

EL DESEO DE MODERNIDAD EN LA BOGOTÁ REPUBLICANA UN EJERCICIO SOBRE COMUNICACIÓN Y CIUDAD

JUAN CARLOS PÉRGOLIS

Universidad Católica de Colombia, Facultad de Arquitectura, Bogotá.
Grupo de investigación Cultura, espacio y medioambiente urbano (CEMA)

Pérgolis, J. C. (2011). El deseo de modernidad en la Bogotá republicana. Un ejercicio sobre comunicación y ciudad. *Revista de Arquitectura*, 13, 4-12.

Arquitecto, Universidad Nacional de La Plata (UNLP), Argentina. Magíster en Teoría e Historia de la Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia.

Docente de pregrado en historia y teoría de la Arquitectura, Universidad Católica de Colombia.

Docente en la Maestría Teoría e Historia del Arte y la Arquitectura, y en el doctorado en Arte y Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia.

Director, Centro de Investigaciones Facultad de Arquitectura (CIFAR), Universidad Católica de Colombia.

Publicaciones

El libro de los buses de Bogotá (2 ed.). Bogotá: Universidad Católica de Colombia-Universidad del Rosario (2011).

La capacidad comunicante del espacio. Bogotá: Universidad Católica de Colombia (2010).

La capacidad comunicante del espacio. *Revista de Arquitectura*, 11, 66-71 (2009).

El método en dos investigaciones urbanas: Estación plaza de Bolívar e Imaginarios y representaciones en el transporte público de pasajeros. *Revista de Arquitectura*, 10, 15-25 (2008).

pergolisjuancarlos@yahoo.com

RESUMEN

¿Las cosas son lo que significan o son lo que deseamos? Esta es la pregunta que está presente en toda la investigación y resultó fundamental para observar los cambios ocurridos en Bogotá en los alrededores de 1900, años de transformaciones en la sociedad republicana nacional y en el modo de vida urbano. Por ese motivo, más que analizar los significados de la ciudad y su arquitectura, se intentó sondear en el sentido de la ciudad. La vida republicana se abrió a la ciudad, a los nuevos espacios públicos; la arquitectura del Estado creó nuevos edificios monumentales y las viviendas se definieron a través de nuevos diseños. Detrás de estos cambios está el deseo de modernidad de los habitantes, el anhelo de sentirse parte del mundo moderno. Esta visión cambió el concepto de una sociedad que copia arbitrariamente modelos extranjeros por el de una sociedad que escoge cuidadosamente aquellas imágenes que satisfagan esos deseos.

PALABRAS CLAVE: arquitectura colombiana, ciudad latinoamericana, deseo, lenguaje republicano, cultura urbana.

THE DESIRE OF MODERNITY IN ARCHITECTURE AND CITY AT THE REPUBLICAN BOGOTÁ AN EXERCISE IN COMMUNICATION AND REPUBLICAN CITY

ABSTRACT

Things are what they mean or what we wished? This is the question that glides by under the look to the Bogotá's changes occurred by 1900, that were the changing years of the republican national society and in the way of urban life. By this reason, more than analysing the city meanings and its architectures we try to submerge in the reason of the city life, because the changes came not only from the language but from the desire, of longing for a dreamed city known by formal references and not from the formal meanings that came from rationalistic thinking. The republican city was opened, new public spaces, the architecture of the state created new monumental buildings and homes were defined through new designs. Behind these changes is the desire for modernity of the people, the desire to feel part of the modern world. This view changed the concept of a society that arbitrarily copy foreign models for a society that carefully chosen images that meet those desires.

KEY WORDS: Colombian architecture, Latin American city, desire, republican style, urban culture.

Recibido: agosto 12/2010

Evaluado: mayo 31/2011

Aceptado: julio 14/2011



INTRODUCCIÓN

El texto referido a Bogotá, que se presenta a continuación, se adelantó a través de la investigación “Significación y significancia del espacio urbano y la arquitectura en el periodo republicano” realizada para la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia, y tiene referencias, también, a escritos e investigaciones anteriores sobre el tema. Esta investigación puntual es parte de una investigación-marco sobre la relación entre modernidad y deseo que se desarrolló entre los años 2001 y 2010, y comprendió las ciudades de Bogotá, Medellín, Cartagena, Barranquilla y Ciénaga, esta última realizada con la colaboración de estudiantes de la especialización en Restauración y conservación del patrimonio arquitectónico de la Corporación Universitaria de la Costa.

Se trabajó con un marco teórico basado en dos conceptos: el primero es la idea de modernidad que Walter Benjamin (Buck-Morss, 1995) identificó simultáneamente como un mundo de ensueños y como el despertar de una clase social revolucionaria; el otro es el concepto de deseo colectivo, entendido como un impulso que mueve a la comunidad hacia algo que no tiene y cree encontrar afuera de sí misma.

La observación partió de los *ensueños* de las sociedades de Bogotá, Medellín, Cartagena y Barranquilla en relación con el *anhelo de modernidad* de cada una de ellas, y concluyó con el más conocido —y tal vez el más violento— episodio de la lucha obrera en la historia colombiana: la Matanza de las Bananeras en 1928, en la ciudad de Ciénaga.

