, puesto que el Municipio era colindante, como dueño del local de matadero, que recibe las emanaciones deletéreas del río con perjuicio de los habitantes de la ciudad que se proveen de la carne que allí se beneficia (Pulecio, 1923, 30 de noviembre).

Tres años más tarde, un memorial expedido por un grupo de propietarios del mismo sector, solicitaba que no se les obligara a pagar por el cauce del Matadero y la Plaza de Ferias (Registro Municipal, 1926, 5 de noviembre). De acuerdo con la denuncia citada anteriormente, la canalización y el cubrimiento del río en este sector de la

ciudad debió ser una de las prioridades del municipio. Sin embargo, los términos de la ejecución del proyecto en esa zona no empezaron a concretarse hasta 1926, después de que ya había sido canalizado todo el tramo de la carrera 3^a-A a la 12. La explicación de este hecho parece estar relacionada con la disponibilidad a pagar de los propietarios y del municipio; el papel del municipio como propietario colindante pudo generar disputas y contradicciones en las formas de pago dispuestas. Por lo anterior, es probable que el municipio no estuviera determinado a cumplir sus labores como propietario colindante, retardando el proceso mismo de la canalización.

De esta manera, se deduce que la materialización de la obra dependió de una serie de condiciones locales que incidieron sobre la disponibilidad de crédito y a pagar de los propietarios de predios colindantes al río que tenían los recursos y percibían los beneficios directos de la canalización. La canalización fue en un principio un proyecto ejecutado para solucionar una serie de problemas locales que afectaban directamente a los propietarios de predios colindantes.

Un proyecto para la ciudad

El proceso de canalización se puede catalogar en tres grandes etapas: la primera, de la carrera 4^a a la 12; la segunda, de la carrera 12 hasta su intersección con el río San Agustín; y la tercera, de la carrera 2^a a la 3^a-A, dejando descubierto el tramo des-

de la carrera 2^a hacia los cerros orientales. Esta descripción por etapas dilucida una estrecha relación entre el orden temporal de los tramos canalizados y la proyección y alcance que tuvo la Avenida Jiménez: la proyección de una vía que facilitara la movilidad en la ciudad, fue desde un principio una finalidad explícita del proyecto de canalización. El río desaparecía con el fin de dar paso al nacimiento de una avenida que transformaría el mapa vial de la ciudad (ver Imagen 10).

En la década de los años veinte, la Avenida Colón y la República (actual carrera séptima desde la calle 15 hacia el norte de la ciudad) eran dos vías importantes de la ciudad. La Avenida Colón comenzó a ser

Imagen 10. Edificios de la Avenida Jiménez



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, reg. VII-499a.

construida a finales del siglo XIX y en ella se ubicó la Estación de la Sabana adonde llegaban las líneas del ferrocarril de Girardot y la Sabana. Además, esta conectaba a Bogotá con el Camellón de Occidente, por donde llegaban y salían las mercancías transportadas por el río Magdalena. La Avenida la República hizo las veces de una importante ruta de acceso a los productos provenientes de la Sabana y fue una vía alrededor de la cual se establecieron las primeras urbanizaciones de expansión hacia el norte de la ciudad.

Dadas las anteriores características, la imaginada Avenida Jiménez de Quesada sería, eventualmente, una arteria de circulación centralizada que comunicaría a la Avenida la República (en la carrera 7ª con 15) con la Plaza de San Victorino (en la carrera 12 con 12) y la Avenida Colón, facilitando el acceso vial al interior de la ciudad y estableciendo una conexión entre las rutas de acceso vial con el exterior de la ciudad (ver Imagen 11).

LA GRAN AVENIDA JIMÉNEZ DE QUESADA-La máxima importancia e imprescindible necesidad de esta obra que atravesando el centro de la ciudad ha de venir a acabar con la pavorosa congestión del tráfico en nuestras estrechísimas calles [...] parece que el Consejo se ocupa en una negociación con los propietarios de esos predios para formar allí una plaza que por la amplia avenida se unirá con la carrera 7ª en la calle 15 descongestionando así el tráfico en la parte más importante de la ciudad (*El Gráfico*, 1926, 15 de noviembre).

Además, en un artículo de *El Gráfico* (1924, 29 de marzo) puede leerse que “sería el caso de construir una avenida que venga a ser como la prolongación de la Avenida Colón y que termine en la parte alta de Bogotá siguiendo el lecho del río”.

