



“Los negocios de Villavo se acabaron y el pueblo se fregó hasta las tachas que vendía cerveza porque Bavaria vende directamente en una sucursal que montó en Villavo... ahora veo que hay que correrse para dentro donde no llegue ni lo persiga a uno la carretera que no deja vivir”



Sector de Chirajara en 1850.
Foto tomada del libro América pintoresca

LA COMUNICACIÓN CON EL LLANO

«PRIMER PUENTE SOBRE EL RÍO GUATÍQUÍA»

Volviendo al tema de la movilidad y su significado para la modernidad de los llaneros, después de mucho tiempo de aislamiento, se construye en 1933, el puente Eduardo Santos, sobre el río Guatiquía que unía por primera vez la ciudad de Villavicencio con todos los pueblos del llano paralelos a la cordillera oriental.



Foto tomada de la revista Credencial Historia. (Salamanca Uribe, 2009)

LA COMUNICACIÓN POR AIRE

El aeropuerto de Apiay, propiedad de Avianca, se mantendría en servicio hasta 1946 cuando la nación lo adquirió para instalar allí una base aérea militar. A partir de esta fecha se habilitaría la pista de la “Vanguardia”, la cual se construiría con el tiempo en epicentro de la actividad aérea comercial del llano. (García Bustamante, 1997)

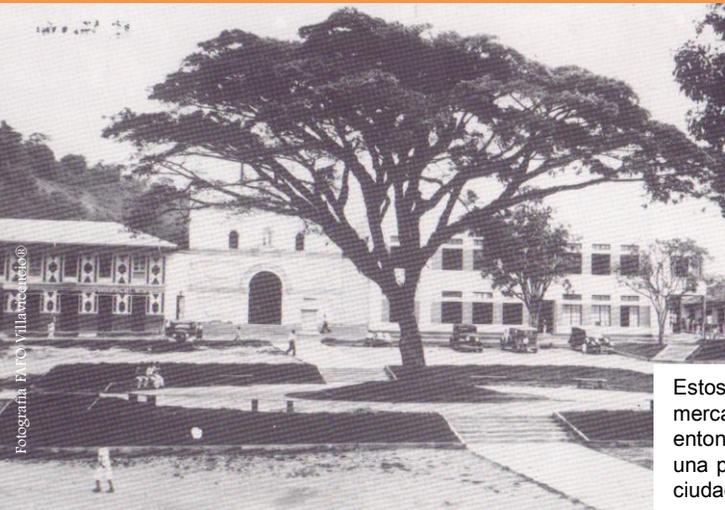


Foto Aviator “Conejo” Valdés (aeroplano construido en el patio de la misión Montfortiana), década de 1930. (Salamanca Uribe, 2009)

LA COMUNICACIÓN FALLIDA

En 1916 se presentó ante la cámara de representantes un proyecto de ley por el cual se ordenaba la construcción del ferrocarril del Meta, según el trazado levantado por la Casa Punchard. En 1917 se expidió una ordenanza que autorizaba al gobierno para que promoviera la prolongación del ferrocarril de la sabana hasta un puerto navegable sobre el río Meta. Debido a la falta de recursos para la construcción del proyecto y a las diferentes polémicas producidas por el trazado del tren, este proyecto se estancó y nunca fue llevado a cabo el llamado Tren del Oriente.

EL PARQUE Y LA CATEDRAL



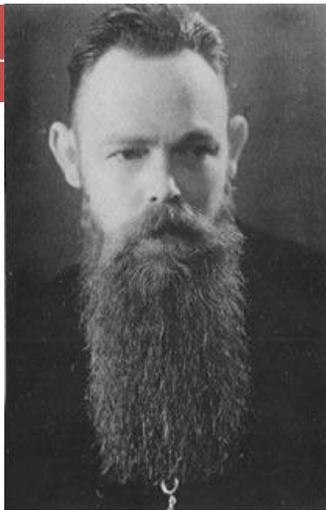
Parque central de Villavicencio con el árbol de Samán en 1940



Estos edificios enmarcaban el espacio público con la plaza de mercado que en 1940 tomó el nombre de Parque Santander. Desde entonces ha sufrido una serie de modificaciones teniendo hoy en día una plaza adoquinada de gran tamaño y de dudosa utilidad para la ciudad

LOS MONFORTIANOS

La comunidad Monfortiana y principalmente el padre Mauricio Dières Momplair, quien durante 30 años se desempeñó como secretario de Monseñor, jugó un papel importante en el desarrollo de la ciudad y se recuerda como el gestor y ejecutor de importantes empresas como el Eco de oriente, el cine teatro Verdún y la Caja Social de Ahorros.