Las sociedades encuentran la imagen de sí mismas a través de las construcciones que realizan (Téllez, 1982). La ciudad y la sociedad de la Colonia reflejaron los objetivos metropolitanos como centros de la ocupación del territorio, en tanto que la arquitectura dejaba ver un modo de vida recluso en viviendas abiertas a los patios y solares interiores. La vida en la ciudad republicana se abrió a la urbe, a los nuevos espacios públicos; la arquitectura del Estado creó nuevos monumentos y las viviendas nuevos diseños. Detrás de estos cambios está el deseo de modernidad de los habitantes, el anhelo de sentirse parte del mundo moderno. Esta visión cambia el concepto de una

sociedad que copia arbitrariamente modelos extranjeros por el de una sociedad que escoge cuidadosamente aquellas imágenes que satisfagan esos deseos.

El análisis del deseo como motor que condujo a la modernidad se trató en el texto a través de la dualidad entre las palabras *significación*, que se refiere al reconocimiento de las formas urbanas y arquitectónicas por parte de la comunidad, y *significancia*, término acuñado por la semióloga búlgara Julia Kristeva (1985), que permite entender el deseo que subyace a ese reconocimiento. Este proceso se inició con la investigación *Estación Plaza de Bolívar* (Pérgolis, 2000), publicada por la Alcaldía Mayor de Bogotá en el año 2000, y en Argentina en el libro *Ciudad deseada* (Pérgolis, 2007). Más tarde, el tema se presentó en congresos en Argentina, Venezuela y en nuestro país, con el nombre *Tres ciudades colombianas en el año 1900* (en aquellos momentos se habían trabajado solamente Bogotá, Medellín y Cartagena).

En la tradición estructuralista, la mirada estaba referida a la objetividad de los procesos sociales, sin embargo, hoy afirmamos que *el sujeto es parte activa en cualquier proceso*. Entre ambos pensamientos mediaron las intervenciones de Julia Kristeva y su articulación con el psicoanálisis a través del concepto *posestructuralista de práctica significante*, proceso semiótico en el que la producción de signos se articula con el deseo. Este concepto, que proviene de la psicología clínica, define el deseo como un impulso resultado de una experiencia original de satisfacción que provoca una huella en la psiquis; por eso, el objeto que despierta el deseo se diferencia del que satisface una necesidad.

Por ese motivo, la pregunta fundamental para el desarrollo de la investigación fue: *¿Las cosas son lo que significan o son lo que deseamos?* Esto permitió adentrarnos en los cambios en el modo de vida urbano signado por el deseo de modernidad, es decir, la *significancia* o el *sentido de la ciudad y la arquitectura*, porque los cambios ocurridos hacia fines del siglo XIX provienen del anhelo por una ciudad imaginada o conocida por referencias, y por una arquitectura que rechace la tradición colonial y permita un nuevo modo de vida.

Figura 1.

Primera parquización de la Plaza de Bolívar (con el Edificio Liévano) aprox. 1906.

Archivo de Carlos Montoya Restrepo

Figura 2.

Plaza enrejada y estacionamiento vehicular, aprox. 1910.

Fuente: Martínez, (1978).

Figura 3.

La plaza con las cuatro fuentes, remodelación de Alberto Manrique Martín, 1926. Vista aérea de 1938.

Archivo Scadta. Instituto Agustín Codazzi.

Estos conceptos de Julia Kristeva, articulados con la ya citada idea de modernidad que Walter Benjamin (1991, 1987a, 1987b) identificó simultáneamente como un mundo de ensueños y como el despertar de una clase social revolucionaria, nos permitió acercarnos a Susan Buck-Morss (1995) quien se pregunta si el historiador debe ser el intérprete de ese sueño; de esta manera, el método de la historia se acerca al del psicoanálisis, y no hay dudas de que en ambos la interpretación es fundamental y fue el eje del pensamiento y de las metodologías científicas (por tanto de investigación) en el siglo XX. Sumergirse en la historia se asemejaría, entonces, a bucear en los recuerdos, en las imágenes de la infancia, en busca del material para interpretar, es decir, de aquellas imágenes y aquellos recuerdos cargados de deseos —satisfechos o no— pero que fueron determinantes para la vida futura.

Desarrollada en esos términos, la investigación nos permitió ver el deseo de la sociedad bogotana del siglo XIX por integrarse a un mundo que estaba más allá del altiplano que contenía la pequeña ciudad. Las imágenes de la ensoñación modernista de los bogotanos se concretaron lentamente desde el inicio de la construcción del Capitolio Nacional a mediados del siglo XIX, hasta 1926, cuando la remodelación de la Plaza de Bolívar, obra de Alberto Manrique Martín, definió la imagen del centro de la ciudad. Así, en términos de Benjamin, el sueño modernista de la infancia de la sociedad bogotana se convirtió en un cuento *feérico* que dio forma a la nueva ciudad.

El deseo de modernidad en Medellín se pudo interpretar como un impulso por liberar los símbolos para lograr la transformación social y convertirse en una de las sociedades más modernas y pujantes del continente; aunque en todo el proceso se evidencia la confrontación de la tradición con el deseo de despertar del mundo de los padres. El camino fue el desarrollo de la actividad mercantil para a través de ella lograr la ciudad moderna. El paradigma fue Nueva York, y a través de esas imágenes el centro de Medellín se renovó, no con los rascacielos —imposibles cuando los materiales de construcción dependían del transporte en mulas— sino con los edificios de fachadas continuas con vitrinas comerciales en el primer piso y vivienda en los pisos altos.