La proyección de la Avenida y los beneficios que esta traería para la movilidad de la ciudad y la dinámica económica de los establecimientos ubicados sobre la misma fueron, sin duda, un factor determinante de la rápida materialización del proyecto en el tramo de la carrera 4ª a la 12. De nuevo, se identifica una razón adicional para entender por qué el río no comenzó a canalizarse desde el extremo oriental de la ciudad, lo que hubiera sido técnicamente más lógico según un proceso de planificación.

El tramo canalizado en la segunda etapa es el correspondiente al que inicia una cuadra al sur de la Plaza de San Victorino y termina en el punto de intersección del río San Francisco con el río San Agustín. Este trayecto corresponde a la curva que tomaba el curso del río, después del Puente de los Micos (carrera 12 con calle 13), pasando por el occidente del actual barrio Santa Inés y el Cartucho, el oriente de la actual Avenida Caracas y Plaza de los Mártires, hasta terminar en el Puente Uribe (calle 6ª con carrera 13) (ver Imagen 12). Las condiciones de este sector siempre fueron las de una zona de comercio con un flujo permanente de personas y dinero líquido.

La Plaza de los Mártires, ubicada entre la calle 10ª y 11 con carreras 13 y 15, era a finales de los años cuarenta, el paradero de buses que llegaban y salían de la ciudad. En

Imagen 11. Avenida Jiménez: conectando la Avenida la República y la Avenida Colón, 1948



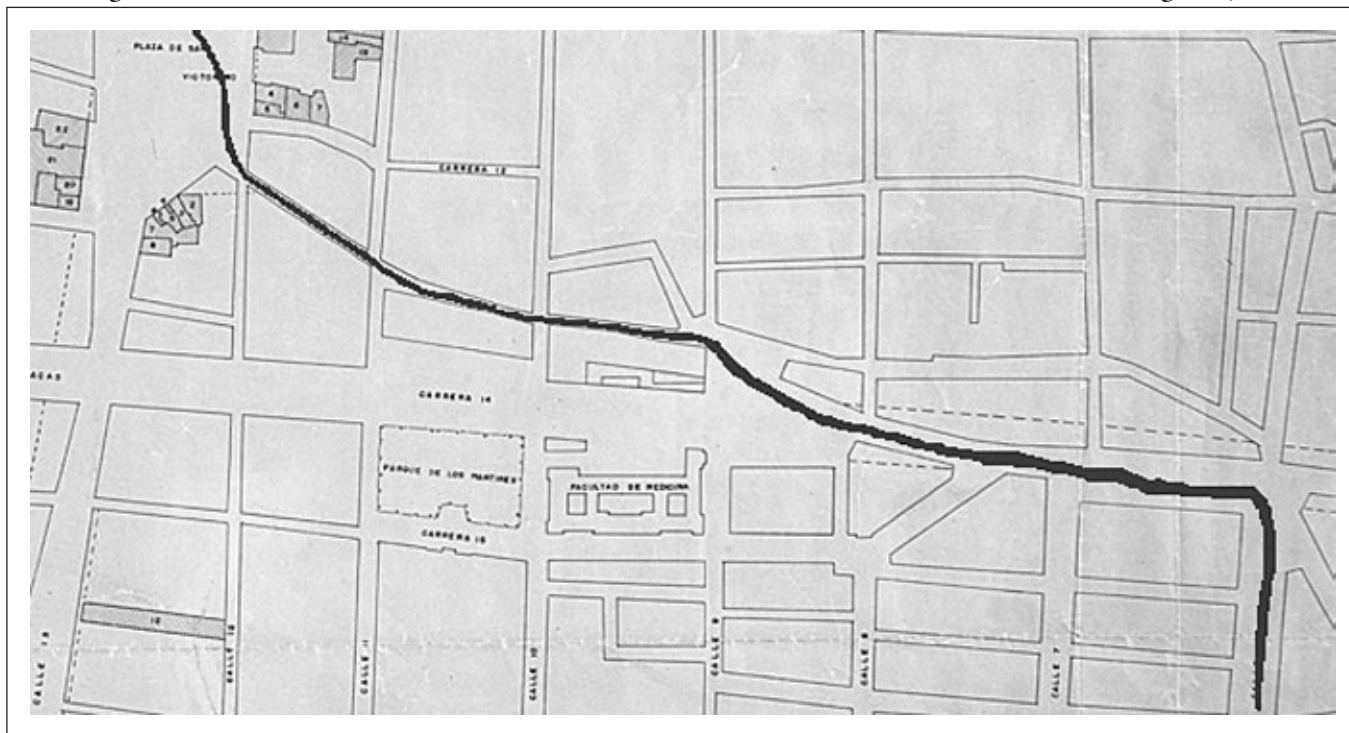
Fuente: Galería de planos del Museo de Bogotá, disponible en <http://www.museodebogota.gov.co/img/galerias/planos2/index.htm>. Las 3 avenidas señaladas y sus nombres son adiciones de la autora.