R. P. Mauricio Dières Montplair, década de 1930. Uno de los principales impulsores de la modernidad en la capital del meta. Foto extraída de la revista Credencial Historia (Salamanca Uribe, 2009)



Patronato San José de la Misión Monfortiana en Villavicencio, en 1910

EL MOVIMIENTO COMERCIAL Y SU REPERCUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DE LA CIUDAD



Actual Calle Real «antigua calle de la alcaldía» comunica el parque central con el parque infantil, en 1905

En la primera década de 1900 y gracias a la instalación de diferentes haciendas, el comercio empieza a tener una fuerza importante y en esa medida, la ciudad empieza a obtener diferentes elementos constructivos que representaban la modernidad, como en el caso de las tejas de zinc y el cemento, que empezaron a ser parte del paisaje de la ciudad, cambiando la imagen de los techos de palma, por tejas metálicas que permitían cierta protección contra los incendios, y en esa medida aumentaba el valor de los inmuebles al hacerlos menos perecederos. El uso del cemento como material de construcción no se consolidó definitivamente hasta la construcción de la carretera Bogotá – Villavicencio.

EVOLUCION DE LA CIUDAD

A principios del siglo 20, Villavicencio vivía un atraso importante con respecto a las comunicaciones con el país y con su entorno más cercano, siendo este un elemento importante de modernidad para el imaginario de los ciudadanos, igual que el tema de los servicios públicos, la sanidad y el mejoramiento en la infraestructura general, donde existía una gran precariedad y su implementación y mejoramiento son los síntomas más importante de la incipiente modernidad que se presenta en la ciudad.



La Reglamentación Urbana

Fue un tema importante de decisión en el seno del concejo de la ciudad y a continuación se anota el acuerdo No 5 de 1932 (obtenido del libro Un pueblo de Frontera (García Bustamante, 1997)), donde se establecieron las siguientes normas y que nos da una idea de lo que significa modernizarse para los habitantes de la época:

- Materiales de construcción adecuados: adobes, ladrillos, cemento y teja de barro o zinc... "En años anteriores se empleaba preferentemente para techar las edificaciones, paja, palma o madera"
- Paredes andenes y servicios sanitarios: se debían construir andenes de cemento de 1.20 metros de ancho, las paredes del frente debían tener como mínimo 4 metros de altura, siguiendo las líneas de la manzana, para que las calles o carreras mantuvieran 12 metros de ancho y la edificación tenía que terminar en el plazo de un año y debía contar con los servicios sanitarios indispensables.
- Mesura y entrega de solares para las construcciones terminadas: se hacía por el sistema de diagonales tomadas en las esquinas de cada manzana con dos cuerdas que se cruzaban por el centro y después de medir el frente de la edificación, en sus extremos verticales se tiraban dos líneas rectas y paralelas entre sí que debían encontrar la diagonal respectiva.

La Reglamentación Urbana

- Urbanizaciones: para urbanizar un terreno, el propietario o interesado debía presentar por duplicado, para la aprobación del consejo, los planos respectivos, los cuales tenían que contener el trazado de calles y carreras con un mínimo de 20 metros de ancho, computando andenes de 2 metros, plazas plazuelas y parques.

Los servicios Públicos

El principal símbolo de la modernidad en la ciudad fue la implementación de los servicios públicos, que se comienza en la década de los treinta.

- **ENERGÍA ELÉCTRICA**

En julio de 1915 se presentaría ante el concejo municipal un memorial por parte del empresario Francisco Arango, donde se solicitaba el privilegio de establecer el alumbrado eléctrico de la ciudad.

- **ACUEDUCTO**

Desde 1884 en Villavicencio se impulsó una de las primeras contribuciones para la construcción de un acueducto público que condujera agua potable hasta la plaza principal. Sin embargo habría que esperar hasta fines de la década de los treinta, para que se adoptara un criterio técnico en las obras correspondientes con el objeto de hacerle frente con éxito al desarrollo urbano de la ciudad.

- **ALCANTARILLADO Y ASEO**

La construcción del alcantarillado, así como la decisión de establecer un servicio de aseo para la ciudad, surgió la necesidad de higienizar el lugar. Las posibilidades brindadas por el servicio de acueducto se veían reducidas ante esta carencia, a excepción de los sanitarios y baños que utilizaban pozo séptico impermeable y cubierto, o tenían desagüe directo a los caños Parrado y Gramalote. En 1934 se contrataría el levantamiento de los planos para adelantar la obra.



Don Helge Svenson (empresario de nacionalidad sueca, vinculado a la agroindustria), década de 1940. (Salamanca Uribe, 2009)



Marston Bates (biólogo norteamericano, investigador de la malaria en la región), década 1940. (Salamanca Uribe, 2009)

CALLE DE LAS TALABARTERIAS



Calle de las talabarterías 1910. FAFO.