El análisis simultáneo del deseo de modernidad en Cartagena y Barranquilla permitió ver las dos caras de un mismo anhelo: mientras en Cartagena el deseo de recuperación de anteriores momentos abrió las puertas a una modernidad que se concentró en una parte de la ciudad (en torno al Camellón de los Mártires y el Parque Centenario), en Barranquilla la modernidad se expresó a través de la movilidad y el transporte. La relación entre conciencia colectiva y sociedad, a nivel histórico, se confunde con otra dimensión: el desarrollo infantil en el que la relación conciencia-realidad tiene su propia historia.

El historiador actúa simultáneamente sobre dos momentos, señala Buck-Morss (1995) a partir de las observaciones sobre Benjamin, uno es la disciplina de recordar (*de interpretar el recuerdo*), el otro es el golpe emocional que produce el despertar con el sueño aún fresco: ese instante fugaz del paso del sueño a la vigilia. Esa fue la etapa de este ejercicio en la ciudad de Ciénaga donde la ensoñación modernista manifestada en el lenguaje arquitectónico (el cuento *feérico*) despertó bruscamente a la modernidad a través de las luchas obreras que condujeron a la Matanza de las Bananeras.

METODOLOGÍA

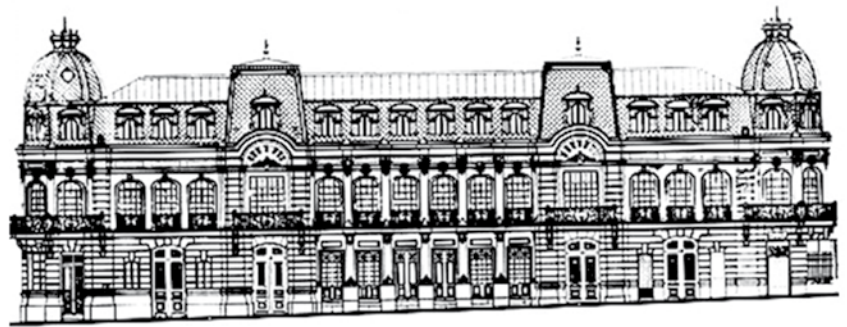
En la década de los noventa iniciamos estudios referidos a la relación entre la totalidad y las partes, la fragmentación como instancia de significación aplicada a la comprensión de las estructuras urbanas. Esa fue la base de la investigación *Express*, arquitectura, literatura y ciudad publicada por la Universidad Católica de Colombia en 1995. Estas observaciones fueron presentadas como ponencia en la Bienal Panamericana de Urbanismo (Argentina, 1994) y en Cátedra Unesco de Comunicación (Colombia, 1995).

A partir de *Express* se definió un método de trabajo basado en la ligereza e inestabilidad que producen los juegos arbitrarios de partes independientes sobre estructuras casi imperceptibles por su levedad (Calvino, 1990). Por ese motivo, Bogotá fragmentada y Estación Plaza de Bolívar fueron su continuación y un paso hacia la investigación sobre la estética del desarraigo en la ciudad nómada, y la actual mirada a la urbe y la arquitectura republicana. Resulta imposible hablar de una etapa en un proceso de investigación sin hacer referencia a las anteriores y a las ideas que configurarán los próximos pasos del trabajo, por lo tanto, las hipótesis de esta investigación están insinuadas en las conclusiones de las anteriores y anticipan las futuras.

Esos aspectos teóricos definen la conformación de las hipótesis de trabajo y la selección bibliográfica, organizan la estructura del texto y se mantienen, en todo momento, dentro del concepto marco que rige esta secuencia de investigaciones: *existe una estrecha correlación entre las identidades cultural y espacial que el ciudadano integra en la imagen de la ciudad.*

La principal hipótesis de trabajo sugiere que *la imagen urbana no pertenece a la ciudad sino a sus habitantes*, ya que es el modo como los ciudadanos la representan en su mente, por eso, la imagen identifica a la ciudad, no por como es, sino por como es vista.

De allí deriva la primera hipótesis que propone que *la ciudad adquiere sentido cuando es capaz de satisfacer el deseo de sus habitantes*. Como en todo deseo, subyace la intención de una fusión, en este caso, la fusión habitante-ciudad. Cuando



este deseo se satisface, se produce un acontecimiento que se expresa a través de un relato. Esta aproximación implica revisar las propuestas de la semiótica tradicional basadas en el significado de las formas, e introducirse en la ya referida semiótica basada en la significancia a partir del vacío que manifiesta el deseo (Kristeva, 1978).

La segunda hipótesis derivada propone que *la imagen se constituye ante una situación de anudamiento entre el observador y las múltiples redes que actúan en la ciudad*. Esto condujo a entender la ciudad como un tejido comunicacional, como fragmentos de espacio y de comportamientos que crean pliegues culturales sobre una estructura leve, ligera, homogénea y sin jerarquías (Serres, 1995).

Finalmente, se planteó la tercera hipótesis derivada en los siguientes términos: *la imagen, resultado de un estímulo reciente sobre una percepción anterior, conforma una re-presentación*. El territorio se presenta a sí mismo y el mapa es la *imagen* que nosotros tenemos de él (Baudrillard, 1978). Porque la *simulación* no es imitación, ni reiteración ni parodia, sino una suplantación de lo real por los signos de lo real, a diferencia del *simulacro*, que también en las citadas palabras de Baudrillard se define como “una imagen creada con el objetivo de fascinar”.