1953 el cronista González Toledo informó que más de doscientos buses entraban diariamente a este lugar de la ciudad. Describió como esta cualidad fomentaba la expansión de un conglomerado de servicios de hostería y lugares de piquete, frecuentados por los choferes y viajeros que arribaban a la zona, siendo el ingreso y circulación de

viajeros un factor que convertía el territorio en un terreno atractivo para el robo, el embuste y la prostitución.

En el Acuerdo 31 de 1917 se otorgaba el nombre de Avenida Jiménez de Quesada a la calle que reemplazaría cada trayecto canalizado del río San Francisco. A pesar de ello, el trayecto aquí mencionado nunca se

Imagen 12. Curso del río San Francisco desde la Plaza de San Victorino hasta el cruce con el río San Agustín, 1948



Fuente: Galería de planos del Museo de Bogotá, disponible en <http://www.museodebogota.gov.co/img/galerias/planos2/index.htm>. El curso del río es adición de la autora.

convirtió en avenida. El río fue reemplazado por una calle demasiado estrecha para cumplir con las condiciones de una avenida monumental; ubicada en una zona cuyas características sociales no eran las de orgullo ni las de mostrar, nunca representó una vía de comunicación importante para la ciudad. Además, la canalización de este tramo no participó de las expectativas de fomento al dinamismo económico característico del sector del primer tramo mencionado, distinguido por la presencia de centros finan-

cieros y políticos, hoteles de lujo y locales de comercio formal.

El edificio Cubillos, el edificio Matiz, el edificio de *El Tiempo* y el Hotel Granada, todos ubicados en el primer tramo canalizado, representaron construcciones modernas que comenzaron a particularizar el frente de la monumental Avenida Jiménez. El tramo de la Avenida se convirtió en un espacio representativo del lujo y el confort, pero también del crecimiento e impulso de la economía por medio de grandes centros

financieros y comerciales poco semejantes al comercio informal y las actividades “ocultas” que tenían lugar pocas cuadras al occidente de la gran Avenida. Este hecho permite reiterar un argumento que se ha venido construyendo a lo largo del trabajo: el proyecto de canalización y construcción de la Avenida Jiménez estuvo ligado a una serie de ideales modernizadores que propendían por la renovación del espacio en función del progreso material de la ciudad.

El tramo respectivo a la tercera etapa es el correspondiente a la parte del río que circulaba en el barrio las Aguas (ver Imagen 13), caracterizado por Felipe González Toledo por el arraigo a las actividades tradicionales. Estas se antepusieron a las grandes transformaciones de la ciudad e inscribían al espacio en lo que se podría interpretar como una cápsula del tiempo que le permite al autor entrar en contacto con el alma viva de la vieja Bogotá (González, 1951).

En una crónica sobre la calle del Embudo (carrera 2ª, entre calles 13 y 14), González Toledo la describía como un lugar sin historia, sin cambio. Destacaba como el maestro zapatero Francisco Forero y su familia habitaban en la misma casa construida por don Joaquín Forero hacía setenta años: la casa era un taller de zapatería que había atendido la demanda de punteras, tacones, botines de caña de abotonadura y mocasines de “coca-colos”. De esta manera, mientras que el tiempo se hacía presente gracias a las distintas modas de zapatos, los Forero seguían habitando la misma casa y ejerciendo la misma labor de siempre. Algo similar ocurría con la casa de los Díaz,

Imagen 13. Plaza de las Aguas



Fuente: Sociedad de Mejoras y Ornato, 1898, reg.XI-842a.

plomeros de oficio; la de Tatano Pinilla, encuadernador; la de la señora Conchita, dueña de un negocio de comestibles; y la de Gaitán, vendedor de estampillas y papel sellado (González, 1951).