Hernando Parrado (vecino de la ciudad) cuenta:

"Mi papá Jorge Parrado de Cáqueza, trajo a los fusteros de Sogamoso, Alejandro y Otoniel Orduz, luego también con mi tío Miguel Parrado se ubicaron en la calle de las talabarterías, siendo los dos primeros talabarteros, además de Salvador Martínez. La calle era empedrada. Había posadas y el paradero de las bestias era en lo que hoy es el parque infantil. Las calles tenían una zanja en la mitad por donde corría agua, también había árboles donde la gente amarraba las bestias. En las posadas habían gindaderos de chinchorros, también abundaban la venta de chicha y cerveza. Doña Rosa María Parrado tenía una posada muy famosa, ubicada en la calle de las talabarterías, en donde ahora queda el Edificio del Comité de Ganaderos. Mi abuelo era Abogado y quiso que sus hijos aprendieran la talabartería como oficio, por eso contactó a talabarteros y fusteros para iniciar la industria".

1918: Villavicencio tenía aproximadamente 418 casas, 28 manzanas, 7 calles, 8 carreras, dos plazas – Sucre y Ricaurte- y 3000 vecinos. Desde 1906 era la capital de la Intendencia Nacional del Meta.

1928: La ciudad continuaba experimentando una transformación progresiva. Pese a que faltaba acometer la construcción del alcantarillado y de andenes para poder transitar con mayor comodidad, y a que el proceso de urbanización marchaba lentamente, los cambios se percibían de alguna manera: el zinc, a pesar de los costos de transporte, reemplazaba al “bijao” y la madera, y lo mismo acontecía con las paredes de cemento que sustituían al Bahareque. El acueducto se ensanchaba, se levantaban algunos edificios municipales, amplios almacenes atendían en la primera calle real, ya con nomenclatura, la fábrica de cigarros “El Meta” recién establecida, despachaba pedidos en forma ininterrumpida. El jabón “sol” elaborado por “Mesa e Hincapié” se vendía en todo el municipio y los molinos de trillar arroz de la hacienda El Buque trabajaban ininterrumpidamente. El único problema dentro de este contexto era el ocasionado por la escasez de energía para mover los motores de las fábricas de café marca “Negrita”, y de harina de plátano marca “Banano!”

1932: Por estos años la carretera llegaba hasta Puente Quetame, y desde allí hasta Villavicencio se debía continuar a caballo.

1936: El número de habitantes había aumentado considerablemente, se había construido el Edificio Nacional y el de Rentas, los molinos de arroz trabajaban con una capacidad promedio de 90 cargas diarias, se contaba con fábricas de gaseosas y con empresas para la elaboración del tabaco, hospital, planta eléctrica, una imprenta y colegios de segunda enseñanza. Igualmente se disfrutaba de los espectáculos brindados por dos teatros, el Verdún y el Real. El área urbana se encontraba dividida en dos barrios principales: el de La Grama, con su peculiar Café Pampa y el de Gramalote.

A manera de conclusión, quisiera recalcar el hecho de que Villavicencio en las primeras décadas del siglo 20 no era una ciudad con un amplio desarrollo ni crecimiento acelerado, como se hace referencia al inicio del documento. Relatos de los años 50 la describen aún como una ciudad en gestación y con poco desarrollo. La modernidad de sus habitantes, debido a su cultura, educación, aspiraciones y ocupaciones, estaba más centrada en la posibilidad de encontrar espacios de culto y diversión, lugares para abastecerse de las materias primas necesarias para sus trabajos y dónde encontrar los víveres utilizados en sus largas travesías por el llano, de ida y por las montañas, de regreso. De acuerdo con este modo de vida y su anhelo de comunicación, la infraestructura vial y aérea toma un papel preponderante en la sensación colectiva de encontrarse bajo una modernidad aparente y la capacidad de un desarrollo sostenible en el tiempo.

Si bien esto no corresponde con la realidad que representa para este momento la modernidad en ciudades como Medellín, Bogotá, Cartagena o Barranquilla, si es una muestra de una época específica y de las aspiraciones de modernidad de gran parte del territorio nacional que está más ligado con la subsistencia, la sanidad y la comunicación que con la necesidad de acceder a nuevas comodidades y posibilidades que presenta la época en el mundo.

ALGUNOS MOMENTOS DE LA EVOLUCION DE LA CIUDAD



Iglesia de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro en construcción. Década de 1950
Foto de FAFO Villavicencio.



Templo Eucarístico en construcción. Década de 1950
Foto de FAFO Villavicencio.



Avenida Alfonso López en el sector de Villa Julia. Década de 1970
Foto de FAFO Villavicencio.

Bibliografía

- Espinel Riveros, N. (1997). *Villavicencio, dos siglos de historia comunera 1740-1940*. Villavicencio: Editorial Juan XXIII Ltda.
- Espinel Riveros, N. (2006). Cristo Rey, memoria colectiva. *El samán*, 10-11.
- García Bustamante, M. (1997). *Un pueblo de frontera: Villavicencio 1840-1940*. Bogotá: Cargraphics s.a.
- Puerto Bogotá, E. d. (22 de Mayo de 2010). *ESCRITORES FUTURO 3000 I.E.D.* Recuperado el 1 de Septiembre de 2010, de http://escritoresfuturo3000.blogspot.com/2010_05_01_archive.html
- Salamanca Uribe, J. (2009). Villavicencio: la ciudad de dos caras. *Credencial Historia*.