RESULTADOS

BOGOTÁ: EL DESEO DE MODERNIDAD

En el periodo comprendido entre mediados del siglo XIX y la década de los treinta la arquitectura republicana se dio en todo el territorio nacional y fue la imagen de la nueva ciudad, ya que fue el paso de las aldeas coloniales a las poblaciones modernas, y fue también la primera reacción al tradicional lenguaje colonial.

Para entender ese periodo en Colombia, en sus ciudades y en su arquitectura, hay que referirse a dos particularidades: una es la inestabilidad política del siglo XIX y el empobrecimiento consecuente con las luchas internas y las guerras, que culminaron en la llamada guerra de los Mil Días.

También hay que considerar el decreto de Desamortización de Bienes de Manos Muertas de 1861, durante el Gobierno de Mosquera, que permitió la entrega al Estado de los edificios de

propiedad religiosa con excepción de los templos; expropiación que resolvió la necesidad de construcción de edificios públicos que con el limitado presupuesto estatal no se podían llevar a cabo. Como señala Germán Téllez (1982), esta situación relegó hasta entrado el siglo XX, en particular durante el Gobierno de Rafael Reyes, la construcción de nuevos edificios públicos que suplieran las demandas de las viejas construcciones religiosas coloniales. Por otra parte la Iglesia, limitada por la Constitución, se dedicó a construir enormes edificios neogóticos y neoclásicos en los diferentes pueblos colombianos.

En ese contexto, Bogotá era una pequeña ciudad o una gran aldea, construida en un altiplano andino a 2.600 metros sobre el nivel del mar, con su población casi ajena al mundo que existía más allá de la Sabana que la rodeaba, más allá de las bajas e inciertas tierras calientes, y mucho más allá de los lejanos puertos marítimos. El lento ritmo de la vida colonial se continuó en los primeros años de la República, centrado en la plaza fundacional, la actual Plaza de Bolívar, que hacia 1823 aún mantenía las múltiples funciones de las plazas coloniales: la pila de agua potable; el rollo para la información de los ciudadanos; la picota, símbolo de la justicia y el mercado; además de ser el centro de la comunidad y del poder. En ese momento, el viajero William Duane (1990), de paso por Bogotá, describió el mercado de la Plaza enfatizando la limitada vida en la ciudad: “En este mercado no se ven mesas, sillas, taburetes ni cajones; todas las mercancías se exhiben en el suelo desnudo”.

Ese mismo año, un terremoto deterioró gravemente las construcciones del costado occidental de la plaza y hacia 1841, el Cabildo confió la construcción de la Casa Municipal a don Juan Manuel Arrubla, quien coordinó a los dueños de esos predios para construir el primer edificio comercial a la vez que administrativo de la ciudad: las Galerías Arrubla, que subsistió hasta el incendio que en 1900 lo destruyó por completo. Seguramente hubo un interés económico en la actitud del constructor (quien también aparece como contratista de los cimientos del nuevo Capitolio), pero más allá de las ambiciones especulativas, Arrubla tenía una idea muy clara sobre la ciudad que se estaba gestando y sobre el futuro modo de vida en ella, y aunque el lenguaje formal

Figura 4.

La plaza de Bolívar con las cuatro fuentes. Vista hacia la calle 11. 1956.

Fuente: Martínez, (1978).

Figura 5.

Palacio Echeverri.

Fuente: Colcultura, (1994).



Figura 6.

Galerías Arrubla: la imagen moderna en el marco de la plaza tradicional.

Fuente: grabado de E. Thron, publicado en París, 1877.

del edificio nos refiere a la tradición colonial, sus significados de uso, su tamaño y la intención subyacente nos hablan de la futura ciudad de fin de siglo; es evidente que en todo signo se esconde un deseo, o en palabras de Morris (1985), “un signo es un indicio de algo que nos induce a asumir un comportamiento” (figura 6).

De este edificio, primer signo de modernidad en la arquitectura de la ciudad, nos cuenta otro viajero, Miguel María Lisboa (1990):

... tiene en el pavimento de la calle una arcada que imita las galerías del ‘Palais Royal’. Ocupan esta arcada diferentes tiendas de libros, de modas, de confiterías y la oficina de correos [...] tres grandes portones que hay entre estas tiendas dan entrada a los salones del Congreso, a la Secretaría de Hacienda y a la casa del Gobierno Provincial. Este edificio está coronado por una azotea que domina la vista de toda la ciudad. “Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador” (citado en Romero, 1990).

En 1846, también por voluntad de Tomás Cipriano de Mosquera, se ordenó la construcción del Capitolio Nacional en el costado sur de la Plaza Mayor, obra que se concluyó ochenta años más tarde, en 1926, y constituyó la pieza fundamental en la conformación de la Plaza de Bolívar. El primer proyecto para el Capitolio lo produjo el danés (de la isla de Santa Cruz, en ese momento perteneciente a Dinamarca) Tomás Reed: un edificio neoclásico, cercano a la arquitectura del alemán Schinkel, fuertemente horizontal, sin cúpula y con una columnata jónica abierta hacia a la plaza que comunica con un patio interior. Con largas interrupciones por problemas presupuestales, y con la intervención de diferentes manos, el edificio se terminó con una imagen muy próxima a la propuesta de Reed (figura 7).