El aspecto que adquiere dicho sector en la crónica es el de un área residencial cuyo dinamismo económico estaba fuertemente ligado al desarrollo de economías locales soportadas en el establecimiento de tiendas y talleres. En efecto, el barrio las Aguas se caracterizaba por la existencia de algunos establecimientos de producción de papel, sombreros, tejidos, vidrios y cerveza. Aunque la operatividad de la mayoría de estos establecimientos no prosperó y su cualidad productiva concluyó antes de finalizar el siglo XIX, en las primeras cuatro décadas del siglo XX el barrio seguía caracterizándose

por la presencia de talleres manufactureros que a la vez funcionaban como lugares de habitación. En este sentido, las transformaciones promovidas por una nueva ideología modernizadora no invadieron los establecimientos y las formas de organización social de la zona, de la misma manera como ocurrió en el sector del primer tramo canalizado.

La tardía irrupción de la Avenida Jiménez en este tramo no puede caracterizarse por las mismas transformaciones físicas y sociales, representativas de la tendencia modernizadora que se experimentaba en otros espacios de la ciudad. En este orden de ideas, la Avenida adquirió un carácter diferente; fue perdiendo su monumentalidad y sus espléndidas cualidades se fueron transformando en las características de una calle y, eventualmente, un río que no se terminó de canalizar.

La no canalización del río San Francisco hacia el sector del Paseo Bolívar estuvo vinculada con las condiciones del entorno y el mercado inmobiliario. En la década de los veinte, las políticas urbanizadoras de las entidades municipales entraron en conflicto con los “sectores marginales”. Estos lugares representaban una limitación a la materialización del ideal de modernización urbana, no solo por sus condiciones poco higiénicas, sino también por las limitantes que imponían al mercado inmobiliario. Tal era el caso del Paseo Bolívar: en 1936 Julio Vergara reconocía que parte de la motivación para realizar una inversión pública respondía a los beneficios que se pudieran obtener de la valorización de los

predios aledaños. La dificultad de adquirir los predios ubicados en el sector del Paseo Bolívar desincentivó la inversión necesaria para la ejecución del proyecto en esa zona (Vergara, 1936).

Irónicamente, el río no se canalizó en el lugar en donde debió empezar el proceso mismo según las técnicas de ingeniería y la lógica modernizadora que propendía por el control de las prácticas sociales características de este sector de la ciudad. El discurso modernizador cumplió la función de legitimar la urgencia de la canalización y engrandecer la importancia de la Avenida Jiménez, pero fueron las condiciones locales, las expectativas de crecimiento y dinamismo económico, y las condiciones de la red vial urbana las que facilitaron la rápida financiación del proyecto en unos lugares más que en otros, siendo la contribución de valorización el mecanismo de financiación que permitió e impulsó tan particular forma de materialización.

Conclusión

Al estudiar el proceso de canalización se ha podido seguir el hilo de la materialización de un ideal modernizador que planteó la inminencia de la transformación de los espacios tradicionales, en lo que serían grandes edificios con fachadas de piedra, amplias avenidas habilitadas para la rápida circulación de los automóviles, o centros de reunión caracterizados por la sofisticación de los cafés, salones de té y grill-rooms. En efecto, las condiciones materiales de la ciu-

dad cambiaron bajo el halo de la modernización, la cual ha sido estudiada por medio del “discurso higienista” que pretendía el control de las prácticas sociales y brindaba una justificación “científica” a la necesidad de reemplazar los espacios tradicionales por espacios de progreso.

La contribución de valorización, identificada como una herramienta utilizada para la financiación de las políticas modernizadoras de la época, ha sido un elemento fundamental en este estudio. En particular, se comprobó su pertinencia para la ejecución de la obra, acomodando el esquema de financiación a las condiciones de la estructura urbana y los factores locales que incidieron en el desarrollo del proyecto.

Respecto a las condiciones de la estructura urbana: la movilización dentro y hacia las afueras de la ciudad; la ubicación de los centros económicos, de comercio, habitación y turismo en la ciudad; y la caracterización hecha de los tres sectores estudiados incidieron en la aparición temprana de la Avenida Jiménez en unos tramos y la aparición tardía de la calle en otros. Por otro lado, con respecto a las condiciones locales, se ha identificado cómo la disponibilidad a pagar y la disponibilidad de crédito estuvieron relacionadas con las prácticas asociadas con la existencia del río y las condiciones sociales y económicas de los dueños de los predios colindantes, determinando así el curso en el que se ejecutó el proyecto de canalización.