Sin embargo, este proceso no ocurrió simultáneamente en todo el territorio nacional. En distintos lugares se dio hasta con treinta años de diferencia como respuesta a intenciones y objetivos también diferentes, aunque en todas subyace el anhelo, el deseo de *modernidad*.

La Revolución Industrial, uno de los motores de la independencia de las colonias españolas en América (Galeano, 2003), trae sus productos a estas tierras, y en pocos años el mundo limitado y tranquilo de la Colonia se va a transformar con los nuevos productos que incluyen desde objetos

y modas hasta legislaciones; por otra parte, el rechazo a la tradición española lleva la mirada a Francia e Inglaterra, aunque significativamente no se miran las vanguardias (Art Nouveau, Secesión Vienesa, etc.) sino las más retardatarias escuelas de Bellas Artes, donde aún sobrevivían los lenguajes clásicos.

De esta manera, la arquitectura republicana tomó elementos del lenguaje neoclásico, muchos de ellos reelaborados por las escuelas de Bellas Artes europeas pero también modificados por las mediaciones locales de esos elementos que en muchos casos variaron la escala, las proporciones y aun las mismas formas en un ejercicio de eclecticismo estilístico característico y local. Por estos motivos, además de la profusión de tipos arquitectónicos que la nueva sociedad requería, el lenguaje de la arquitectura y la ciudad republicana —a diferencia de la tradición colonial— es más difuso y difícil de relacionar con su época.

El cambio de siglo encontró a la Plaza de Bolívar rodeada en su costado occidental por las Galerías Arrubla que ese mismo año fueron destruidas por un incendio; en el lado sur estaba la obra del Capitolio, inconclusa y suspendida, aunque con su fachada casi completa que ayudaba a definir el ámbito de la plaza y el futuro espacio monumental. El costado oriental era el más consolidado en esos años, tanto en su arquitectura como en el uso por parte de la población: allí está la catedral, obra del monje Petrés, con su atrio elevado, el altozano, sitio clave en la vida de la ciudad desde muchos años antes: “Al frente de la cuadra donde está la catedral hay una plataforma elevada, ancha y plana, el altozano, con escaleras de piedra a todo lo largo, para bajar a la plaza. Es el sitio más concurrido de Bogotá”, relata el viajero Holton (1981), a mediados del pasado siglo.

Hacia 1882, Miguel Cané, embajador argentino en Colombia, refiere al altozano como centro de reuniones a toda hora: “todo cuanto la ciudad tiene de notable en política, en letras y en posición [...] toda la actividad de Bogotá en un centenar de metros cuadrados, tal es el altozano” (citado en Romero, 1992) (figura 8).

Finalmente, el costado norte reunía una serie de viviendas de poca importancia arquitectónica algunas de las cuales comenzaban a ser reemplazadas por construcciones más altas que cambiaron la tradición colonial del alero por la cornisa, y los muros blancos y planos por el ritmo de las pilas-tras del lenguaje de las academias de Bellas Artes francesas. En 1962 se demolió la manzana para construir el Palacio de Justicia, que se inauguró inconcluso en 1971, murió destruido en 1985, y la nueva construcción es —aún hoy— tema de debate sobre su calidad arquitectónica.

En 1846, con motivo de la colocación de la estatua del Libertador en la Plaza (que tomó su nombre) se decidió sacar el mercado y repartirlo en otras plazas de la ciudad; es importante reconocer la significación que tenía el mercado en la



población, ya que cuando se fue se llevó el nombre de “plaza” con que aún hoy reconocemos a los mercados en el centro del país. Sin embargo, la escultura se veía pequeña en el ámbito vacío de la plaza hasta que en 1880 se inició la transformación de este espacio en “parque de severo estilo inglés”, de acuerdo con el mandato del ministro de Instrucción Pública Ricardo Becerra. En esta intervención se sustituye el pequeño pedestal de la estatua por otro más alto, encargado al escultor italiano Mario Lombardi, y el 20 de julio de 1881 se inaugura la obra, rodeada por una verja de hierro importada de Europa.

La plaza perdió la tradicional multiplicidad funcional y se convirtió en lugar de paseo y encuentro de la élite social después de misa en la Catedral. Así se definió el centro de la ciudad burguesa de fin de siglo; la remodelación de 1926 acentuó el carácter comercial del marco de la plaza y el diseño con cuatro fuentes, del arquitecto Alberto Manrique Martín, consolidó el sentido de “centro” hasta la intervención de Fernando Martínez en 1961 y la construcción del Palacio de Justicia; recién en ese momento la plaza se definió como centro institucional, comenzó a alejarse de los acontecimientos cotidianos de la vida de la ciudad, y se convirtió en el *espacio del poder* como lo conocemos hoy.

La incorporación del país a la división internacional del trabajo, la influencia de los mercados exteriores, y la ya citada geopolítica de la Revolución Industrial ubica a Colombia como un país productor de materias prima y bienes tropicales a la vez que importador de productos manufacturados. Esta situación expresó un proceso de ocupación del territorio y una vida en los centros urbanos muy diferente a lo ocurrido durante el periodo colonial. Así, los nuevos pueblos reordenaron el disperso sistema urbano colonial en función de nuevos ejes de circulación, terrestres o fluviales, que llevaron los productos hacia los puertos marítimos de la costa norte (*Ciudad Colombiana*, 1986).

Todos estos cambios no solamente transformaron la ocupación del territorio nacional sino la configuración de cada una de las ciudades: las que se incorporaron a los nuevos procesos productivos aumentaron su población, adquirieron nuevos servicios y expresaron estos cambios con la incorporación de la nueva arquitectura (Ciudad Colombiana, 1986): la arquitectura del lenguaje republicano, como se puede ver en Barranquilla, Manizales, Cali y Medellín. Otras ciudades, que no se incorporaron a los nuevos procesos, quedaron fuera del sistema urbano y amarradas a una arquitectura de tradición colonial como Socorro, Pamplona, Santa Fe de Antioquia, etc. Bogotá pasó de 20.000 habitantes a comienzos del siglo XIX, a más de 100.000 a inicios del siglo XX (figura 9).

El gobierno del general Rafael Reyes, entre 1904 y 1909, dio un nuevo impulso económico y social al país, creó el Ministerio de Obras Públicas y, a través de este, comenzaron a construirse nuevos edificios para la administración pública y para servicios en las diferentes ciudades. No es casual que la simpatía de Reyes por la cultura francesa produjera varios encargos importantes al arquitecto Gastón Lelarge, llegado al país hacia 1898. Con relación a la obra de este arquitecto francés, Germán Téllez (1982) señala: “se estaba ante una sensibilidad y unas opciones estéticas sin precedentes locales y esto permitió la implantación de una arquitectura que dejó huellas profundas y formó un cierto nivel de ‘gusto’ entre quienes podían pagar los servicios profesionales de la arquitectura de novedoso cuño”.

Se podría agregar que se estaba ante una nueva clase social que proponía un nuevo modo de vida y un nuevo *sentido de ciudad*, en el cual la estética asumía un papel sin precedentes en la tradición arquitectónica colombiana.

En 1904, Lelarge proyectó el Edificio Liévano, actual Alcaldía de la ciudad, en la fachada occidental de la Plaza de Bolívar, allí donde estaba el edificio de Arrubla destruido por el incendio de 1900. La nueva fachada constituye un enorme telón, con los elementos propios del lenguaje de

Figura 7.

Capitolio Nacional: el sueño modernista de Tomás Cipriano de Mosquera.

Foto del autor.

Figura 8.

Altozano, el alto andén al frente de la Catedral: toda la actividad de Bogotá en un centenar de metros de cuadrados.

Foto del autor.



Figura 9.

Primeros años del siglo XX. La nueva ciudad: Capitolio, Edificio Liévano y tranvías de mulas.

Foto: Sociedad de Mejoras y Ornato V-344a.



Figura 10.

Edificio Liévano, el marco moderno para la vieja plaza.

Foto: Martínez (1978).



Figura 11.

Edificio Liévano: comercios de ultramarinos en el andén de la carrera Octava.

Foto: Martínez (1978).

las escuelas de Bellas Artes francesas, modulado con un ritmo muy rápido, con comercios en el piso bajo y remate en altura con una mansarda central y altillos, también con mansarda en las esquinas. Curiosamente, el edificio emblemático del gusto parisino del fin de siglo en Bogotá, conserva fuertes rasgos coloniales en su estructura constructiva de madera (figura 10).

Hay que destacar que la acera de este edificio sobre la carrera Octava, con su alineación de comercios, básicamente de productos ultramarinos, se convirtió en el primer espacio urbano de uso femenino, compitiendo con el tradicional altozano de la Catedral, ámbito reservado a las discusiones políticas de los hombres, como observaron los viajeros. Pocos años más tarde, y a una cuadra del Edificio Liévano, Gastón Lelarge construyó el Palacio Echeverry, conjunto de cuatro casas integradas en una única y elaborada fachada que se convirtió en paradigma de elegancia y poder económico; las viviendas, angostas y profundas, configuraron una nueva propuesta tipológica, más cercana a los apartamentos parisinos que a las casas de patio de la tradición española (figura 11).

En 1917, Lelarge construyó el edificio para la Gobernación de Cundinamarca, para ello se demolió el convento de San Francisco y un ala de la iglesia. El centro de Bogotá comenzó a extenderse más allá de la Plaza de Bolívar y del Parque de Santander, y alcanzó a la nueva calle que, como un triunfo del sanitarismo, cubrió el riachuelo San Francisco en su tramo central: la futura Avenida Jiménez de Quesada (Wiesner, 1976). No hay dudas de que en el mundo de significados de la sociedad bogotana de ese momento, este espacio era el centro de la modernidad: la obra de ingeniería más importante que se llevaba a cabo en la ciudad (figura 12).

Sin embargo, esta transformación de aldeas en pueblos y pueblos en ciudades se llevó a cabo sin alterar la trama urbana colonial: el tradicional damero fundacional se mantuvo en los nuevos crecimientos, lo mismo que la ubicación de las nuevas construcciones a filo de las aceras, es decir, sobre la línea de los paramentos, actitud

que mantuvo la imagen de la ciudad continua, un significado urbano interiorizado por la población.