De ese modo, la historia de la canalización y la posterior construcción de la calle

o avenida han sido abordadas como componentes de la historia urbana de Bogotá en las primeras décadas del siglo XX. El río y la Avenida existieron en una ciudad que crecía y transformaba su aspecto físico obedeciendo a las condiciones locales y de la estructura urbana de la ciudad, más que a un esquema de planificación centralizado. De manera similar al hilo conductor de una historia, el curso del río, la Avenida y la calle permiten la reconstrucción de las dinámicas que tuvieron lugar en diferentes sectores de Bogotá, articulándolas y permitiendo la construcción de una “trama urbana” para la ciudad.

Referencias

Fuentes primarias

- Congreso de Colombia (1915, septiembre 21), “Ley 10 de 1915”, en *Anales del Senado 1915*, V. 3, Bogotá.
- Congreso de Colombia (1919, octubre 10), “Acuerdo 62 de 1919”, Imprenta Municipal, Bogotá.
- Congreso de Colombia (1922, diciembre 7), “Ley 99 de 1922”, disponible en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=12339>
- Congreso de Colombia (1925, 3 de agosto), *Proyecto de Acuerdo 775*, Bogotá.
- Consejo Municipal de Bogotá (1910, marzo 28), “Acuerdo 10 de 1916”, Imprenta Municipal, Bogotá.

- González Toledo, F. (1951), “Un mundo metido en ocho metros”, en *Crónicas Bogotanas*, Bogotá, Planeta, pp. 50-55.
- González Toledo, F. (1953), “La calle del Embudo”, en *Crónicas Bogotanas*, Bogotá, Planeta, pp. 64-72.
- González Toledo, F. (1953), “Los Mártires Puerto seco de Bogotá”, en *Crónicas Bogotanas*, Bogotá, Planeta, pp. 101-107.
- Junta Central de Higiene (1918, 28 de marzo), “Diligencias sobre las medidas destinadas a evitar la contaminación de las aguas administradas a Bogotá”, en *Proyecto de Acuerdo*, Bogotá.
- Personería Municipal de Bogotá (1925, 12 de noviembre), *Informe del Proyecto de Acuerdo 100*, Bogotá.
- Pulecio, G. (1923, 30 de noviembre), “Higiene”, en Registro Municipal, Bogotá.
- Vergara, J. C. (1936), “El desarrollo urbano de la capital y las obras del cuarto centenario”, citado en Suárez Mayorga, A. M. (2006), *La ciudad de los elegidos. Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político. Bogotá (1910-1950)*, Bogotá, Editorial Guadalupe.
- Fuentes secundarias**
- Cuéllar, M. C. y Mejía Pavony, G. (2007), *Atlas Histórico de Bogotá: cartografía 1791-2007*, Bogotá, Planeta.
- Escovar A., et ál. (2004), *Atlas histórico de Bogotá, 1538-1910*, Bogotá, Planeta, Corporación la Candelaria.
- Fernández Cadavid, A. (1981), *La Contribución de Valorización en Colombia*, Bogotá, Editorial Temis.
- Fundación Erigaie (2006), *Atlas histórico de Bogotá, 1538-1910*, Bogotá, Planeta, Corporación la Candelaria.
- Furtado, F. y Smolka, M. O. (2001), *Recuperación de plusvalías en América Latina: alternativas para el desarrollo urbano*, Santiago de Chile, Eurolibros.
- Jaramillo, S. (2006), *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*, Bogotá, Uniandes, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico (CEDE).
- Mejía Pavony, G. R. (2000), *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910*, Bogotá, Centro Editorial Javeriano.
- Noguera, C. E. (1998), “La higiene como política: barrios obreros y dispositivo higiénico: Bogotá y Medellín a comienzos del siglo XX”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Universidad Nacional de Colombia, Vol. 25, p. 189.
- Pizano, O.; Pinzón, R. I. y Salazar, C. (1998), *Recuperación espacial de la Avenida Jiménez y el Parque Santander*, Bogotá, Uniandes.
- Rincón, R. (2000), *Empréstitos para la ciudad y arquitectura en los años 1920*, Bogotá, Universidad Javeriana.
- Suárez Zúñiga, A. (1999), *Bogotá Obra Pública Vol. I*, Bogotá, Alcaldía Mayor, Secretaría de Obras Públicas.

Uribe Celis, C. (1984), *Los años veinte en Colombia: ideología y cultura*, Bogotá, Ediciones Aurora.

Zambrano Pantoja, F. (2007), *Historia de Bogotá, Siglo XX*, Vol. III, Bogotá, Villegas Editores.