También en la carrera Octava —antigua calle Segunda de Florián—, y apenas una cuadra al norte del Edificio Liévano, se inauguró a inicios de 1918, el edificio y pasaje comercial Hernández. Así, la carrera Octava definió su vocación comercial entre la acera del Edificio Liévano y la atracción que producía la nueva vía que cubrió el lecho del río. Merece una especial reflexión este hecho, ya que el nuevo “lugar” de la ciudad se constituyó en torno al comercio, en detrimento del espacio religioso que por años fue también el espacio social de Bogotá (figura 13).

El Pasaje Hernández conformó una nueva tipología en el centro de la ciudad, consecuente con el valor de la tierra en ese sector: la perforación de la manzana por medio de una calle peatonal con comercios y oficinas, al modo de las grandes galerías europeas cubiertas con marquesinas de vidrio, que ofrecían una alternativa al paseo, a la vez que una mayor explotación económica de los lotes.

La revista *Cromos*, en marzo de 1918, se refirió a esta obra como un ejemplo de la nueva estética del confort, de la higiene y del goce de vivir en la ciudad, y citó como modelos a los centros de las ciudades de Estados Unidos; evidentemente, el gusto bogotano estaba girando del horizonte europeo al norteamericano. En la edición de abril del mismo año, esa revista vuelve a referirse al Pasaje Hernández, pero en relación con el Almacén de Un Centavo a Un Peso que se instaló en el primer local del Pasaje, sobre la carrera Octava, y vendía a precios populares los productos que traía de su casa proveedora en Nueva York y de los comerciantes asiáticos.

El centro de Bogotá, al igual que el de las otras capitales americanas, definió su vocación comercial y, como en aquellas ciudades, rebasó el estrecho marco de la plaza fundacional con nuevas construcciones que expresaban el ideal de ciudad mediante la elegancia del lenguaje clásico —como en las obras de Lelarge— o de una reduc-



Figura 12.
Antigua Gobernación de Cundinamarca. Arq. Gastón Lelarge.
Foto del autor.

ción de esos elementos a través de la geometría como en el tratamiento de la fachada del Pasaje Hernández. También en nueva avenida, en la esquina de la carrera Séptima, frente al puente de San Francisco, se construyó el Pasaje Rufino Cuervo que agrupó comercio y oficinas institucionales (figuras 14, 15 y 16).

Pero la más notable actualización del gusto bogotano la produjo hacia 1910 la Exposición Industrial en el nuevo Parque de la Independencia, antes Bosque de San Diego, que se llevó a cabo como parte de la celebración del centenario de la Independencia. Allí se construyeron pabellones y quioscos en una mezcla de estilos y procedencias que evidenciaban el eclecticismo arquitectónico de esos años, y que fue el lenguaje rector de las grandes exposiciones universales que se realizaron en el siglo XIX para impulsar el comercio internacional y los productos de la Revolución Industrial (figuras 17, 18 y 19).

Ese eclecticismo dejaba ver, también, el nuevo gusto bogotano por lo foráneo y lo exótico, una mirada que iba mucho más allá de los límites de la Sabana. Entre las construcciones de la exposición hay que destacar el Pabellón Central o de la Industria, con su gran arco que nos recuerda la geometría que se incorporó sobre el Art Nouveau en la obra del austriaco Otto Wagner; el Pabellón de las Máquinas, construido sobre un esquema basilical de tres naves que permitía un interior simple y bien iluminado, y el Pabellón de Bellas Artes, muy cercano también al lenguaje de la Secesión Vienesa, de los arquitectos Jaramillo y Camargo, quienes también construyeron el Pabellón Egipcio con los capiteles de sus columnas en forma de flor de loto. Un quiosco japonés fue la vivienda del guardaparque, y un gasebo¹ para la retreta, en fino lenguaje geométrico, constituyó el Pabellón de la Música.

Toda esta variedad arquitectónica se construyó sobre un plano paisajístico muy libre, como señala Carlos Niño (1991): más próximo al Jardín Inglés

¹ Pabellón de planta simétrica, generalmente hexagonal o circular, que comúnmente se encuentra en los parques, jardines, y en áreas públicas



Figura 13.
Pasaje Hernández: calle peatonal en el interior de la manzana.
Foto del autor.

que al rigor geométrico y a las simetrías de los parques franceses. Para Miguel Triana, citado por Carlos Niño en la misma obra, “aquellos soberbios edificios son como una revelación fulgurante del Campo de Marte, de Versalles, del Palacio de Cristal, de la maravillosa Europa trasladada de repente y por arte mágico a Bogotá”.

Entre 1910 y 1920, el parque constituyó el paseo de los bogotanos, y el Ministerio de Obras Públicas se encargó de mantener las obras y complementar con otros servicios propios del lugar de esparcimiento. Así, el Pabellón de Mecánica fue convertido en cinematógrafo, el Egipcio en gimnasio y el de Industria en pista de patinaje hasta que se demolió en 1915 y se construyó un invernadero en metal y vidrio; pero progresivamente se fueron demoliendo todas las construcciones, hasta que la apertura de la calle 26 acabó con el Parque del Centenario, del cual sobrevive hasta nuestros días el pequeño kiosco, llamado de la luz, como testimonio de un momento en que Bogotá miró al mundo y supo con qué imágenes y con qué modo de vida quería identificarse.

Figuras 14, 15 y 16.
Pasaje Hernández: la estética comercial en la ciudad moderna.
Fotos: revista *Cromos*, 1918.





DISCUSIÓN

A Figuras 17, 18 y 19.

Pabellones de la Exposición Industrial de 1910: “La maravillosa Europa trasladada de repente a Bogotá”, refirió Miguel Triana.

Fotos: Niño, 1991.

Este proyecto de investigación, que involucra a las ciudades de Bogotá, Medellín, Cartagena, Barranquilla, Ciénaga, y algunos municipios de Cundinamarca, concluyó en mayo de 2010, con el agregado de comparaciones de arquitectura y formas urbanas entre esas ciudades, para evidenciar las diferencias en el pensamiento moderno entre ellas y los rasgos que motivaron los cambios. El tema ha sido presentado como conferencias y ponencias en diferentes encuentros y universidades. De ellos, los más relevantes por sus aportes fueron el encuentro *Ciudades en 1900* en Buenos Aires, donde se pudo confrontar la particularidad colombiana y el caso específico de Bogotá

con otras ciudades del mundo, y las conferencias presentadas en la Especialización en Patrimonio de la Corporación Universitaria de la Costa, en Barranquilla, que permitieron incorporar al estudio las poblaciones de Ciénaga (Magdalena) y Puerto Colombia (Atlántico).

Tal vez los aportes de mayor significación del trabajo sean la revaloración de la arquitectura republicana en Colombia, tradicionalmente opacada ante la tradición colonial, y la observación sobre el sentido de modernidad que encierra como reflejo de los deseos —en cada ciudad colombiana— de incorporarse a un mundo nuevo, que se alejaba de la tradición española.

REFERENCIAS

- Auge M. (1993). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Baudrillard, J. (1978). *Cultura y simulacro*. Barcelona: Kairós.
- Benjamin, W. (1987a). *Infancia en Berlín, hacia 1900*. Madrid: Alfaguara.
- Benjamin, W. (1987b). *Calle de dirección única*. Madrid: Alfaguara.
- Benjamin, W. (1991). *Historias y relatos*. Barcelona: Península.
- Buck-Morss, S. (1995). *Dialéctica de la mirada*. Madrid: La balsa de Medusa.
- Calvino, I. (1990). *Seis propuestas para el próximo milenio*. Madrid: Siruela.
- Cassirer, E. (1971). *Filosofía de las formas simbólicas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ciudad Colombiana* (1986). Exposición Itinerante. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Colcultura. (1994). *Monumentos Nacionales de Colombia. Siglo XIX*. Catálogo. Bogotá: Colcultura Escala.
- Dematteis, G. (1989). La scomposizione metropolitana. En *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*. Milán: Electa.
- Duane, W. (1990). Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823, recopilado por Mario Germán Romero en *Bogotá en los viajeros extranjeros del siglo XIX*. Bogotá: Villegas Editores.
- Eco, U. (1969). *Appunti per una semiologia delle comunicazioni visive*. Milán: Bompiani.
- Eco, U. (1979). *Lector in fabula*. Milán: Bompiani.
- Galeano, E. (2003). *Las venas abiertas de América Latina*. Barcelona: Siglo XXI Editores.
- Holton, I. F. (1981). *La Nueva Granada. Veinte meses en los Andes (1857)*. Bogotá: Banco de la República.
- Kristeva, J. (1978). *Semiótica 1*. Madrid: Espiral.
- Kristeva, J. (1985). Práctica significativa y modo de producción. En *Travesía de signos*. Madrid: Aurora.
- Lisboa, M. M. (1990). Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador. En Romero, M. G. *Bogotá en los viajeros extranjeros del siglo XIX*. Bogotá: Villegas Editores.
- Martínez, C. (1978). Las tres plazas coloniales de Bogotá. En *Bogotá, estructura y principales servicios públicos*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.
- Morris, C. (1985). *Fundamento de la teoría de los signos (1971)*. Barcelona: Paidós Comunicaciones.
- Niño, C. (1991). *Arquitectura y Estado*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Pérgolis J. C. (2000). *Estación Plaza de Bolívar. Una mirada a la ciudad y su plaza desde la semiótica del deseo*. Bogotá: Alcaldía Mayor.
- Pérgolis J. C. (2007). *Ciudad deseada*. Buenos Aires: Nobuko Editores.
- Pérgolis, J. C. (1995). *Express. Arquitectura, literatura y ciudad*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Pérgolis, J. C., Orduz, L. F. y Moreno Hernández, D. (1998). *La ciudad de los milagros y las fiestas*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Pérgolis, J. C. (1998). *Bogotá fragmentada*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Romero, M. G. (1990). *Bogotá en los viajeros extranjeros del siglo XIX*. Bogotá: Villegas Editores.
- Romano, M. (1989). Cittadini senza città. En *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*. Milán: Electa.
- Sarlo, B. (1992). *La imaginación técnica*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Serres, M. (1995). *Atlas*. Madrid: Cátedra.
- Serres, M. (1969). El mensajero. En *Estructuralismo*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Téllez, G. (1982). *Manual de Historia de Colombia. Tomo II [1981]*. Bogotá: Procultura.
- Wiesner, F. (1976). Reseña del alcantarillado de Bogotá. En *Bogotá, estructura y principales servicios*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá.