

# **Los pasajes en San Juan de Pasto: Su incidencia en la ciudad construida y la ciudad planeada.**

María Rosa Jojoa Zamora

Magister en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad.



Directora. PhD, Beatriz García Moreno

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes

Programa de Maestría en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad.

Bogotá D, C

2015

## **Dedicatoria**

A todos los que creen en lo significativo de las causas perdidas y en el poder de que todo es posible.

### **Agradecimientos**

Mis más sinceros agradecimientos a todos los que contribuyeron a que este estudio se pudiera llevar a cabo, especialmente a mi directora. PhD. Beatriz García quien me dirigió durante todo este proceso, a la Maestría en Teoría del Arte la Arquitectura y la Ciudad que me brindó las herramientas teóricas, al arquitecto Roberto Erazo Navarrete y al historiador Carlos Villareal por su aportes de fuentes primarias y secundarias y Al instituto “Agustín Codazzi” seccional Pasto por el continuo préstamo de material de archivo.

Toda mi gratitud a mi mamá y mi hermano, quienes soportaron con paciencia mi ausencia mientras me di la oportunidad de cumplir uno de mis sueños.

**Contenido**

<b>LISTA DE FIGURAS</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO I. LA INCIDENCIA DE LOS PASAJES EN LA CIUDAD INDUSTRIAL</b>	<b>13</b>
<b>1. Una mirada a la Ciudad Bella</b>	<b>15</b>
<b>2. Los primeros pasajes, el caso de París</b>	<b>17</b>
<b>3. Los pasajes en Latinoamérica</b>	<b>19</b>
<b>4. Los pasajes como elementos de planificación: El caso de Santiago de Chile</b>	<b>21</b>
<b>5. Los pasajes como centros comerciales: los casos de Cartagena y Bogotá</b>	<b>24</b>
<b>6. Los pasajes y sus antecedentes en San Juan de Pasto</b>	<b>26</b>
6.1 Fracturas de manzana	26
6.2 Los pasajes como monumento	29
6.3 Pasajes Comerciales	30
<b>FIGURA 2 FACHADA PRINCIPAL GOBERNACIÓN DE NARIÑO</b>	<b>32</b>
<b>CAPÍTULO II. GEOGRAFÍA, TRAZA Y FRACTURAS DE MANZANA</b>	<b>34</b>
<b>1. Los pasajes y la geografía</b>	<b>35</b>
<b>2. Los pasajes y la traza de San Juan de Pasto</b>	<b>39</b>
<b>3. Los pasajes en la transformación de la manzana de San Juan de Pasto</b>	<b>42</b>
<b>4. La manzana y los pasajes a través de la cartografía</b>	<b>43</b>
<b>5. Los pasajes construidos en el centro histórico</b>	<b>52</b>
5.1. Los pasajes como parte de los monumentos en San Juan de Pasto	52
5.2. El pasaje de la Gobernación de Nariño	54
5.3. Pasaje Corazón de Jesús	63

5.4. Pasaje de la Carrera 24	71
<b>CAPÍTULO III. LOS PASAJES COMO ESPACIOS URBANOS PROTAGÓNICO EN LOS PLANES DE CIUDAD</b>	<b>83</b>
<b>1. San Juan de Pasto, una de ciudad de transformaciones</b>	<b>84</b>
<b>2 Ideales de ciudad. Los planes de desarrollo</b>	<b>89</b>
2.1. Ricardo Olano y su visita a San Juan de Pasto	92
2.2. El IV centenario de la ciudad de San Juan de Pasto. “ <i>Desear la ciudad</i> ”	95
<b>3. Vicisitudes de los pasajes en los planes de desarrollo de San Juan de Pasto</b>	<b>97</b>
3.1. Ciudad futura 1931. Autor: Lobo Guerrero	98
3.2. El plan Brunner	100
3.3. Veinte años sin Planes de desarrollo ¿Qué pasó con los pasajes?	105
3.4. Plan 1968 del Instituto Agustín Codazzi	108
3.5. El Plan de la Universidad Nacional: 1985	112
3.6. POT 2000 a 2014, la decadencia de Los pasajes	118
<b>4 Conclusiones</b>	<b>121</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>125</b>
<b>ANEXO I.</b>	<b>134</b>

### Lista de Figuras

Figura 1. Plano 1. Red de pasajes existente en los alrededores del centro fundacional.....	29
Figura 2. Fotografía 3. Fachada principal Gobernación de Nariño .....	33
Figura 3. Fotografía 4. Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús .....	33
Figura 4. Fotografía 6. Fachada principal de los bancos de Bogotá y Colombia .....	34
Figura 5. Fotografía 7. Fachada principal pasaje el Liceo .....	34
Figura 6. Plano 2. Plano de San Juan de Pasto .....	39
Figura 7. Fotografía 8. Vista panorámica de la ciudad de San Juan de Pasto .....	40
Figura 8. Plano 3. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto por órdenes de Morillo .....	47
Figura 9. Plano 4. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1864.....	48
Figura 10. Plano 5. Esquema del plano direccional de la ciudad de Pasto 1928.....	49
Figura 11. Plano 6. Plano direccional de la ciudad de Pasto 1928 .....	50
Figura 12. Plano 7. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1952.....	51
Figura 13. Plano 8. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1960.....	52
Figura 14. Plano 9. Localización del Palacio de la Gobernación de Nariño .....	61
Figura 15. Plano 10. Proyección del pasaje de la Gobernación de Nariño.....	61
Figura 16. Fotografía 7. Fachada lateral izquierda de la Gobernación de Nariño por la cra 24...	62
Figura 17. Fotografía 8. Fachada principal de la Gobernación de Nariño por la calle 19.....	62
Figura 18. Plano 11. Fachada principal Gobernación de Nariño .....	63
Figura 19. Plano 12. Localización del pasaje Corazón de Jesús.....	69
Figura 20.. Fotografía 9. Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús (1930 -1935) .....	69
Figura 21. Fotografía 10. Fachada principal pasaje Corazón de Jesús (1940 – 1950) .....	70
Figura 22. Fotografía 11. Fachada principal pasaje Corazón de Jesús (1950 – 1955) .....	70
Figura 23. Plano 13. Fachada principal pasaje Corazón de Jesús: estado actual .....	71
Figura 24. Plano 14. Localización del pasaje de la carrera 24.....	77
Figura 25. Fotografía 15. Embellecimiento de Pasto.....	77
Figura 26. Fotografía 16. Fachada principal del pasaje de la carrera 24 .....	78
Figura 27. Fotografía 17. Fachada principal del Banco de Colombia .....	78
Figura 28. Fotografía 18. Ficha predial del Banco de Bogotá.....	79
Figura 29. Fotografía 18. pasaje Cra 24 entre el Banco de Colombia y Antiguo Club Colombia	80
Figura 30. Ilustración 1. Pasado y presente: Fachada pasaje Corazón de Jesús .....	81
Figura 31. Ilustración 2. Pasado y presente: Fachada pasaje Corazón de Jesús – 2.....	81
Figura 32. Ilustración 4. Pasado y presente: Fachada de la Gobernación de Nariño.....	82
Figura 33. Ilustración 5. Pasado y presente: Fachada de la Gobernación de Nariño.....	82
Figura 34. Ilustración 6. Pasado y presente: Fachada del Banco de Colombia .....	83
Figura 35. Ilustración 7. Pasado y presente: Fachada del Banco de Colombia .....	83
Figura 36. Plano 15. ciudad futuro de 1931.....	100
Figura 37. Plano 16. ciudad futuro de 1941.....	105
Figura 38. Plano 17. ciudad futuro de 1941- 2 .....	106
Figura 39. Plano 18. ciudad futuro de 1968.....	113

Figura 40. Plano 19. ciudad futuro de 1987.....	118
Figura 41. Plano 20. Propuestas pasajes peatonales zona centro plan POD 1985.....	119
<b>Anexos</b> .....	136
Ficha 1. Pasaje de la Gobernación de Nariño .....	136
Ficha 2. Pasaje Corazón de Jesús.....	137
Ficha 3. Pasaje de la carrera 24.....	138
Ficha 4. Pasaje calle 16 A.....	139
Ficha 5. Centro comercial Sebastián de Belarcazar.....	140
Ficha 6. Centro comercial Galerías.....	141
Ficha 7. Pasaje el Liceo .....	142
Ficha 8. Pasaje El Zaguán del Lago.....	143
Ficha 9. Centro comercial Los Andes.....	143
Ficha 10. Centro comercial San Agustín y P el Dorado .....	144
Ficha 11. Centro comercial la 16 y P la 17 .....	145
Ficha 12. Pasaje torres la 17 .....	146
Ficha 13. Pasaje Orient .....	147

## Introducción

La presente investigación propuso explorar los pasajes del centro histórico de San Juan de Pasto, la historia que conllevan y su incidencia en las transformaciones urbanas y arquitectónicas de esta ciudad. Para su abordaje, se parte de afirmar que en el San Juan de Pasto actual, estos pasajes (que en un comienzo fueron manzanas cerradas), se han convertido en elementos urbanos que, además de poseer cada uno una historia particular, han jugado un papel significativo en la planificación urbanística de mediados del siglo XX, y que no puede dejar de reconocerse cuando se atiende el patrimonio y las prácticas cotidianas de la ciudad de San Juan de Pasto

Se tomaron como caso de estudio, tres pasajes ubicados en torno a la plaza fundacional de la capital nariñense, en distintos períodos de tiempo, buscando entender cómo estos afectaron el damero fundacional y las resoluciones arquitectónicas. Los pasajes de referencia son: el de la Gobernación *de Nariño*, el *Corazón de Jesús* y el de *la carrera 24*, todos construidos a lo largo del siglo XX. Esta investigación abordó dos momentos históricos, el primero comprende de 1906 a 1940 y examina la transformación que sufrieron los pasajes durante este lapso de tiempo; el segundo, va desde 1941 a 1985, y se concentra en la incidencia que estos espacios tuvieron en los planes de ordenamiento y en el desarrollo de ciudad.

En la construcción de esta investigación se buscó demostrar la importancia de los pasajes en el centro histórico de San Juan Pasto, no solo como obras arquitectónicas y urbanas, sino también, como construcciones trascendentales para la memoria de la ciudad, que aunque subvalorados social y académicamente, se convierten gracias a este trabajo en una base para la construcción del conocimiento histórico y crítico acerca de la ciudad de San Juan de Pasto.



A nivel personal, en la investigación, se propuso reivindicar la importancia de estos espacios que a través del tiempo han sido olvidados a tal punto que hoy en día pasan desapercibidos tanto para los habitantes como para la comunidad académica, lo cual diluye su carácter definitorio dentro de la construcción de ciudad y sociedad, pero que en este trabajo constituyen un aporte a la reconstrucción de la historia urbana y arquitectónica de San Juan de Pasto.

Ahora bien, la presencia de pasajes en una ciudad constituye una variante urbanística que genera diferentes dinámicas de circulación, y como resultado de ellas, se desarrollan nuevas formas de habitar los centros de manzana habitualmente cerrados a la comunidad. Esta clase de circulaciones surgieron en Europa a mediados del siglo XIX, y a partir de allí fueron adaptados con variantes en distintas partes del mundo, respondiendo a necesidades sociales, económicas, arquitectónicas y urbanas. En el caso colombiano, específicamente en lo que se refiere a San Juan de Pasto, ellos se convirtieron en espacios significativos para los habitantes de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX.

Esta investigación buscó entender los distintos significados que han tenido los pasajes para los habitantes de San Juan de Pasto, y los cambios que este tipo de espacios han producido en la ciudad. Sus principales objetivos fueron: desentrañar el origen y transformación de los pasajes construidos en la capital nariñense, descifrar cómo han afectado el damero fundacional y encontrar cuales fueron las resoluciones arquitectónicas. Las hipótesis que se desarrollaron para esta investigación fueron: los pasajes de San Juan de Pasto, antes que ser el producto de la planificación urbana o del intercambio comercial –como sucedió en otros lugares-, se crearon a partir de los espacios residuales que aparecieron tras la construcción de los nuevos edificios, tanto privados como públicos, que se empezaron a levantar en la ciudad respondiendo a las nuevas tendencias arquitectónicas de inicios del siglo XX; La transformación de la traza y la manzana estuvo

acompañada por los pasajes durante todo el siglo XX; Y, que la planificación urbana de mediados y finales del siglo XX tuvo en cuenta a los pasajes como espacios de circulación e integración del centro histórico en una búsqueda de la ciudad futuro.

Para la construcción de un marco conceptual que oriente el estudio de los pasajes, se acudió a los siguientes autores: *Walter Benjamín* con su proyecto de libro *Los pasajes (1992)*, que permite entender la importancia de los pasajes en la ciudad industrial parísina de mitad del siglo XIX; *Peter Hall* (2000) con su libro *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, que fue fundamental para explicar el tema de la ciudad bella y que es antecedente importante para pensar los pasajes como espacios esenciales en la construcción de la ciudad industrial; *Andreas Hoffer* con su obra *Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina (2006)*, que permite contextualizar los pasajes latinoamericanos en la modernidad, definiéndolos como espacios resultantes de la urbanización y la planificación de las ciudades (en particular Santiago de Chile). Estos tres autores fueron esenciales para entender que los pasajes de San Juan de Pasto fueron un fenómeno urbano atípico.

Para el entendimiento de la transformación de los pasajes a mediados del siglo XX y sus repercusiones en los planes de desarrollo y en el ideal de la ciudad futuro se tuvieron en cuenta los siguientes autores: *María Teresa Álvarez* con su libro *Elites intelectuales en el sur de Colombia. Pasto 1904 -1930: una generación decisiva (1997)* y a *Santiago Castro-Gómez* con su obra *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930) (2009)*, autores que ofrecieron una visión de modernidad que sirvió de base para introducir el concepto de ciudad futuro proyectado a la arquitectura y el urbanismo, concepto fundamental para contextualizar a los pasajes dentro de la planificación y la visión de sus realizadores - *Ricardo Olano, Karl Brunner* y

*Manuel García* -. Sin duda, entender sus diferentes propuestas fue desgranar el apogeo y decadencia de los pasajes y las fracturas de manzana.

Para poder desarrollar estas hipótesis de investigación se acudió a la búsqueda de fuentes primarias y secundarias, que sirvieron para reconocer el objeto de estudio con documentación confiable, con la que inicialmente se construyó un marco conceptual con referentes bibliográficos, que permitieron definir el papel que desempeñaron los pasajes en la transformación de la ciudad del siglo XX. Con la información recopilada se hizo una interpretación de acuerdo con el marco teórico planteado. El proceso de recopilación de la información se realizó de la siguiente forma:

- Se revisó el material histórico (revistas, periódicos, fotografías, libros, registro notarial) con el fin de definir conceptos y establecer un marco de estudio. Se definió la ciudad moderna de inicios del siglo XX como campo de estudio, enfocándose en la ciudad bella y en la ciudad planeada.
- Se revisó la planimetría de la ciudad desde 1816 hasta la actualidad, con el propósito de observar la transformación de las manzanas y la conformación de los pasajes en el centro histórico.
- Se revisó el archivo de catastro del instituto “Agustín Codazzi” y se encontró la existencia del pasaje de la carrera 24 y los colindantes del pasaje de la Gobernación de Nariño.
- El estudio de fuentes fotográficas y publicaciones (periódicos, revistas) fue determinante para la reconstrucción histórica de los tres pasajes investigados.
- La recopilación de los planes de desarrollo desde 1931 hasta 1985 permitió acercarse a la historia de la planeación urbana de la ciudad.

- El trabajo en profundidad de los ejemplos seleccionados permitió valorar su relevancia en la transformación de la ciudad.
- Realización de fichas por cada pasaje existente en el centro histórico de la ciudad, en ellas se precisó: año de construcción, ubicación, constructor, y material fotográfico.

Los resultados de esta investigación se presentan en tres capítulos. El primer capítulo aporta un marco de referencia sobre el papel de los pasajes en la historia de la ciudad moderna europea y latinoamericana a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, lo que permitió orientar al investigador acerca del posible papel que desempeñaron los pasajes en la ciudad de San Juan de Pasto. El segundo capítulo profundiza en la incidencia de los pasajes en el tejido urbano de la ciudad y sus transformaciones en diferentes periodos de tiempo, centrandó la atención particularmente en tres pasajes: el de la *Gobernación de Nariño* (1906), el *corazón de Jesús* (1910-1928) y el de *la carrera 24* (s, f). El tercer capítulo examina los planes de desarrollo que se propusieron transformar a San Juan de Pasto en una ciudad moderna; se detiene en el concepto de la ciudad futuro y su afectación en el centro histórico, los ideales de ciudad y el papel de los pasajes dentro de ese escenario. Finalmente se concluye que los pasajes no sólo han transformado el trazado colonial, sino que además, su función y carácter estuvo marcado por la jerarquización de los edificios monumentales y los ideales de ciudad futuro que acompañaron a San Juan de Pasto a mediados del siglo XX.

De esta forma, la investigación permitió conocer y entender la importancia que han tenido y potencialidad que continúan teniendo los pasajes para San Juan de Pasto, y la manera como estos se involucran con la ciudad y sus habitantes. Muchas preguntas quedan abiertas para futuras investigaciones.

## Capítulo I. La incidencia de los pasajes en la ciudad industrial

Las ciudades están en continua transformación, su apariencia cambia permanentemente lo mismo que su arquitectura, estructura urbana y los imaginarios que de ella se forman sus habitantes. Estos cambios se manifiestan en cada calle y esquina; en ellos conviven edificios antiguos y contemporáneos, lo mismo que modernizaciones de antiguas edificaciones que ponen en evidencia el paso del tiempo.

Esas continuas transformaciones se producen de manera consciente e inconsciente y terminan por brindarle una identidad propia a cada ciudad, como señala *Aldo Rossi*, (1982) en su libro *La arquitectura de la ciudad* “La ciudad es algo que permanece a través de sus transformaciones y las funciones, simples o múltiples, a las que ésta progresivamente lleva a cumplimiento” (pág.95). Las funciones que los habitantes desarrollan al interior de la ciudad cambian, lo mismo que los lugares y símbolos arquitectónicos y urbanos que éstos consideran más representativos, esto hace que la ciudad esté en continua evolución, que funcione y sea única.

En ese modelo de ciudad existen lugares que sobresalen del resto por su permanencia en el tiempo, lugares que reviven la historia mientras se les recorre, edificaciones que son parte del pasado arquitectónico y urbano, que permanecen en pie y aunque sus usos y en algunos casos también su infraestructura cambien, su esencia sobrevive al tiempo. Son estas construcciones las

que le dan singularidad<sup>1</sup> e identidad a la ciudad, donde se puede hacer una lectura de su historia, del paso del tiempo y de las vivencias que han acontecido en ella.

Existen espacios como los pasajes que sin estar entre los más sobresalientes y estudiados en la ciudad son, sin embargo, importantes para entender otro tipo de dinámicas de movilidad. Desde la propia etimología del término “pasaje”, que según señala la *Real Academia Española* proviene del verbo latino *passare*, que traduce “dar pasos”, y del sufijo francés “aje” que equivaldría a “acción de”, se comprende la función que éstos cumplen en la ciudad. Para contextualizar en el lenguaje de la ciudad, los pasajes siempre darán paso de una calle a otra generando circulaciones distintas. En el escenario urbano los pasajes se integran a la traza sin haber sido pensados como parte de ella, al romper la rigidez de la manzana cortándola vertical u horizontalmente permiten la conexión entre calles, espacialmente funcionan como lugares de transición entre lo público y lo privado creando una permeabilidad peatonal hacia su interior. El uso al que se destine depende de su ubicación y diseño. Como conjunto “los pasajes” poseen la fuerza para proyectar una nueva traza de circulación para los peatones que va en contravía a la estructura urbana establecida, generando toda una experiencia urbana alrededor de ellos.

Son precisamente estas dinámicas las que hacen de los pasajes un fenómeno urbano que merece ser estudiado, para hacerlo se iniciará el siguiente capítulo presentando el origen de los pasajes en París y su repercusión en la ciudad industrial del siglo XIX, además se examinará la presencia de los pasajes en el territorio latinoamericano, particularmente los casos de Santiago de

---

<sup>1</sup> Para *Jean Boudrillard & Jean Nouvel* (2002) en el libro *los objetos singulares, arquitectura y filosofía*, la singularidad es “desmarcarse y transgredir” (pág.104) Está marcada en cada individuo porque se diferencia uno del otro, porque cada uno posee rasgos distintos; esos rasgos también los encontramos en los recovecos, en los objetos residuales de las ciudades.

Chile, por la incidencia de estos espacios en la planificación y de Colombia (Bogotá y Cartagena) por su incidencia comercial. Se intentará precisar cuáles son los aportes arquitectónicos y urbanos de los pasajes de la ciudad de San Juan de Pasto.

## 1. Una mirada a la Ciudad Bella

Antes de entrar a hablar de los primeros Pasajes de San Juan de Pasto, conviene para contextualizar, que se hable de otros ejemplos similares que se dieron en diferentes ciudades del mundo entre finales del siglo XIX y comienzos del XX.

El teórico de la arquitectura *Peter Hall* (1996) en su libro *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX* plantea que los pasajes nacieron de la transformación de las ciudades industriales, fueron una verdadera revolución en términos arquitectónicos y urbanos. Hall, señala que “el movimiento de la *ciudad bella* tiene su origen en los bulevares y paseos de las grandes capitales europeas del siglo XIX” (pág. 186). Sin embargo, más allá de la utilización de construcciones de valor, el movimiento de la ciudad bella planteaba alejarse de la insalubridad, el desorden y la monotonía de la ciudad industrial, con el fin, de generar una *imagen majestuosa*, por medio de diferentes espacios y transformaciones como parques, grandes edificios, bulevares y vías que representarían una nueva ciudad moderna; como manifiesta *Camillo Sitte* (1986) en su obra *Construcción de ciudades según principios artísticos* “debe ser proyectada para hacer sentir a la gente segura y feliz (...) no debe provenir sólo de un aspecto técnico, sino ser la más verídica y elevada empresa artística” (pág. 142)

Ese modelo priorizó el factor estético como pieza clave en la construcción de ciudad, de esta forma la proyección de infraestructura, edificaciones, plazas y parques siguieron una tendencia pensada en la monumentalidad y la armonía visual. Ese modelo de ciudad también se

proyectó siguiendo una línea de conservación de la arquitectura antigua que proponía reconstruir lo esencial de estas construcciones transportándolas a espacios contemporáneos; o en palabras de Sitte, “los modelos antiguos deben revivir hoy, y no como copias concienzudas. Sólo si examinamos lo esencial de sus creaciones y lo adaptamos a las circunstancias modernas, podremos arrojar, en un suelo aparentemente estéril, una semilla capaz de germinar de nuevo” (F. Choay 1970, pág.333)

El movimiento de la ciudad bella se esparció por todo el mundo como lo refiere Hall (1996) con ejemplos como Chicago con el urbanista Daniel Hudson Burnham (1846-1912) y las colonias del Imperio Británico lideradas por Herbert Baker y Edwin Lutyens (1869-1981) las cuales buscaron generar una imagen de belleza y desarrollo.

Este tipo de propuestas no fueron ajenas en Colombia, pues sí bien en la república no se siguieron los principios propuestos por el movimiento de la ciudad bella, si se prestó un interés por embellecer la ciudades. Bogotá, para 1910 con la celebración del centenario inicio un proceso de transformación de su imagen tanto arquitectónica como urbana, que como refiere Emilio Cuervo “fue un proceso de transformaciones sin precedente alguno en la historia de la ciudad” (citado por Castro-Gómez, 2009, pág.25) prestando particular atención al ornato público, nuevos medios de transporte y obras públicas.

En el caso de San Juan de Pasto, para inicios y mediados del siglo XX (1900 a 1940) la planeación de ciudad se decantó por proyectos que transformaran la imagen colonial de la ciudad; esos proyectos se tradujeron en edificios públicos y privado e infraestructura de salubridad y confort. Por lo dicho anteriormente no se debe suponer que el modelo de ciudad bella fue plasmado como un prototipo urbano y arquitectónico en la región. Sin embargo, gran parte de las propuestas que se ejecutaron en San Juan de Pasto en esa época se orientaron al embellecimiento de la ciudad, y



se convirtieron en la opción oportuna dentro de una atmósfera en búsqueda de un cambio de imagen emergente; en esa atmósfera aparecerían en el centro histórico los primeros pasajes de la ciudad; ellos formarían parte de construcciones orientadas al embellecimiento y crecimiento urbano. Si bien, el comercio y el paseante no formaron parte de su función, los pasajes fueron una constante en la búsqueda de la ciudad del siglo XX.

## 2. Los primeros pasajes, el caso de París

La Ciudad Bella tuvo como antecedente el París de la segunda mitad del siglo XIX; un París que atravesaba un rápido crecimiento urbano debido a políticas de estado y al exponencial desarrollo comercial, en ese contexto Napoleón III visualizaría la construcción de una ciudad moderna con el ferviente deseo de convertirla en la primera ciudad Industrial. Al respecto *Sigfried Giedion* (1982) en su libro *espacio tiempo y arquitectura* menciona: “La metrópolis de la era industrial adquirió súbitamente su forma característica en París entre 1850 y 1870. En ninguna otra ciudad de ese período avanzaron con tal ímpetu los cambios producidos como consecuencia del desarrollo industrial”. (pág.706)

Con ese deseo se inició el proyecto reformista liderado por el barón *Georges –Eugéne Haussman* (1808-1891) bajo la premisa de transformar París y convertirlo en una ciudad moderna. Los principios fundamentales de su planteamiento urbano se basaron en conservar la significación y la belleza de los principales edificios, mejorar las condiciones sanitarias y asegurar el orden público con la creación de bulevares y parques, la apertura de vías que conectaran distintos puntos de la ciudad y la integración de la periferia entre centro y norte de la ciudad. Estos principios orientaron el plan que Haussman impuso para garantizar el funcionamiento económico, social y urbano de París, además de posibilitar una expansión urbana sin perder la forma de la ciudad.

En este escenario aparecieron los pasajes como un reflejo del buen desarrollo comercial por el que atravesaba París, ellos se convirtieron en una respuesta económica y social y en espacios que conectaron lo público y el comercio por medio de una respuesta novedosa para la ciudad de la segunda mitad del siglo XIX.<sup>2</sup> Un ejemplo de este esplendor son las conocidas galerías *Palais - Royal*<sup>3</sup>, así lo menciona el filósofo Walter Benjamín (1857) en su libro *Illuminaciones II. Baudelaire, un poeta en el esplendor del capitalismo* cuando cita apuntes de Baudelaire acerca de la importancia de los pasajes en la ciudad moderna:

Antes de Haussman eran raras las aceras anchas para los ciudadanos, y las estrechas ofrecían poca protección de los vehículos. Difícilmente hubiese podido el callejeo desarrollar toda su importancia sin los pasajes, (...). Los pasajes, una nueva invención del lujo industrial. (Benjamin 1991, pág.51)

Para Hiernaux (2003) los pasajes se convirtieron en un fenómeno urbano frecuente en la ciudad moderna que se expandió por Alemania, Inglaterra, España entre otros países. Su concepto base surgió de dividir la manzana de un lado a otro, convirtiéndose en ejes de acción para generar una espacialidad distinta, de lujo, confort y comercio en su entorno urbano, a nivel arquitectónico sugerían un intento de monumentalización, fruto de la ciudad moderna.

Los pasajes se constituyeron como un pequeño mundo que cambió la imagen urbana y con ello las prácticas, hábitos y costumbres. El habitante se sumergió en una ciudad de amplias

---

<sup>2</sup> Esa modernización se refleja en la transformación de la morfología urbana, tal como lo menciona Daniel Hiernaux (2003) “el efecto de modernización del viejo París feudal, destrozó gran número de pasajes, dejando como ya se mencionó, una pequeña cantidad de ellos que afortunadamente se han conservado en un estado desigual” (pág.214). Los bulevares y pasajes que relataron *Baudelaire o Edgar Alan Poe* mutaron en construcciones de hierro fundido y cristal, con un claro interés formal y estético.

<sup>3</sup> París se convirtió en una ciudad de pasajes albergando más de 105 en su interior como destaca Hiernaux (2003). Sin embargo, la estructura física y urbana de su ciudad cambiaría, en efecto los edificios en metal y cristal se alzaron y monopolizaron el comercio induciendo al habitante a morar en la nueva *ciudad moderna*.

avenidas y edificios de cristal, en un consumidor de la metrópolis que podría saciar todas sus necesidades en este tipo de espacios. Como lo expresa *Benjamin*, (2005) en su libro *de los Pasajes* “estas galerías, que reciben la luz desde arriba, se alinean las tiendas más elegantes, de modo que un pasaje es una ciudad, e incluso un mundo en pequeño ” (pág.865) aparece el *flaneur*, el paseante que deambula por las calles, exhibiéndose, exhibiendo el nuevo mundo en el que se ha convertido la ciudad. El mismo autor expresa que con el tiempo los pasajes se especializaron, se elevaron dos pisos con destacadas cubiertas de cristal ofreciendo protección contra el clima y el tráfico. Si bien podría cambiar la construcción del almacén, la vida que transcurría en los pasajes era familiar y no ajena a lo planteado por el *flaneur* de Baudelaire. Los pasajes en París materializaron en su arquitectura el desarrollo de la ciudad industrial

En Europa a finales del siglo XIX las transformaciones que se dieron por la aparición de los pasajes y su interrelación con la ciudad se localizaron en lotes que utilizaban toda la manzana para la proyección del edificio, su construcción se realizó con técnicas como el hierro fundido y cubiertas en vidrio, materiales utilizados en la segunda mitad del siglo XVIII. Generalmente fueron construcciones que atravesaron las manzanas de forma lineal, comunicándolas unas con otras hasta formar redes en torno al comercio.

### **3. Los pasajes en Latinoamérica**

Antes de hablar de la incidencia de los pasajes en algunas ciudades del territorio latinoamericano, conviene hacer una breve introducción al acontecer urbano de esa época. *Andreas Hoffer*, (2003) en su libro *Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina* expresa que Latinoamérica durante la primera mitad del siglo XX estuvo dedicada a la consolidación de nación, al desarrollo de la economía y al nacimiento de la industria. Esas transformaciones hicieron que las ciudades evidenciaran la necesidad de planificar la expansión urbana. En ese escenario, la

visión de la ciudad moderna estaría influenciada por la necesidad del desarrollo, al igual, que por abandonar su imagen de ciudad colonial. El mismo autor señala que la ciudad moderna latinoamericana encontró en los modelos urbanos europeos la visión de ciudad a futuro, los cuales estuvieron ligados a principios estéticos, higienistas y de circulación de finales del siglo XIX.

Para Arturo Almandoz (2007) la planificación y proyección de ese nuevo modelo de ciudad, se manifestaron en países como Argentina, Chile, Venezuela y Colombia, los cuales contaron con la asesoría de arquitectos y urbanistas extranjeros, quienes trajeron nuevas teorías y un modelo de ciudad europea y norteamericana al contexto latinoamericano. Este fue el caso de *Karl Brunner*, quien visitó Santiago de Chile y Bogotá, o *Le Corbusier* quien hizo un recorrido extenso por gran parte de Latinoamérica llevando sus principios de arquitectura y un modelo de ciudad moderna europea para la planificación de la ciudad del futuro.

En este intento de construcción de ciudad a futuro, aparecen los pasajes con una connotación distinta a la europea; en Latinoamérica fueron construcciones con fines comerciales que permitían el libre tránsito de personas, siendo una opción para acortar caminos. Sin embargo, no llegaron a representar el esplendor de la ciudad moderna de inicios del siglo XX. En países como Argentina y Chile el valor agregado de los pasajes radicó su inclusión en los planes de desarrollo como parte fundamental para el crecimiento y la movilidad del centro histórico, en Bogotá y Cartagena en su mayoría fueron construcciones aisladas dedicadas a incentivar el comercio.

En el caso de San Juan de Pasto, los primeros pasajes surgieron como parte de una ideología de inicios del siglo XX que priorizaba la construcción de monumentos arquitectónicos. Posteriormente, en la década de los cuarenta del siglo, pasado estos pasajes se convirtieron en

espacios urbanos significativos para la planeación urbana con el primer plan propuesto por *Karl Brunner* en 1941. Culminada la década de los setenta aparecerían los pasajes comerciales obedeciendo al carácter comercial de la región de Nariño.

#### **4. Los pasajes como elementos de planificación: El caso de Santiago de Chile**

Un caso paradigmático para el estudio de los pasajes en América Latina es Santiago de Chile, por el papel que cumplieron en la evolución del centro histórico de la ciudad y por la presencia del urbanista Karl Brunner en su planificación. En los inicios del siglo XX Santiago atravesó un período vertiginoso caracterizado por una serie de cambios estructurales en la modernización tanto material y simbólica del país y la sociedad urbana, en la que tuvieron particular importancia la dinámicas generadas por la urbanización y el crecimiento económico generado por las políticas de estado; en la esfera urbana fue una época que marcó el encuentro entre formas diferentes de concebir los problemas de la ciudad, marcando un emergente surgimiento de nuevas dinámicas culturales y sociales en la nación.

Las primeras galerías de Santiago se fundamentaron en las ciudades europeas de finales del siglo XIX, se formaron a partir de un pasaje longitudinal cubierto, en el cual se producía una vida interior alimentada por el comercio. Su ubicación que respondió a la conexión entre dos calles importantes y transitadas, aseguró el flujo de personas que buscaron disminuir el tiempo de recorrido a través de atajos peatonales. El fin principal fue de tipo práctico, pues por medio de las circulaciones se generaba y estimulaba el comercio.

La mirada sobre Santiago de Chile propuesta por el intendente Vicuña Mackenna en la década de 1870 incluía una prioritaria y novedosa visión de futuro, no tuvo seguidores ni el apoyo necesario en ese momento, por el contrario, mereció fuertes críticas de parte de los impulsores del

plan de ordenamiento urbano propuesto para la ciudad. Sin embargo, como manifiesta *René Martínez Lemoine* (2006) la labor de Vicuña Mackenna dio comienzo a un ciclo de preocupaciones acerca del destino de la ciudad, las cuales se hicieron notar con fuerza hacia 1920 al pasar de una visión que concibió un fuerte antagonismo en los espacios ocupados por las diferentes clases sociales a una que aspiraba a la integración.

Como explica Hoffer (2006), hasta 1928, los intentos de modernizar a Santiago eran infructuosos, no existían datos estadísticos reales de factores socioeconómicos y de movilidad necesarios para la zonificación, ni bases legales para poder realizar un estudio de la ciudad, el autor incluso señala las falencias en planificación e infraestructura en la ciudad “hacían falta casi todas las bases para una planeación urbana real” (pág.28) . Los planes de desarrollo propuestos por Manuel Concha en 1894 y Luis Philips en 1925 no tuvieron éxito pero si abrieron el camino que evidenció la necesidad de un plan futuro para la ciudad, fue así como en 1929 Karl Brunner llegó a Santiago de Chile como asesor técnico del gobierno para instaurar un pensamiento europeo en las ideas de ciudad latinoamericana.

El plan propuesto por Karl Brunner para Santiago de Chile fue ambicioso tanto en su forma de entender la ciudad como en los proyectos que planteó, propuso soluciones para la salubridad, vivienda y transporte. En el tema de movilidad cobraron importancia vías diagonales que rompieron el rígido trazado ortogonal del centro histórico. Sin duda Karl Brunner visualizó la traza rígida y las manzanas como elementos que estructurarían la expansión urbana.

El alcance de su propuesta quedó representado en la evolución de uno de sus componentes principales, la manzana. En esta “unidad” se evidenciaron una serie de ajustes entre el urbanismo genérico heredado de la época colonial y utilizado en toda Latinoamérica, al igual que en la

arquitectura que caracterizó el ascenso de esta ciudad hacia una metrópolis moderna. Este proceso evolutivo incidió en nuevas formas de utilizar y explotar el interior de las manzanas por medio de *galerías o pasajes*<sup>4</sup>.

Los pasajes fueron nuevas propuestas de intervención de las manzanas, logrando soluciones a largo plazo en cuanto a circulación peatonales y mejoramiento del espacio público en la ciudad. Hoffer (2003) explica la importancia de estos espacios destacando:

La traza reticular colonial se había densificado en extremo y ya no era adecuada para las exigencias urbanas del momento. Presentaba grandes debilidades en lo relacionado con las vías de tránsito y espacio público, para lo que buscó soluciones como la liberación de volúmenes en las manzanas del centro de la ciudad, que permitiera un nuevo aprovechamiento de los espacios interiores. De esta manera se generarían espacios libres o galerías que, en ocasiones, se unirían sin interrupción a lo largo de varias manzanas. (pág. 109)

El urbanista *Karl Brunner* sugirió en su propuesta de pasajes lo siguiente: la perforación de la mayoría de las manzanas del centro para crear un flujo de transeúntes y comercio, conectar los espacios públicos con el interior de los pasajes generando vida en el espacio central que hasta ese momento había estado destinado a otros usos: patios, huertas y jardines. Con estas propuestas se empezó a construir el vínculo entre el exterior e interior de las manzanas en el centro histórico de Santiago de Chile.

---

<sup>4</sup> Para la arquitecta María Beatriz Aguirre (2009) en su tesis doctoral *Los pasajes y galerías comerciales de Santiago de Chile, como tránsito urbano hacia la modernidad. 1930-1960. Un proyecto Patrimonial* una Galería comercial se diferencia de un pasaje en Santiago de Chile. en lo siguiente “el concepto de galería está asociado generalmente a una tipología de edificios, e invariablemente constituye un laberinto que depende formalmente del volumen público, (...). Consiste en una penetración que conquista el interior del predio (ó de la manzana) disponiendo de locales comerciales en sus costados, las galerías son espacios privados destinados al uso público” (pág.182) mientras que un pasaje es “una tipología urbana que interviene las plantas completas de las manzanas subdividiéndolas mediante vías interiores de carácter público o semi-publico”. (pág.191)

Las galerías y pasajes que se registran entre 1930 a 1960 se utilizaron para unir gran parte de las reformas urbanas planteadas por Bruner. El urbanista *José Rosas (s.f.)* refiere que estas construcciones se convirtieron en hitos y monumentos que con base en la repetición de un mismo modelo constituyen una compleja red dentro de la traza urbana. Actualmente los pasajes y galerías en Santiago son una apuesta que combina las grandes obras como lo son el *pasaje Matte, el portal Fernández Concha y la galería Agustín Edwards*, entre otros, con pasajes de pequeña envergadura y pasos de circulación.

## **5. Los pasajes como centros comerciales: los casos de Cartagena y Bogotá**

Los pasajes en Colombia aparecerían en diferentes ciudades, como *Bogotá, Medellín, Cartagena, San Juan de Pasto*, entre otras a mitad del siglo XIX. *Carlos Rivera Ramos (2009)* reseña en su tesis de maestría, que con el auge de la industria por parte de algunos sectores de la agronomía, la promoción de alternativas para el canje, compra y consumo entre las distintas regiones y la mejora de la economía en las principales ciudades del país se lograría que el comercio se reactivara en la nación. En ese contexto, los pasajes nacieron como resultado de intercambios comerciales a pequeña escala y fueron lugares destinados a la compra y venta de insumos. Los pasajes inicialmente surgieron en Bogotá en la segunda mitad del siglo XIX y a principios del XX en el centro histórico de la ciudad bajo el nombre de galerías y tras su éxito en un corto período de tiempo se expandirían en varias ciudades de Colombia.

Al igual que en París y en Santiago de Chile los pasajes en Bogotá nacieron como un producto de la división de la manzana acompañados del desarrollo económico, arquitectónico y urbano de esa época, así lo afirma el *Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (2010)* en su *catálogo de pasajes del centro histórico de Bogotá* “Los pasajes se desarrollaron como producto



de la subdivisión de la propiedad inmueble en la ciudad y del movimiento comercial de fines del siglo XIX” (pág 9). El primer pasaje se construye con fines comerciales en el centro histórico de la ciudad bajo el nombre de Galería Arrubla, como lo asevera *Corradine-Angulo, (2000)* “El edificio de la Galería de Arrubla se tornó en el primer centro comercial que existió en Bogotá” (s.f.) sería el primero de una serie de pasajes que le darían vida al centro histórico de la ciudad.

A nivel formal los pasajes siguieron el estilo neoclásico que se mezclaba con las tendencias europeas, y especialmente francesas de la época de finales del siglo XIX. En el diseño de estos espacios se priorizaba una planta que atravesara la manzana por medio de un hall que distribuía a distintos locales u oficinas. Este fue el caso del pasaje comercial Hernández, que fue el primero en traducir esta tendencia de pasajes en Bogotá, posteriormente vendría el pasaje Rivas y el pasaje Lleras<sup>5</sup>.

Al igual que Bogotá, los pasajes en Cartagena estuvieron asociados a la actividad mercantil y presentan similitudes en su tipología y morfología al conservar la misma implantación en las manzanas. *Maruja Redondo Gómez (2004)* en su libro *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de Evolución Urbanística* lo explica de la siguiente forma: “Este nuevo concepto de pasaje comercial surgió como una solución para aprovechar, con comercio y oficinas, la parte central de la tradicional manzana colonial” (pág.77). Los pasajes más destacables de esta región datan de 1925 y son los pasajes Dagér y Leclere, obras de Gastón Lelarge.

---

<sup>5</sup> hasta se ha llegado a afirmar que Bogotá fue una ciudad de pasajes; *Rivera-Ramos (2009)* cita a *Manuel José Patiño* quien escribió *la Guía práctica de la capital para el comercio publicada en 1893* que dice “para ese año existían varios pasajes comerciales en la ciudad. Se mencionan el pasaje Hernández, el pasaje Rufino Cuervo, el pasaje Navas Azuero, el pasaje Rivas, el pasaje Gómez (carrera 7ª No. 502, 2ª Calle Real) y el bazar Veracruz (2ª Calle Real)”. (pág.44)

Sí bien, fueron Bogotá y Cartagena los precursores de los pasajes comerciales, se puede encontrar pasajes en varias ciudades de Colombia como reseña Luis Fernando González Escobar (2010) en su libro *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia. 1980-2010* “ En Medellín, el pasaje Sucre y el pasaje Amador-Bolívar. También los hubo en Barranquilla, Pasto, Popayán y Tunja.” (pág.123)

En el caso de San Juan de Pasto, los primeros pasajes aparecen a inicios del siglo XX y al igual que en Bogotá y Cartagena tienen como origen una división parcial de la manzana. Sin embargo, a diferencia del resto de ciudades de Colombia, ellos nacieron como espacios residuales de edificios públicos o privados, posteriormente algunos de ellos, como es el caso del *pasaje corazón de Jesús* o con la aparición de los *pasajes comerciales* en la década de los setenta, reflejarían el concepto de pasaje como espacio destinado al intercambio de venta y compra de insumos que fue y es común en Colombia.

## **6. Los pasajes y sus antecedentes en San Juan de Pasto**

### **6.1 Fracturas de manzana**

Dentro del tejido urbano del centro histórico de San Juan de Pasto, las manzanas en tiempos de la colonia se consolidaron como elementos cerrados, posteriormente a inicios del siglo XX<sup>6</sup>, en algunos casos la manzana fue interrumpida generando fracturas en su secuencia, estas fracturas sirvieron como base para la aparición de pasajes en el centro histórico de la ciudad.

Para esta investigación, entonces, una fractura es la fragmentación de la manzana en una o más de sus partes. Este fenómeno configura la volumetría de la manzana con tendencia cerrada

---

<sup>6</sup> Esta información se observa en la pág. 50.

para generar vivencias hacia su interior, donde el adentro y el afuera hacen parte del lenguaje arquitectónico y urbano. Una fractura puede entenderse como fenómeno o característica, dependiendo de la estructura urbana de la ciudad. En el caso de San Juan de Pasto la *baja densidad urbana desde su fundación*<sup>7</sup> ha predisposto a la ciudad a la aparición de estas divisiones desde finales del siglo XIX convirtiéndolas en espacios característicos de la ciudad, estos espacios pueden ser residuos de la manzana o distribuciones espaciales que con el tiempo transformaron el centro histórico de la ciudad y han dado pie al nacimiento de pasajes.

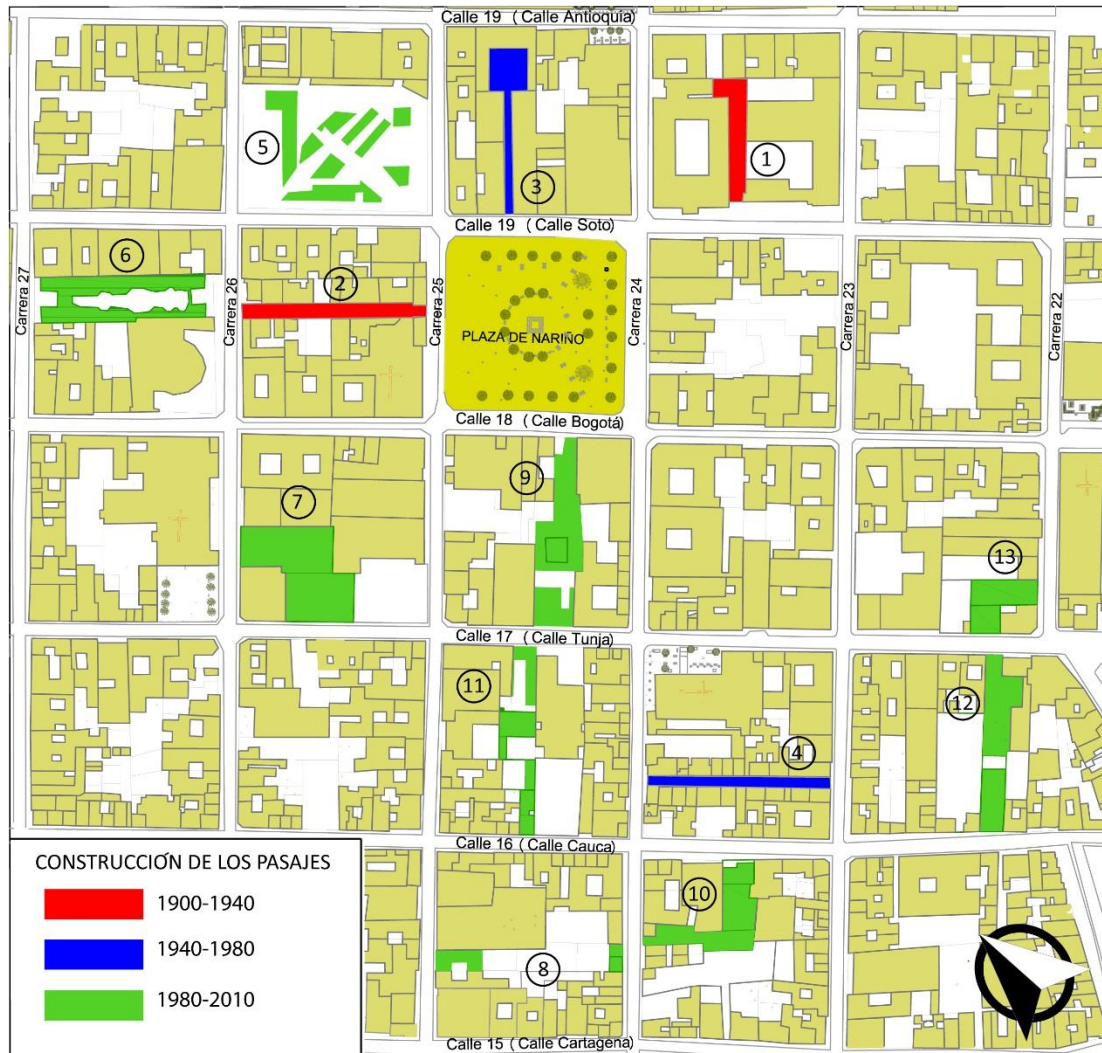
En la actualidad existen dos tipos de fracturas de manzanas en el centro histórico de San Juan de Pasto: las que estuvieron destinadas a realzar la monumentalidad del edificio y se convirtieron en pasajes en las propuestas de los planes de desarrollo formulados entre 1941 a 1985, y las que fueron fracturas y evolucionaron en pasajes o centros comerciales (figura 1) por el crecimiento desmesurado y falta de estrategias de planeación en la ciudad desde la década de los setenta.

---

<sup>7</sup> Esta afirmación se explica en la pág. 45.

**Figura 1. Red de pasajes existente en los alrededores del centro fundacional de San Juan de**

**Pasto**



- |   |  |
|---|--|
| 1) Paso de la Gobernación de Nariño       | 7) Pasaje el Liceo   |
| 2) Pasaje Corazón de Jesús                | 8) Pasaje el Zaguán del Lago con Centro Comercial Astrocentro 24 |
| 3) Pasaje de la Carrera 24                | 9) Centro Comercial la 17 con Centro Comercial los Andes         |
| 4) Pasaje del Dorado                      | 10) Centro Comercial San Agustín con paseo de Dorado             |
| 5) Centro Comercial Sebastián de Belcazar | 11) Pasaje la 17 con Ventas populares la 16                      |
| 6) Centro Comercial Galerias              | 12) Pasaje Torres la 17  |
|   | 13) Pasaje Orient  |

Red de pasajes existente en los alrededores del centro fundacional. [Ilustración de María Rosa Jojoa] (Plano de llenos y vacíos de Pasto, 2014). *San Juan de Pasto, Nariño.*

## 6.2 Los pasajes como monumento

Si bien los pasajes en Europa fueron fieles representantes de la ciudad moderna de finales del siglo XIX, en el caso de San Juan de Pasto su concepto estará relacionado con la actividad que se desarrolla en el entorno urbano. Aguirre (2009) relaciona el concepto de pasaje a la función de los edificios existentes y a las articulaciones espaciales que se generen:

Esta tipología se fue haciendo cada vez más frecuente con la importancia y centralidad que adquirieron ciertas funciones en la ciudad, (...). Por ejemplo, la representación de las funciones cívicas, financieras e institucional que toman preeminencia y exigiendo el diseño de otros escenario capaces de responder adecuadamente a la complejización de las estructuras edilicias existentes. (pág.191)

Es necesario destacar que si bien un pasaje espacialmente podría ser el mismo en parámetros formales, las significaciones cambian de un lugar a otro. Cómo se estudió anteriormente, en las principales ciudades un pasaje puede estar asociado a las grandes construcciones, al esplendor y evolución de la ciudad moderna, en otras podría ser el producto de un sistema económico, de esas interacciones sociales y económicas de compra y venta que se traducen en espacios. Sin embargo, si algo tienen en común es que su epicentro va a estar ligado a la manzana y a las transformaciones que eventualmente van a surgir en ella.

En San Juan de Pasto se encuentran dos tipos de pasajes como se conocen en el presente, los primeros encuentran sus inicios en las fracturas de manzana y dan realce al monumento arquitectónico como lo son, *el pasaje de la Gobernación de Nariño* (figura 2), *el Corazón de Jesús* (figura 3) y *el de la carrera 24* (figura 4). En segunda instancia se encuentran los pasajes ubicados

en el centro histórico y que surgieron a finales del siglo XX como fruto del crecimiento económico de la ciudad.

Los pasajes se convirtieron en una de las características más notables del centro histórico de inicios del siglo XX. Desde 1906 cuando apareció el primero (*pasaje de la Gobernación de Nariño*) hasta su posterior desarrollo en la década de los cuarenta. Con el paso del tiempo los pasajes se convirtieron en espacios que incidieron como elementos transformadores de la tipología de las manzanas y de las construcciones más importantes que conformaron el centro histórico en esa época. Posteriormente, con los planes de desarrollo, estos espacios se convirtieron en circulaciones necesarias para vitalizar el centro histórico, lamentablemente, a excepción del *pasaje Corazón de Jesús*, se convirtieron en espacios privatizados que perdieron su identidad en la ciudad.

### 6.3 Pasajes Comerciales

Los *pasajes comerciales* en San Juan de Pasto se consolidaron en la década de los ochenta del siglo pasado; fueron concebidos como espacios de recreación y comercio, donde los habitantes pueden desarrollar diferentes actividades relacionadas con la compraventa y la vida social. En palabras de *Johan Friedrich* (1985) ellos son “producto de un sistema económico liberal, una clase social y una publicidad que resultó de la Revolución Francesa”. (pág.11)

La mayoría de los pasajes comerciales se encuentran en los alrededores del centro histórico, punto vital para el crecimiento y desarrollo de estos espacios. Los pasajes comerciales han cobrado importancia como conjunto, por *la red* que han conformado paralela a la traza y por las circulaciones peatonales asimétricas que rompen la rigidez de la retícula y culminan en su mayoría en la plaza fundacional; esas circulaciones han producido distintas aproximaciones arquitectónicas y urbanas a los pasajes, convirtiéndolos en lugares de transición y de encuentro.

El fenómeno de los pasajes comerciales afecta a la ciudad a nivel urbano. Son construcciones que los habitantes recorren diariamente como una calle más, al ser construcciones privadas, su diseño está dispuesto como un paso entre calles que se distingue por exhibir sus vitrinas para provocar que el peatón detenga su mirada, convirtiéndose en pasaje y atajo al mismo tiempo. En la actualidad, la importancia para San Juan de Pasto radica en el impacto económico y urbano que generan dentro del sector donde habitan, un ejemplo de toda esa experiencia urbana se encuentra en el pasaje San Agustín y el pasaje el Liceo con sus propios ritmos de circulación e interacción comercial con los peatones. (Figura 5)

Entre los pasajes comerciales que más se destacan y destacaron en el centro histórico se encuentran: el pasaje El Dorado (1971), el Pasaje El Sarín (1981) y el pasaje Sebastián de Belalcázar (1985). En la actualidad en el centro de San Juan de Pasto hay diez pasajes comerciales que fracturan la manzana. No siempre estas soluciones han sido adecuadas, ya que la implantación de estos espacios se ha realizado de modo aleatorio, sin diseño alguno y carentes de elementos formales que se vinculen a la imagen del centro histórico de la ciudad.

Como se ha repasado en este capítulo, los pasajes en algunas ciudades del mundo han sido piezas claves de la transformación de la ciudad moderna de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, ellos se han convertido en espacios que sobresalen en el tiempo por su singularidad arquitectónica y urbana, creando una identidad propia en el lugar donde se encuentran. En caso de San Juan de Pasto, los primeros pasajes en el centro histórico tendrían una connotación distinta a la de los demás y eso se demostrará en el siguiente capítulo, pues, si bien rompen la rigidez de la manzana configurándola interiormente, su función principal fue la de jerarquizar el monumento arquitectónico, dejando a un lado el concepto de pasaje manejado en la mayoría de ciudades Europeas y latinoamericanas.

**Figura 2 Fachada principal Gobernación de Nariño**



Fachada principal del edificio de la Gobernación de Nariño [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Gobernación de Nariño, 2014). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 3. Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús**



Fachada principal del edificio del pasaje Corazón de Jesús [Fotografía de María Rosa Jojoa] (pasaje Corazón de Jesús, 2014). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*



**Figura 4. Fachada principal de los bancos de Bogotá y Colombia**



Fachada principal de los Bancos de Bogotá y Colombia [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Plaza de Nariño, 2013). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 5. Fachada principal pasaje el Liceo**



Fachada principal pasaje el Liceo [Fotografía de María Rosa Jojoa] (pasaje el Liceo, 2015). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

## Capítulo II. Geografía, traza y fracturas de manzana

San Juan de Pasto se ubica en el departamento de Nariño, Colombia, dentro de una geografía de difícil acceso. Al igual que la mayoría de ciudades latinoamericanas nació de la comunión entre la geografía y la ciudad trazada, tal vez por eso es tan recurrente encontrar en la ciudad elementos que jerarquizan el componente geográfico como una forma de entrelazarse con sus orígenes. Esa comunión entre geografía y ciudad se ve reflejada desde el momento de su fundación, en el caso de San Juan de Pasto, su transformación urbana ha involucrado a la geografía como parte de la construcción y desarrollo de la ciudad, particularmente de su centro histórico.

En el centro histórico de San Juan de Pasto se encuentran los elementos patrimoniales más antiguos y es también, el punto de inicio para expandirse hacia la periferia. En el estudio de su evolución es fundamental examinar elementos como la traza, la manzana y sus transformaciones pues son fundamentales para entender el desarrollo urbano de la ciudad y de sus distintos elementos urbanos como son, en este caso, los pasajes.

Este capítulo aborda los pasajes desde su origen en el centro histórico, donde los pasajes se entienden desde diferentes ángulos; desde la geografía, como elementos que evocan la integración de la ciudad con el paisaje natural, y desde el damero como espacios que en un determinado período de tiempo fueron parte de la transformación de la manzana. El área de estudio de esta investigación se encuentra delimitada por su centro histórico (Figura 6), localizado entre la antigua calle Soto, actualmente la calle 19, la calle Bogotá o calle 20, la antigua calle Azuero (hoy carrera 25) y la calle Santander, hoy carrera 24. De acuerdo con lo representado por Higinio Muñoz en su plano de la ciudad de 1864 titulado "Croquis del Plano de Pasto"<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Los nombres de las calles se tomaron del estudio que Narváes-Portilla (1997) hace del plano de 1864 desarrollado por Higinio Muñoz el cual fue el croquis más extenso de San Juan de Pasto hasta esa fecha.

## 1. Los pasajes y la geografía

Ese río me baña el corazón.

En el sur. Vi rebaños de nubes y mujeres más leves

que esa brisa que me mece la siesta de los árboles.

Pude ver, os lo juro, era en el bello sur. (Arturo 1998, pág.57)

Como el poeta *Aurelio Arturo* lo canta a través de su poesía, la geografía es un elemento recurrente en San Juan de Pasto. Esta ciudad se ubica dentro del Valle de Atriz, al pie del Volcán Galeras rodeada al norte por el cerrillo Maridiaz, al suroccidente por la loma de Santiago (la loma con mayor altitud del Valle) y al oriente con el cerro de Otero. Todo este conjunto ha generado una abrupta *geografía*<sup>9</sup> que rompe, y da origen a verdaderas fronteras naturales. (Figura 7)

La geografía en San Juan de Pasto es un elemento evocador y contemplativo que ha tenido una presencia continua desde el momento mismo de la elección del sitio de fundación, la cual estuvo ligada a la presencia de tres caudales de agua: El río de Las monjas al oriente; la quebrada de Mijitayo y las quebradas de Chapalito y Caracha al suroriente de la ciudad<sup>10</sup>. Estos límites geográficos han marcado la expansión urbana, la movilidad y las dinámicas sociales y culturales de quienes la habitan, así lo expresa Bernabé Riveros al referirse al comportamiento de la geografía en la región de Nariño:

---

<sup>9</sup>La geografía es un elemento primordial para la ubicación de la ciudad y fundamental desde un principio en el proceso de selección del sitio ideal para su fundación, para el abastecimiento y para la estrategia por parte de los colonizadores. En el caso de San Juan de Pasto el Valle de Atriz fue el lugar idóneo para comenzar el proceso de conquista y colonización, no sólo por sus riquezas naturales, sino también por su ubicación estratégica, la cual sirvió como una muralla importante para la defensa militar.

<sup>10</sup> *Rosa Isabel Zarama* (2005) en su obra *Vida cotidiana en San Juan de Pasto, 1770 -1810* hace referencia a la conquista y fundación de la ciudad “ Fue establecido aproximadamente en 1541 cuando Sebastián de Belalcázar dividió el territorio que fue conferido en quince tenencias o provincias menores de jurisdicción separada”. (pág.27)

Los valles que se tienden al pie del nacimiento de los tres ramales de la cordillera de Los Andes. La bondad del paisaje geográfico con sus colinas onduladas se ha reflejado en la vida sencilla de sus habitantes, (...).Pasto, la ciudad del Valle de Atriz, fundada por el capitán Lorenzo de Aldana, encerrada entre las colinas que hacen cerco al volcán de Galeras que la domina por el poniente, sorprende por su progreso. (Riveros 1946, pág.286)

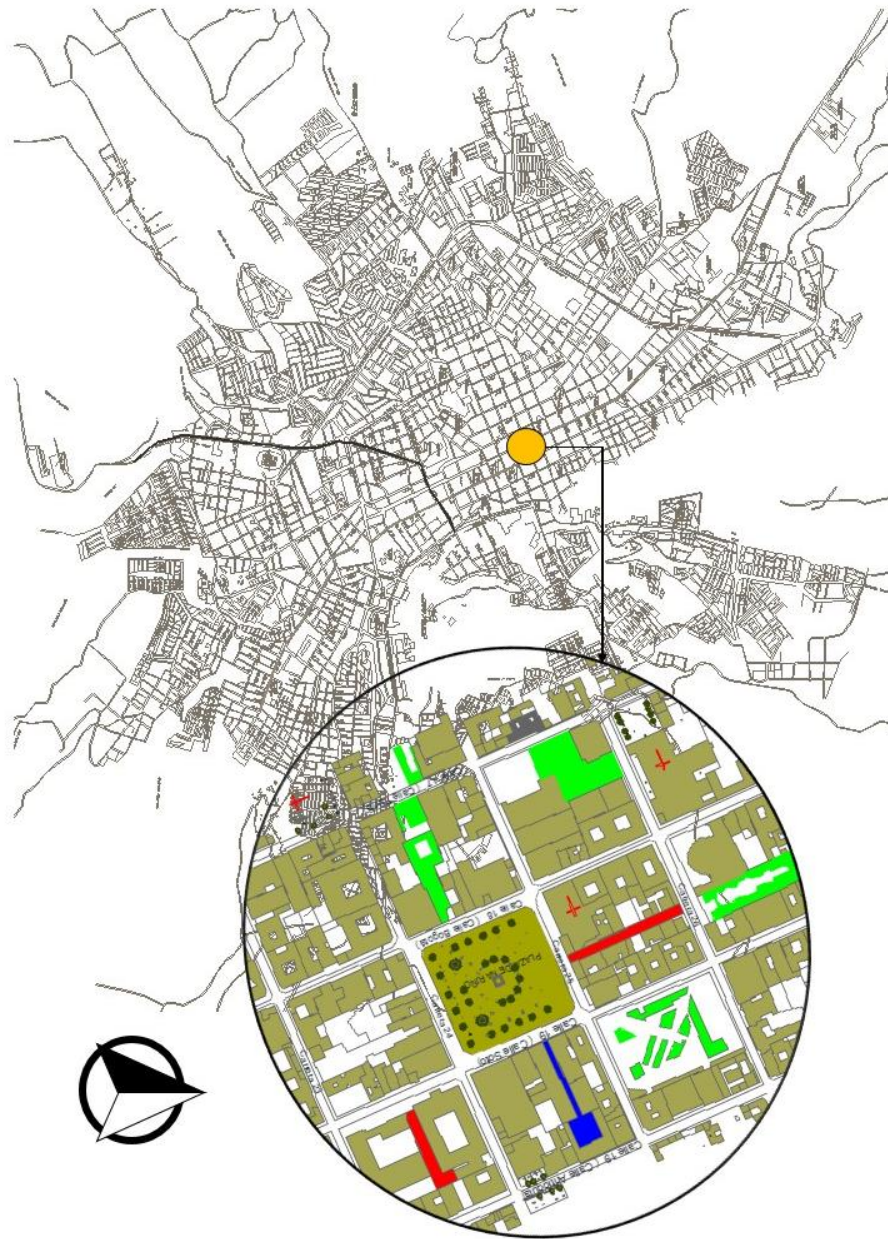
La geografía es también un elemento que ha señalado el destino y la forma de actuar de los habitantes de San Juan de Pasto. Desde su fundación los límites geográficos aislaron a los pastusos en su región, dificultando sus relaciones con el resto de Colombia, dicho encierro hizo que crecieran forjando su propia historia, leyes y cultura con base a sus barreras geográficas. Su ubicación se convirtió con el tiempo en un recurso privilegiado que se utilizó como ruta comercial; una ruta que en contraste con la aridez de la región norte, llamaba la atención de los cronistas por sus colinas, caudales y el imponente volcán Galeras.<sup>11</sup>

Pasto estaba en el camino entre la Nueva Granada y Quito, y todo el Sur, era el paso obligado de los negocios y comercios. Por esto había que dominarlo. Por esto las luchas siguieron hasta conseguir su libertad. No por ser Pasto, sino por su camino, ruta, trayecto. No había otro, (...). Pasto es camino entre selvas y mares, y lo fue entre el Virreinato y su Presidencia. Si uno está en un camino, debe estar en forma para seguir en su existencia de ruta sin puertas y sin trabas. Yo soy el camino y la vida, al decir esto, en nada se desmerita a quien así se calificó. Pasto debe ser camino, ruta, pasaje no venta. (Ernesto Angulo, 1968 pág.55)

---

<sup>11</sup> Zarama (2005) ratifica lo mencionado explicando “A nivel geográfico Pasto era una ciudad aislada, a varios días de camino de Popayán y Quito, su encierro se fortaleció por la presencia de los cañones de los ríos Juanambú y Guáitara, y el territorio del Patía cálido y árido que dificultaban el acceso”. (pág.28)

San Juan de Pasto como paso obligado entre dos países (Colombia y Ecuador) se convirtió en una ciudad de transición, de caminos, rutas y pasos, donde la geografía ha marcado unos límites que han definido el estar dentro o afuera de la ciudad, este imaginario se ha proyectado con el pasar de los años a la periferia, a sus calles, a sus construcciones y en el carácter comercial que ha adquirido la región. Ese carácter comercial se delata en cada espacio y edificio que define ese tipo de uso, uno de ellos es el *pasaje Corazón de Jesús*; un pasaje que en pleno corazón de la ciudad invita a hacer un recorrido visual y comercial recordando aquella San Juan de Pasto como ciudad de paso y arribo que se esconde bajo las colinas y riachuelos, que a la par abre sus inmensas puertas y sirven de guía al peatón sorprendiéndolos por primera vez.

**Figura 6. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto**

Plano de la ciudad de San Juan de Pasto donde se ilustran las manzanas y calles actuales de San Juan de Pasto [Ilustración realizada por María Rosa Jojoa] (planimetría POT 2014) Fuente: plan de ordenamiento Territorial Anexos POT 2010. *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 7. Vista panorámica de la ciudad de San Juan de Pasto**



Vista panorámica de la ciudad de San Juan de Pasto tomada desde la vía occidente cercana al cañón, [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Panorámica, 2015] Archivo personal. *San Juan de Pasto, Nariño*.

## **2. La traza y los pasajes de San Juan de Pasto**

Uno de los espacios más evocadores en la construcción de las ciudades es el centro histórico, constituido por uno de los elementos más importantes, *la traza*, es el alma de la ciudad y la articuladora de la aglomeración urbana. Es una de las piezas con mayor carga simbólica, porque es allí donde nace la ciudad, como bien lo dice Marina Waisman (2009) en su libro *el interior de la historia "Histografía arquitectónica para el uso de latinoamericanos"* “la traza urbana es, pues,

uno de los elementos básicos del patrimonio, fundamental para la preservación de la identidad” (pág.132). La traza a nivel formal es una red vial compuesta por un sistema de calles con un ancho de la misma longitud que se cruzan entre sí y que delimitan y le dan dimensión a las manzanas que le rodean.

La traza y las manzanas le dan vida al damero, en él se focaliza el poder, se erigen las principales instituciones públicas y religiosas, es esencial para el levantamiento de la ciudad y su permanencia en el tiempo, es también uno de los símbolos más importantes del patrimonio y de la memoria urbana. El damero está conformado por una cuadrícula de ocho manzanas perfectas y como explica *Carlos Martínez* (s.f) en su libro *apuntes sobre el urbanismo en el nuevo reino de granada* “es notablemente sencillo. No requiere un complicado diseño previo, no otros instrumentos que unas cuantas miras o piquetes improvisados, una escuadra, un cordel y algunas herramientas de campo. Exige, eso sí, método y maestría en la persona encargada del replanteo en el terreno” (pág. 63) En el caso de San Juan de Pasto al igual que en la mayoría de regiones latinoamericanas, la construcción de la ciudad colonial<sup>12</sup> siguió los parámetros del modelo español, el cual adoptaba el sistema reticular con una plaza en el centro sobre el cual daban a todos sus frentes los edificios más representativos, como una iglesia, comercio y justicia. *Jaime Salcedo* (1996) en su obra *Urbanismo Hispano - Americano siglo XVI, XVII y XVIII*, la califica dentro del modelo de *traza quiteña*, donde se destaca la forma cuadrada de la manzana, un trazado orientado

---

<sup>12</sup> La ciudad Colonial es un modelo replicable (plaza central y damero) que los colonizadores españoles utilizaron en la mayoría de ciudades americanas, adecuándolo a las necesidades de cada región, sin importar el tipo de topografía o las necesidades de asentamientos. Se replica incluso usos de suelo similares, sin importar las necesidades de los colonos o el clima.



de tal manera que la mayor extensión se realiza por la parte del valle de Atriz y la ubicación de la iglesia matriz con su fachada principal dando a la calle<sup>13</sup>.

Unos de los factores más importantes en la fundación de la ciudad colonial fue la ortogonalidad como una constante al momento de su construcción, o en palabras de Salcedo (1996) “La ortogonalidad del trazado es la más notoria característica de la ciudad indiana” (pág.28) esto se materializó en el concepto de “orden” como la principal particularidad en la ejecución de la ciudad. Ese orden se materializó en la organización de las ideas que fundaron las colonias, siendo la geometría el principal componente para darle forma al damero. En el caso de San Juan de Pasto, ese orden se empezó a ver fracturado a finales del siglo XIX con la aparición de pasos y caminos (fracturas de manzana y futuros pasajes), que introdujeron un cambio en las circulaciones y en la forma de actuar y percibir el centro histórico, o en palabras de Waisman (2009) cuando se refiere a la incidencia de los pasajes en la traza.

Han supuesto una nueva trama de circulación a la de la tradicional cuadrícula. Pero aun en este caso la vigencia de la cuadrícula no se ha perdido, como no se ha perdido la referencia a los encuentros de calles ortogonales, el modo de ordenar y numerar edificios, todo lo cual hace permanecer en la conciencia la imagen original de la cuadrícula. (pág.131)

En el largo proceso del desarrollo urbano de San Juan de Pasto de finales del siglo XIX, el trazado en damero no sufrió mayores cambios, no obstante, las manzanas cerradas fueron susceptibles a transformaciones en su interior afectando principalmente en lo que se refiere a imagen, usos y circulaciones.

---

<sup>13</sup> Salcedo (1996) ratifica lo dicho al explicar que en la traza quiteña la puerta de la iglesia matriz abre a la calle lateral, además aclara lo siguiente “Todavía dentro de la vieja tradición, de lado, abriendo a la plaza la puerta del perdón – o puerta falsa – y la fachada hacia la calle” (pág.66) algo que concuerda con la iglesia matriz San Juan Bautista.

### 3. Los pasajes en la transformación de la manzana de San Juan de Pasto

La evolución urbana de San Juan de Pasto de inicios del siglo XIX presentaba una estructura urbana similar a la colonial. *Silvia Narváes Portilla* (1997) en su libro *Evolución urbana, San Juan de Pasto siglo XIX* menciona que en la primera década del siglo XIX, San Juan de Pasto aún mantenía una planimetría trazada en damero cuadrícula u ortogonal, “Con manzanas o cuadras iguales cuyas dimensiones de 80 metros por lado, se separaron entre sí por calles de 8 metros de ancho según los parámetros del diseño español” (pág.27). Además añade que *Pablo Morrillo*<sup>14</sup> en el año de 1816 en el periodo de la pacificación ordena que se diseñe el plano de Pasto, este plano sería fundamental para entender la forma y estado del trazado urbano (damero o cuadrícula), que con el tiempo señalaría los aspectos más importantes de su entorno. Sin duda, esta elaboración se convertiría en el primer paso para entender los primeros cambios efectuados en la traza.

Fue a finales del siglo XIX cuando la manzana empezó a mostrar signos de transformación, los centros de manzanas se convirtieron en espacios utilizables con la *desamortización de bienes de manos muertas* y la subdivisión de predios urbanos (*desenglobe de solares*); que como destaca Narváes-Portilla (1997) y Zarama (2012) fue el inicio de un proceso de compra y venta de habitaciones, solares y huertos. Este hecho afectaría lentamente la imagen colonial y las manzanas de la ciudad de esa época.

“Mientras unas propiedades se redujeron, otras se ampliaron. La división de las casas y la división de los huertos para edificar nuevas viviendas fue consecuencia de las dificultades económicas por las que pasaban los pastusos, de los costos de la compra de un lote y de la

---

<sup>14</sup> General Español, conocido como el “*pacificador*”.

construcción, y a la necesidad o deseo de vivir cerca al corazón ciudadano”. (Zarama, 2012.

Pág. 96)

Es en los alrededores de la plaza donde la manzana revela sus mayores transformaciones; debido a los cambios en el lenguaje arquitectónico (colonial, republicano), a la demolición de predios para proyectar edificios institucionales de estilo republicano en el centro histórico y a la búsqueda permanente de una imagen más europea o parecida a las principales capitales de la nación. Los cambios se vieron reflejados en la estructura de la manzana ya que su ortogonalidad fue transgredida por construcciones que buscaron nuevas espacialidades en su interior dando cabida a numerosos espacios residuales que como se dijo en esta investigación se denominan *fracturas de manzana*.

Las fracturas de manzanas se convirtieron en elementos ligados a la evolución de la ciudad desde comienzos de siglo XX. En sus inicios formaron parte de la traza y su estructura abrió *pasos* y *camino*s para permitir el acceso a su interior. Las fracturas de manzana en algunos casos se utilizaron como elementos para jerarquizar el monumento arquitectónico transformándose en pasajes. Con la llegada de la modernidad, los pasajes se convirtieron en aliados de los planes de desarrollo y en elementos importantes para dar cabida al peatón en un centro histórico con problemas de movilidad, salubridad y sin cánones estéticos. En esa modernidad, época del progreso y el esplendor, los pasajes se convirtieron en posibles soluciones de habitar peatonalmente a San Juan de Pasto.

#### **4. La manzana y los pasajes a través de la cartografía**

Para iniciar el análisis de la evolución de las fracturas de manzana y su conversión en pasajes, conviene hacer un rastreo desde la principal planimetría existente de San Juan de Pasto. El plano realizado por Morrillo (1816) es contundente para concluir que la traza y las manzanas

desde la fundación de la ciudad no tuvieron mayores transformaciones formales puesto que, por más de trecientos años se mantuvo su orden urbano colonial. (Figura 8)

El plano de 1864 desarrollado por Higidio Muñoz fue el croquis más extenso de San Juan de Pasto hasta esa fecha, explicando cómo era la ciudad en detalle. Como se aprecia en él plano, por primera vez se nombran con detalle todas las instituciones, plazas y calles de la ciudad (Figura 9). En cuanto al desarrollo urbano *Narváes-Portilla (1997)* explica “la ciudad de Pasto no presenta cambios o avances significativos en la red urbana en el transcurso de 48 años” (pág.88) con lo cual se podría suponer que la consolidación urbana y la ocupación de las manzanas fue mínima o no presentó cambios significativos.

Si bien la ciudad no tuvo mayores transformaciones a nivel urbano, el interior de las manzanas si sería susceptible a cambios por su extensión; así lo relata *Sergio Elias Ortiz (1948)* en su libro *las crónicas de la ciudad de Pasto* “Como decía el ingenioso hidalgo Don Miguel de Cervantes Saavedra, (...). Ni era menester alcantarillado, porque los huertos de las casas eran inmensos, pudiendo decirse que los terrenos baldíos casi tocaban con la plaza principal” (pág.30), este fenómeno no afectó la consolidación de las manzanas de finales del siglo XIX, sin embargo, como se observará en la planimetría de inicios del siglo XX los centros de manzana se convertirían en espacios ideales para la construcción y densificación del centro histórico.

A inicios del siglo XX la transformación del damero vino acompañado de una gran avalancha de ejecución de obras institucionales y privadas y eso se vería reflejado en la planimetría que acompañaría a la época, inicialmente con el plano de tuberías para Pasto (1916) con el cual se trazó el acueducto y ubicaron las principales instituciones privadas y religiosas de la ciudad. Posteriormente con el plano direccional de la ciudad (1928) se registró por primera vez la

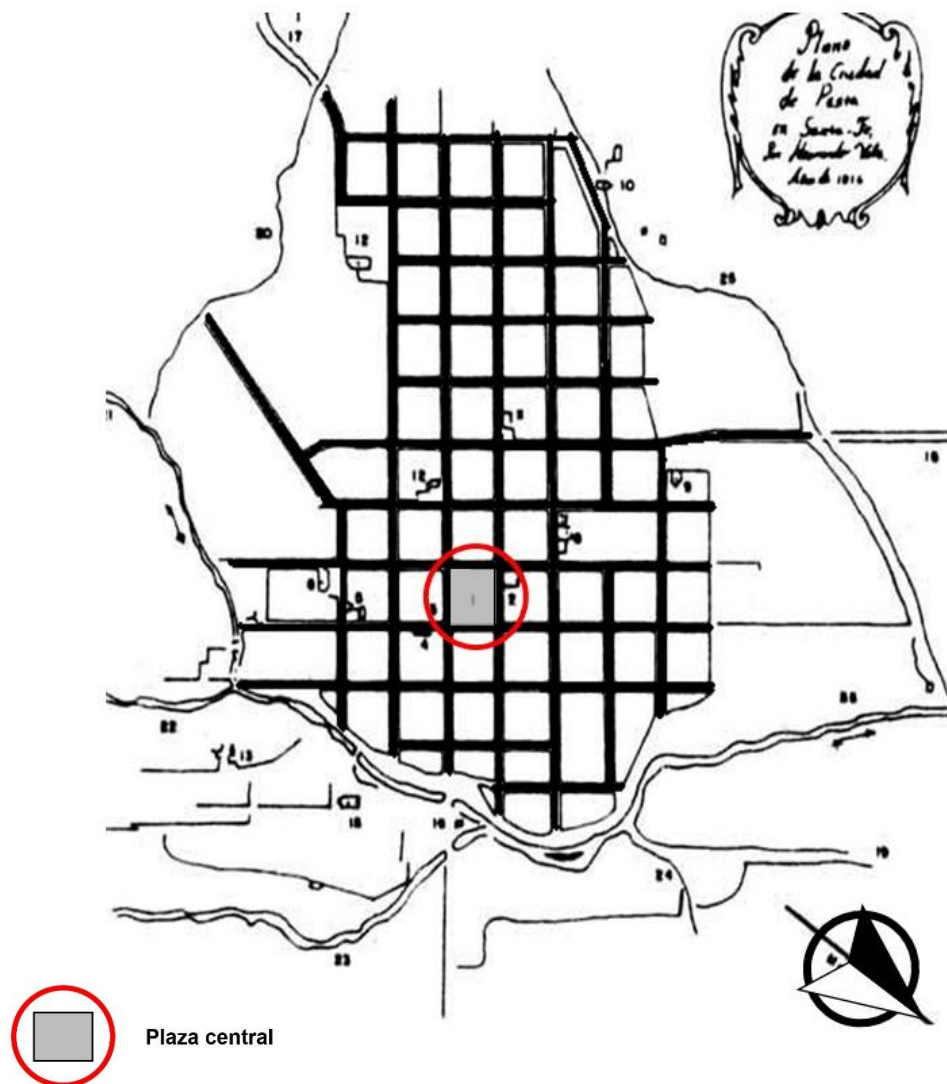
transformación urbana de la ciudad, apareciendo calles y manzanas que se expanden a la periferia. En el centro histórico sobresale la aparición de un *paso*<sup>15</sup> que marca el acceso a la Gobernación de Nariño, la aparición de este *paso* sería el inicio de una serie de construcciones en el centro histórico bajo el nombre de pasajes. (Figura 10 y 11)

La cartografía que acompañó al proceso de urbanización de la ciudad (1940-1980), abordó temas como la movilidad y el crecimiento urbano. Las nuevas tecnologías de levantamiento (técnica aerofotogrametría) permitieron detallar la tipología y división de la manzana, un ejemplo es el *plano de la ciudad de Pasto* (1952) donde se puede observar la división predial de cada manzana, (Figura 12) y la escasa densidad al interior de ellas, ratifica lo dicho por (Ortiz 1948) acerca de los grandes huertos que rodeaban la plaza principal y su escasa ocupación. Otro aspecto relevante que se observa en el plano es la aparición de dos nuevas *fracturas de manzanas y futuros pasajes* en el centro histórico y su comunicación directa con la plaza fundacional.

Los planos de Pasto de (1960) y (1970) ratifican la escasa densidad de ocupación y la fragmentación de los centros de manzana (Figura 13), además se puede observar que el pasaje de la Gobernación y el pasaje de la Carrera 24 se convierten en espacios privatizados. En la planimetría posterior los centros de manzana se utilizarían para densificar el centro histórico por medio de *pasajes comerciales*, los cuales funcionaron como soluciones comerciales y de circulación al interior de la manzana.

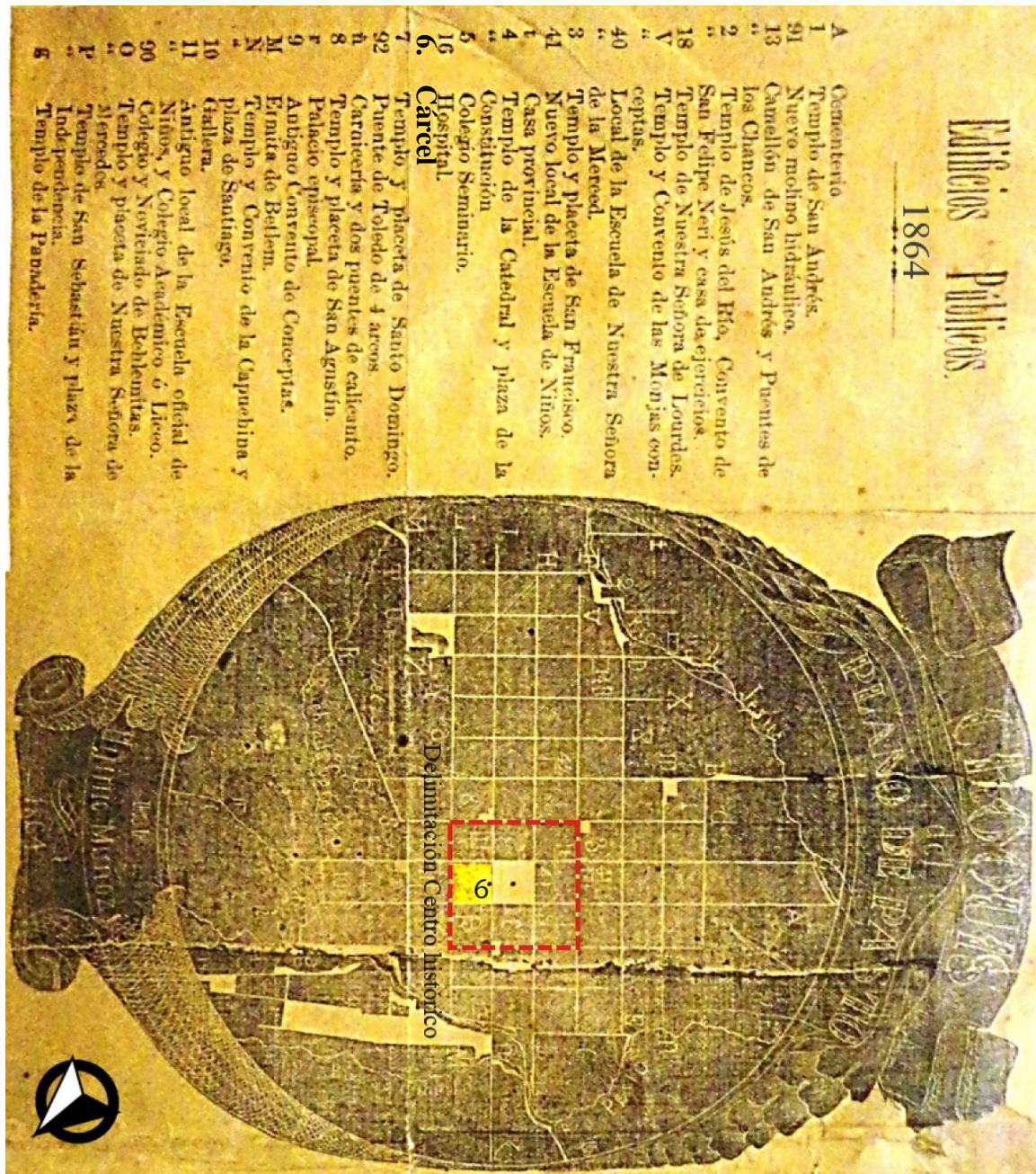
---

<sup>15</sup> El paso al que se hace referencia es al *pasaje de la Gobernación de Nariño*, para esa época no tenía connotación de pasaje y no se puede catalogar como fractura de manzana puesto que nace en un predio sin edificios exentos a su alrededor.

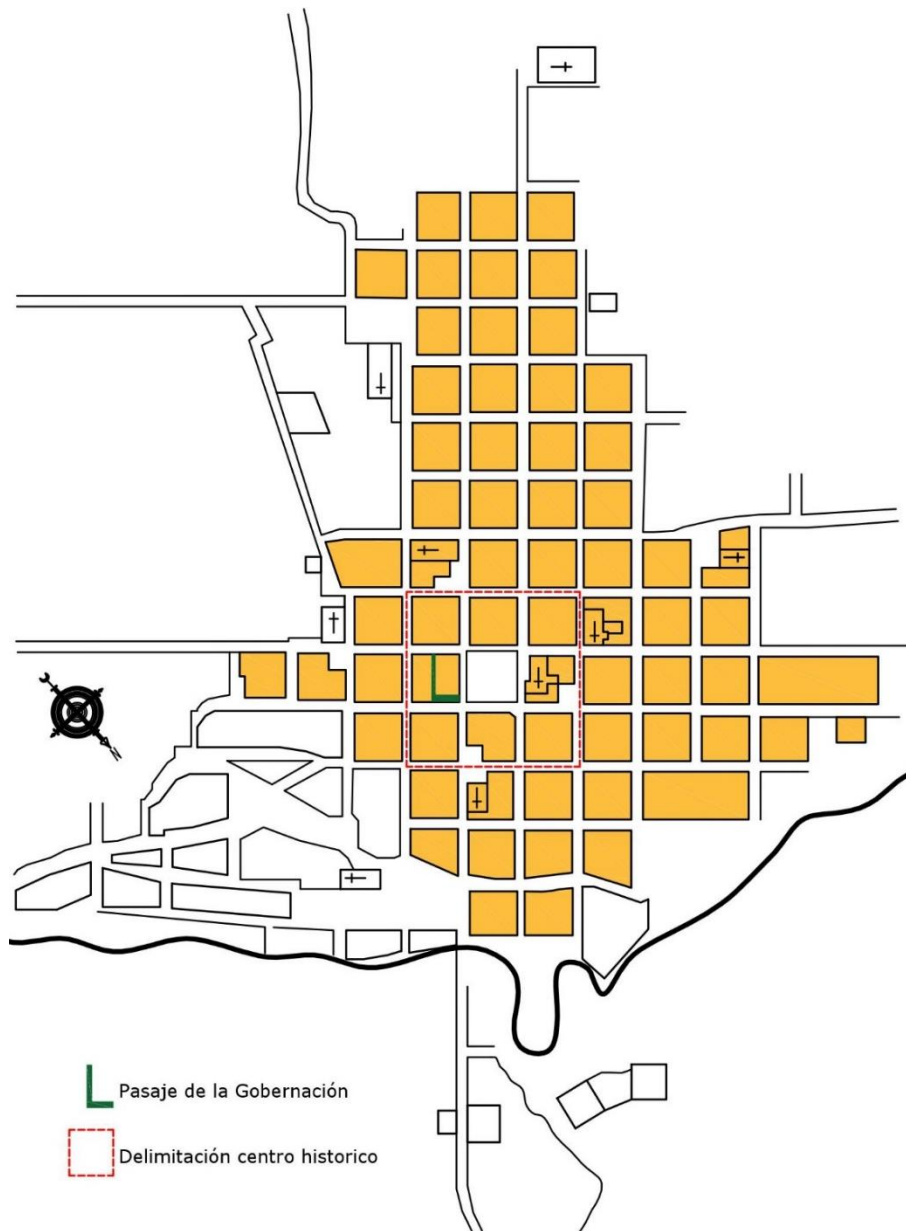
**Figura 8. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto por órdenes de Morillo**

Plano de la ciudad de San Juan de Pasto por órdenes de Morillo, [Ilustración de Morillo] (planimetría, 1816) Fuente: Narváez, S. Evolución Urbana, San Juan de Pasto siglo XIX. *San Juan de Pasto, Nariño*.

Figura 9. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto

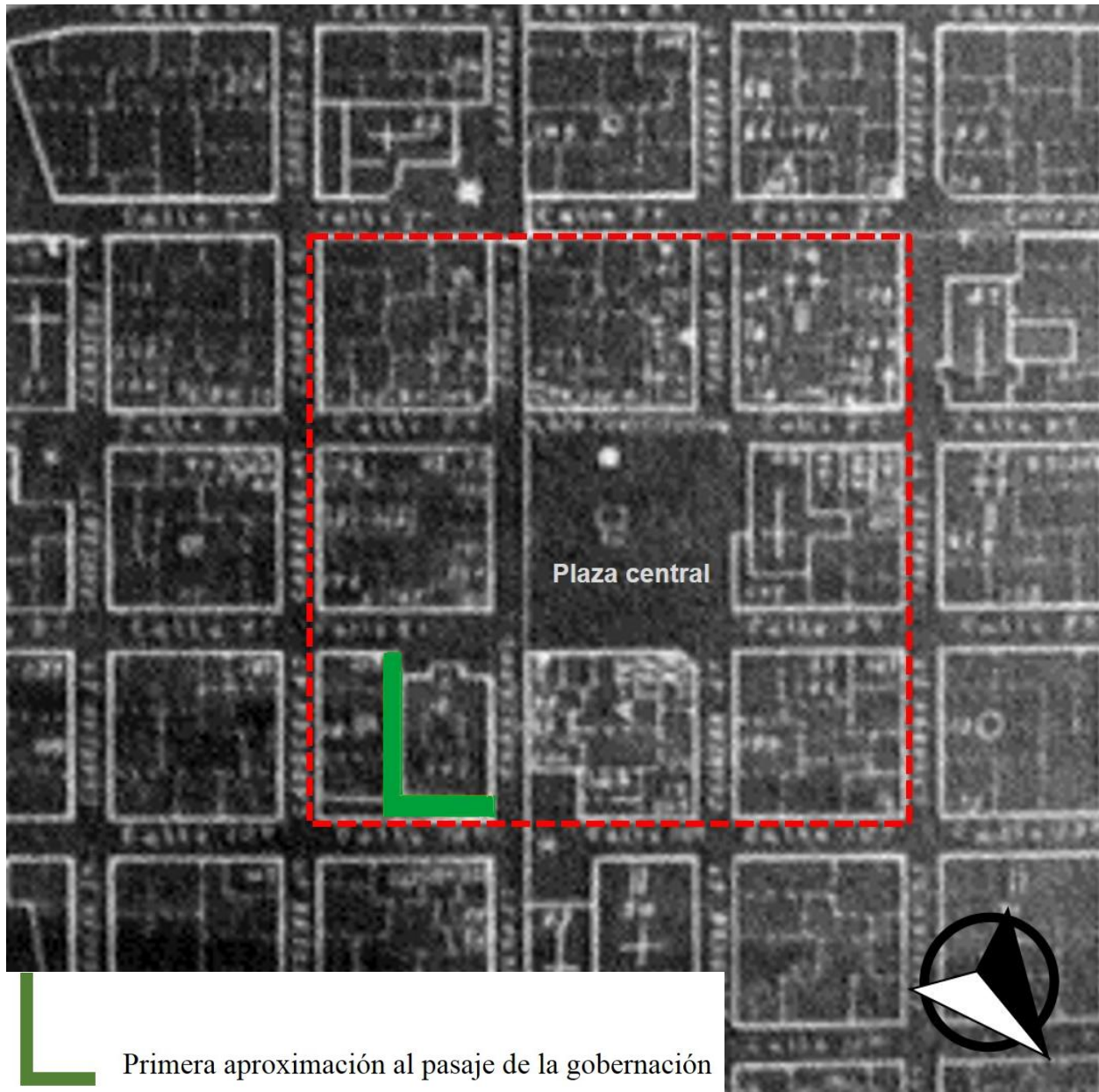


Plano de la ciudad de San Juan de Pasto por Higinio Muñoz, 1864 [Ilustración de Higinio Muñoz] (planimetría, 1864) Fuente: Centro cultural Lorenzo Lucero. *San Juan de Pasto, Nariño*. Nota: La ubicación de la cárcel se corroboró por el levantamiento del plano hecho por Álvarez (2011) y Urresty (2000)

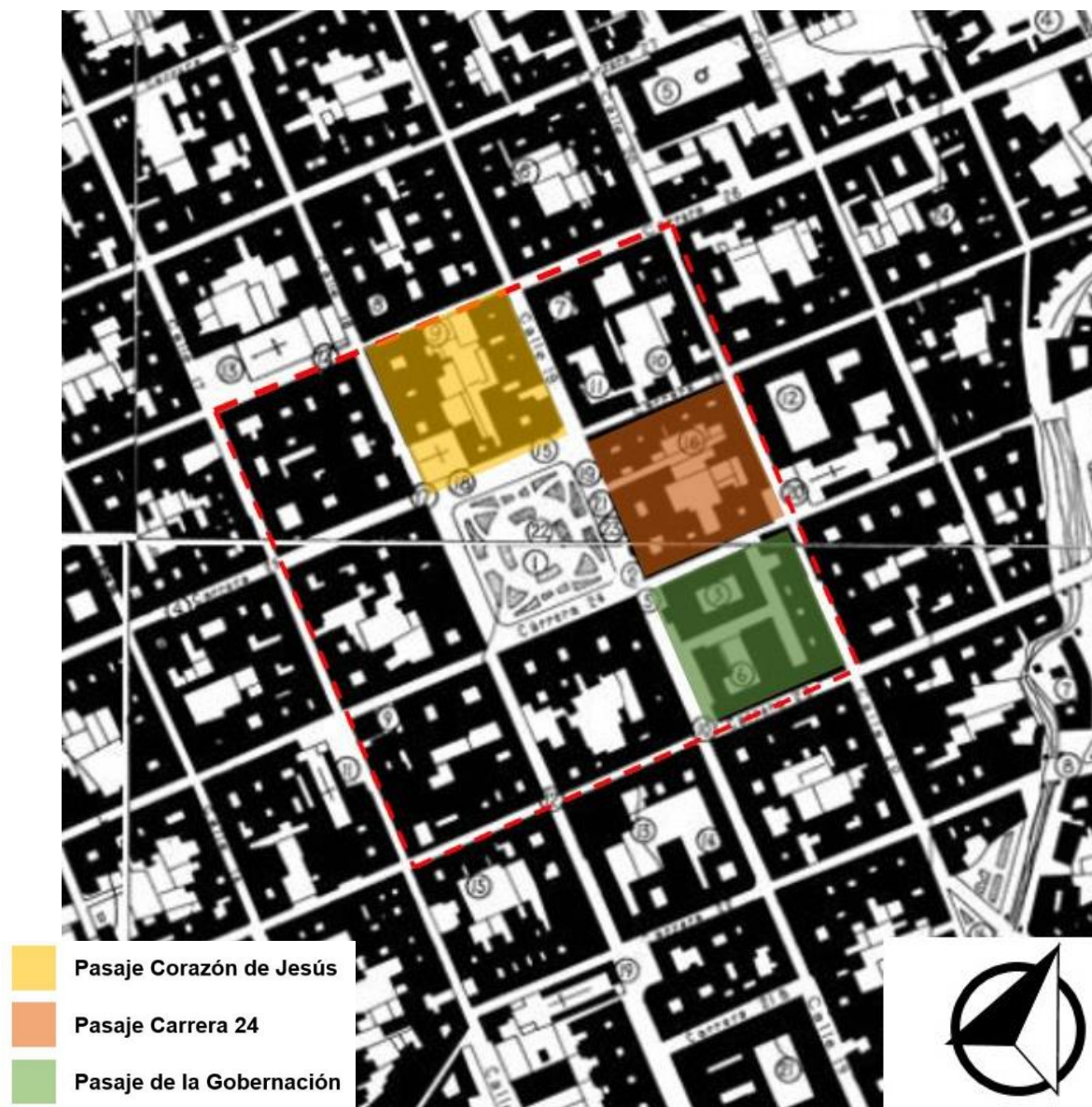
**Figura 10. Esquema del plano direccional de la ciudad de Pasto. 1928**

Esquema del plano Direccional de la ciudad de Pasto 1928 [Plano de María Rosa Jojoa] (planimetría, 2015).  
*Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

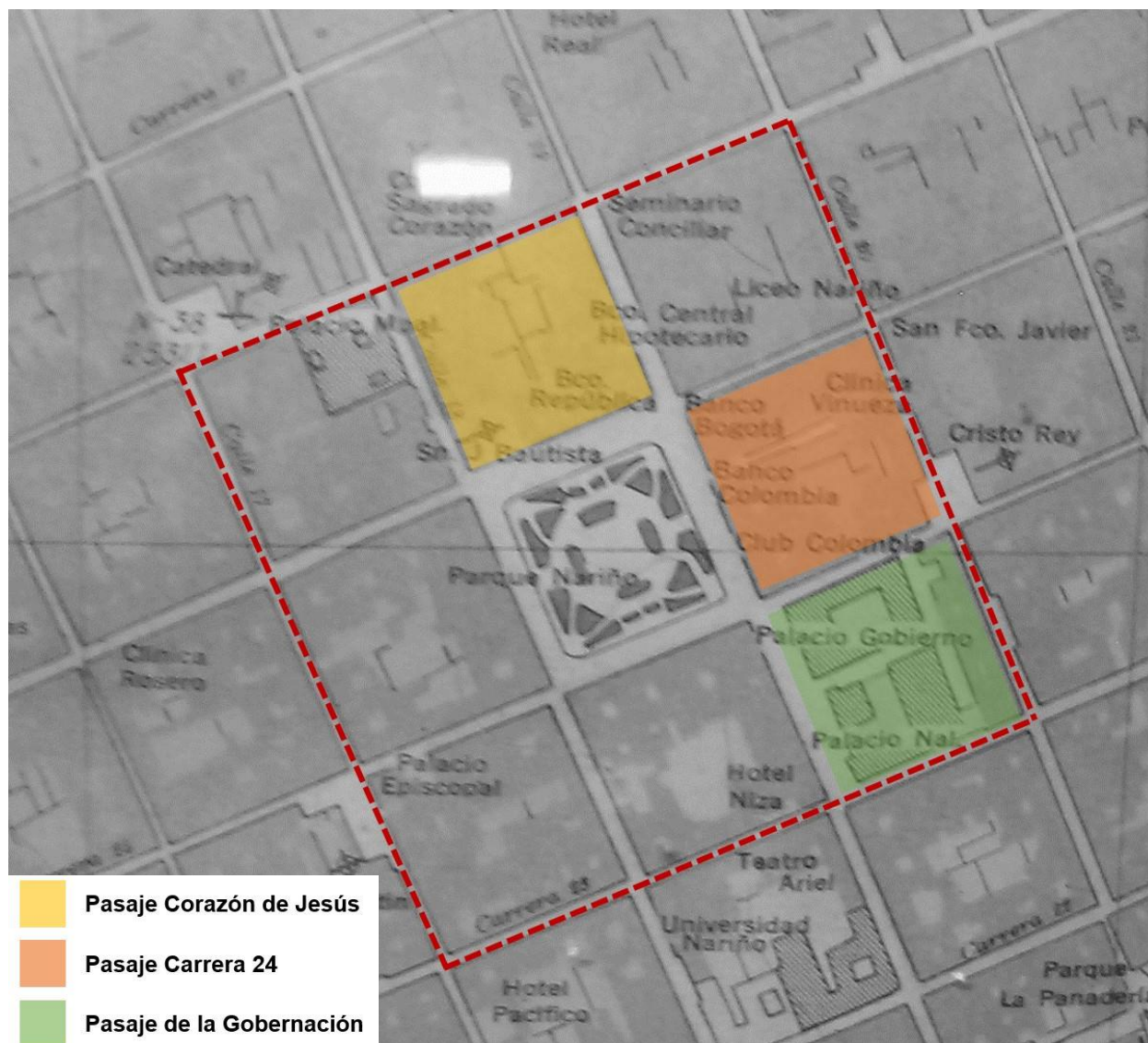


**Figura 11. Plano direccional de la ciudad de Pasto. 1928**

Plano direccional de la ciudad de Pasto 1928 donde se aprecia la primera fractura de manzana. [Ilustración N.N] (Planimetría, 1928] Fuente: Urresty J. (2000) Historia Urbana de Pasto Testimonio, *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 12. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1952**

Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1952 en el cual aparecen por primera vez los tres pasajes en conjunto. [Ilustración Instituto Agustín Codazzi] (Planimetría, 1952] Fuente: Jaime Fonseca. *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 13. Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1960**

Plano de la ciudad de San Juan de Pasto 1960 [Ilustración Instituto “Agustín Codazzi”]  
(planimetría, 1960] Fuente: Centro cultural Lorenzo Lucero. *San Juan de Pasto, Nariño*.

## 5. Los pasajes construidos en el centro histórico

A finales del siglo XIX el significado de la arquitectura y su alianza con el poder fueron de la mano y eso no fue ajeno a San Juan de Pasto. Esas alianzas se vieron reflejadas en los edificios de gran envergadura, en sus propuestas y en sus formas de ver la ciudad, utilizando el centro histórico como el lugar elegido para desarrollar gran parte de ellas. Para *Julian Urresty* (2000) en su libro *Historia Urbana de Pasto* en el caso de San Juan de Pasto, el producto arquitectónico se vio estrechamente asociado a la búsqueda de dejar atrás la rústica ciudad colonial, de buscar a través de los edificios la monumentalización y con ello mostrar el poder de la región.

El *pasaje de la Gobernación de Nariño* y el *pasaje Corazón de Jesús* se establecieron como espacios que jerarquizaron importantes construcciones de carácter institucional, transgrediendo la marcada imagen colonial del centro histórico de inicios del siglo XX. Estas construcciones se convirtieron en monumentos y en los pioneros del cambio de imagen del centro histórico, posteriormente con la construcción del pasaje propuesto por el Banco de Colombia, los pasajes cobrarían otro carácter dentro de la ciudad.

### 5.1. Los pasajes como parte de los monumentos en San Juan de Pasto

Antes de adentrarse en el estudio de los tres pasajes como monumento, conviene precisar el significado de memoria y monumento. Para Kevin Lynch, al adentrarse en el estudio de la imagen concluye: “el objeto debe tener una significación práctica o afectiva para el observador.

La significación es, también, una relación pero diferente de la relación espacial o formal” (citado por F. Choay 1970, pág. 479) Un ejemplo, es el caso de San Juan de Pasto, donde son comunes esas relaciones de la forma y el significado; construcciones como el *pasaje Corazón de Jesús* evocan en la memoria la monumentalidad propia de un edificio y también expresan la relación íntima entre la arquitectura tradicional y sus habitantes.

La imagen de la ciudad se percibe en las calles, plazas y edificios; son ellos los que dan cuenta del pasado y presente de una ciudad, los que soportan todo el peso histórico. Así como lo menciona *John Ruskin* (1987) en *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*: “la arquitectura, (...). Y aun cuando podemos vivir sin ella, nos es imposible recordar sin ella”. (pág.168)

La arquitectura del recuerdo es aquella que guarda gran parte de la memoria; se manifiesta en construcciones que prevalecen en el tiempo, que se destacan dentro del paisaje urbano por lo que representan dentro del imaginario colectivo y aportan a la identidad de sus habitantes. En San Juan de Pasto edificios como La iglesia de San Felipe, La Catedral, *La Gobernación de Nariño* o el *pasaje corazón de Jesús*, son representativos por el valioso aporte arquitectónico y por las cargas simbólicas que conllevan.

En la ciudad es cada día más frecuente encontrar construcciones de valor arquitectónico y simbólico que con el paso del tiempo han perdido su identidad, que están convirtiéndose en ruinas a costa de la desaparición de la huella irrefutable del pasado de San Juan de Pasto. Estas arquitecturas se perciben como escenarios privilegiados para rescatar la memoria y la historia de la ciudad, que como define *Françoise Choay* (1992) en su libro *alegoría al patrimonio* al acercarse concepto de monumento, “son recuerdos”.

El término, (...), denomina a todo artefacto edificado por una comunidad de individuos para acordarse de o para recordar a otras generaciones en determinados eventos, (...). La especificidad del monumento consiste entonces, precisamente, en su modo de acción sobre la memoria que utiliza y moviliza por medio de la afectividad, para que el recuerdo del pasado haga vibrar el diapasón del presente. (F. Choay 1992, pág.12)

Los edificios guardan una serie de momentos que los hacen únicos y que prevalecen colectivamente por su uso y significado. El monumento, como explica Choay (1992), evoca un

sentir contextualizado en un registro histórico. Un monumento es la ciudad misma, por su carga simbólica y lo que representa para sus habitantes, por la permanencia, las emociones y los recuerdos que evoca en el ser humano.

Los tres pasajes que se estudiarán a continuación, evidencian las dinámicas entre el pasado y presente urbano. Estos pasajes han cobrado un valor intangible en el imaginario como monumento aunque su función actual obedezca a varios usos. *El pasaje Corazón de Jesús, el pasaje de la Gobernación de Nariño y el pasaje de la carrera 34* actualmente son lugares desapercibidos en el centro histórico, sin embargo, su carga histórica prevalece en el tiempo.

## **5.2. El pasaje de la Gobernación de Nariño**

Hemos llegado a la confluencia de la “acera de abajo” con la carrera de Santander o calle de Los Portales, o lo que llamarán los Pastusos andando el tiempo, carrera 24, (...). En este rincón se levantó hace cientos de años el primitivo Convento de las Conceptas; un nuevo pálpito nos dice que aquí se construirá el Palacio de la Gobernación de Nariño. (Karl,A.Melo.1983, pág.141)

El cronista como lector y cuentista de la imagen y de las vivencias de la ciudad, vuelve a tomar la batuta para describir la historia. Cien años pasan desde la caída de un convento y es necesario recurrir a ello para esclarecer el origen del pasaje de la Gobernación de Nariño. La crónica vuelve a hacer presencia como un acto de discurso.

Para entender el particular uso de este pasaje, concebido como un paso que daba la posibilidad de alejar la Gobernación de Nariño de un edificio exento, hay que remontarse a 1581, fecha en la que este particular predio empezó a presentar cambios.

El edificio se localiza en la esquina o cruce de la antigua calle Buenaventura (hoy carrera 23) y la calle 19 o calle Soto (Figura 14). Su primer uso fue residencial, siendo propiedad del presbítero *Andrés Moreno Zúñiga*, quien posteriormente lo donó con el fin de convertirla en la sede del Convento de Las Conceptas según lo refiere el historiador Ortiz (1948):

Una vez decididos los vecinos de San Juan de Pasto a tomar la fundación del convento de Concepcionistas a su cargo, en lo primero en que pensaron fue en la ampliación y reconstrucción de una casa que para efecto donó el presbítero prebendado Andrés Moreno Zúñiga, a quien es preciso señalar como el verdadero fundador de dicho predio. (pág.12)

Durante un año, la vivienda destinada para el Convento de religiosas de clausura soportó diferentes remodelaciones y adaptaciones en su estructura arquitectónica. Su extensión fue considerable si se tiene en cuenta que para aquel entonces la construcción ocupaba más de dos tercios de la manzana en que hoy se encuentra el edificio de la Gobernación. La historia lo sostiene así:

La obra de reparaciones y adaptación del edificio que dicho sea de paso, era una fábrica de construcción pesada en parte de mampostería y en parte de tierra apisonada y que ocupaba más de dos tercios de la manzana en que actualmente se levanta el edificio de la Gobernación del Departamento, quedó concluida en menos de un año, pues principalmente los trabajos estuvieron terminados a fines de septiembre de 1823, menos la ermita, que debía servir para uso público y para actos religiosos del convento la cual se concluyó 4 meses más tarde (Reseña histórica gobernación de Nariño, 2009)

En febrero de 1864, cuando en aplicación del decreto de desamortización de bienes de manos muertas, las Conceptas fueron obligadas a cambiar de domicilio porque se supo, por orden superior, que la edificación que ocupaban pasaría ahora a formar parte del patrimonio de la

República. Del paso de las Conceptas queda el recuerdo y el nombre de la calle conocida popularmente como “la calle de las Monjas”. La construcción sirvió a partir de aquel tiempo para diferentes fines. Al respecto Narváes-Portilla (1997) refiere que desde 1881 se previó levantar una entidad educativa, que desde entonces fue un proyecto del municipio.

A finales del Siglo XIX y principios de XX, en el predio que actualmente ocupa la Gobernación de Nariño, se formó una pequeña plaza de mercado con toldos y fogones al aire libre, lugar de encuentro y reunión, anexa a la Plaza fundacional. En 1904, bajo la presidencia del General *Rafael Reyes* se constituyó el departamento de Nariño, en homenaje al precursor de la independencia Antonio Nariño. Posteriormente, se eligió como gobernador a *Julián Buchelly Ayerbe*<sup>16</sup>. *Rodrigo Espinoza* (2009) en su libro *Pasto la ciudad de Rutila*, menciona que ante la situación de no contar con una sede propia del Gobierno Departamental, se adelantó el modelo de lo que sería su edificación. La Gobernación de Nariño se visualizó como la primera de una serie de construcciones para dotar a la ciudad de un ornato público digno de la época<sup>17</sup>.

En su diseño se visualiza un edificio de cuatro pisos dejando a un lado la concepción de una ciudad horizontal de no más de dos pisos. Según Urresty (2000) Los planos arquitectónicos fueron encargados a don *Gualberto Pérez Eguiguren*<sup>18</sup>, ingeniero ecuatoriano, y la dirección

---

<sup>16</sup> *Julián Buchelly* fue el primer Gobernador de Nariño; nació en 1865. Fiel amigo del General Reyes, implantó las primeras normativas de aseo y movilidad para la ciudad de San Juan de Pasto. En el campo de la infraestructura fue promotor de la carretera al Carchi y al Diviso, de las primeras líneas del Ferrocarril Tumaco – Pasto y de la carretera del Pacífico. Fue fundador de la Universidad de Nariño, y creó además la Facultad de Ingeniería y Matemáticas. Bajo su mandato dio prioridad al desarrollo de la movilidad e infraestructura en el departamento. (R. Ilustración Nariñense, 1935, pág. 28)

<sup>17</sup> Entre los edificios que se construyeron iniciado el siglo XX se destacan la Universidad de Nariño sede Centro, la iglesia de la Catedral, el colegio San Francisco Javier, el pasaje Corazón de Jesús, entre otros.

<sup>18</sup> *Gualberto Pérez Eguiguren (1857-1929)* “fue un importantísimo profesional quiteño, graduado en el año de 1887 de ingeniero civil en la Escuela Politécnica creada años antes por el presidente ecuatoriano Gabriel García Moreno. Fue autor de varios proyectos arquitectónicos, como por ejemplo el Mercado de Santa Clara (1897) entre otros. Estuvo activo como profesional en Quito hasta la década de los veinte. También es relevante que el mismo año de su graduación (1887) realizó el más preciso plano de la ciudad del siglo XIX, el cual es considerado como el primer



técnica, al Sacerdote de la orden filipense *Juan Bautista Buchely* en su calidad de *Director de Obras Públicas* del departamento.

La ciudad sin duda cambiaría. Hasta el siglo XIX las edificaciones más sobresalientes del casco urbano que venían desde la colonia fueron las iglesias y los conventos. En esa época, San Juan de Pasto no contaba con un edificio institucional de relevancia, y es en 1910, por impulso del Gobernador Gustavo Guerrero Herrera<sup>19</sup> (Gobernador en aquel tiempo) que la construcción del primer edificio de carácter civil se hizo una realidad. La obra arquitectónica debía imprimir relevancia en el panorama arquitectónico de la ciudad; de allí nació el empeño de convertir la estructura del nuevo edificio en algo singular. La complejidad de la obra atrasaría su inauguración como menciona Urresty (2002) “La primera piedra es colocada el 24 de julio de 1910 pero los trabajos solo se inician cinco años después y se prolongan hasta 1920” época en la cual se inauguraría el *Palacio de la Gobernación de Nariño*.

En la concepción formal del edificio cobra valor un *paso* que rodea la edificación. Este espacio no puede ser catalogado como una fractura, por tanto consigue separar el edificio de un predio sin edificaciones, aun así logra jerarquizar la construcción. Este aislamiento, desde sus inicios, se contempló de uso exclusivo de la Gobernación de Nariño, sin embargo, con el tiempo se convirtió en un foco de propuestas que lo visualizaron como un posible pasaje que se conectara con la plaza central.

En 1941, *Karl Brunner* contempló su uso dentro del plan de Pasto Futuro, como parte de la estrategia de movilidad, pasando su función de uso privatizado a uso abierto y denominándolo

---

levantamiento catastral de la ciudad. (Fernando Resendiz. S.f). En el departamento de Nariño fue el encargado de la construcción del Palacio de la Gobernación de Nariño y de la iglesia de las Lajas.

<sup>19</sup> Gustavo S. Guerrero Herrera gobernó del 5 de octubre de 1911 a 1913 según lo referencia el libro *Nariño 93 años*, publicado por la Gobernación de Nariño (1997)

bajo el nombre de pasaje. Posteriormente, en 1944<sup>20</sup> el arquitecto *Bruno Violi* diseñó el Palacio de Justicia respetando su continuidad, así lo que antes era una *L se convirtió en una T* que unió a los dos edificios. (Figura 15). Para el arquitecto *Alejandro Paz*, quien es el actual director de Obras de la Gobernación de Nariño, el objetivo era claro: “el palacio judicial planeó que la T fuera abierta pero eso nunca pudo hacerse una realidad”. Los planes reguladores de 1968 y de 1985 consideraron mantener su uso como espacio abierto manteniendo viva la imagen de pasaje.\* Sin embargo, con el transcurrir del tiempo el uso privatizado del edificio de la Gobernación enterró ese ideal de pasaje.

### **Lenguaje arquitectónico: El pasaje de la Gobernación.**

Desde su acceso, el *pasaje de la Gobernación de Nariño* guarda los vestigios de aquello que pudo llegar a ser, la puerta que se levanta en su fachada frontal (carrera 24) y que se proyectó como su posible entrada, sigue los cánones formales del frontispicio del acceso principal, sin embargo, el decorado se decanta por columnas rectangulares, con capiteles corintios en escayol, predomina la línea recta que jerarquiza el arco a medio punto jerarquizando la entrada. En el caso del acceso principal el pasaje pierde su jerarquía (calle 19) la entrada es una reja en hierro anclada al edificio principal de la Gobernación. (Figura 16 y figura 17)

El pasaje está rodeado por las fachadas de la Gobernación de Nariño y el Palacio de Justicia, siendo un espacio privatizado y su lenguaje arquitectónico está ligado a estas edificaciones, por lo que es necesario hablar de ellas. La fachada principal de la Gobernación (Figura 18) se destaca por un pórtico de entrada a la construcción con un frontis modular de dos niveles tallado en piedra a

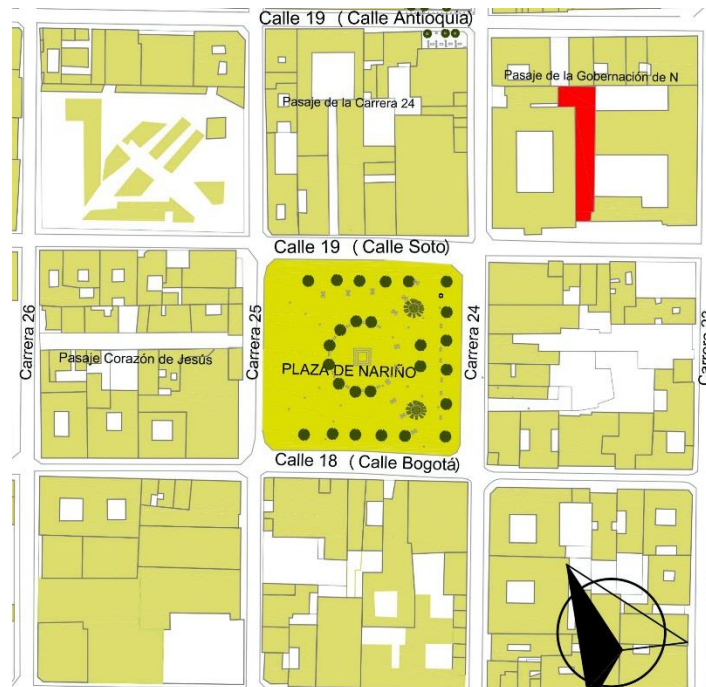
---

<sup>20</sup> La fecha de construcción se encuentra en el libro: Urresty, Julián (2000) *Historia Urbana de Pasto*, Testimonio, Bogotá, Pág. 274.

\* Nota: ver págs. 99-103 en este documento.

cargo del maestro cantero de origen bogotano, *Ramón Molina*. Todo el conjunto de fachadas están caracterizado por elementos como los frontis, cornisas, balcones, capiteles, basamentos y columnas, (este diseño se maneja en todas las fachadas internas). La fachada frontal es el resultado de un ordenamiento rectilíneo de ejes que se ajustan en el espacio, lo cual regula de una forma ordenada y proporcionada los diferentes vanos que la componen. El palacio de Justicia se compone por dos construcciones; la primera está compuesta por dos pisos, siendo el eje de su composición la simetría y esto se aprecia en la disposición de sus vanos. La segunda está compuesta por diez pisos y sobresale el ladrillo a la vista, generando un claro contraste con otras construcciones del centro histórico y la composición de la manzana. Las tres construcciones le suman al *pasaje de la Gobernación* un juego de texturas y niveles que hacen que caminar por este espacio se convierta en un recorrido por distintos estilos arquitectónicos manejados en la ciudad.

**Figura 14. Localización del Palacio de la Gobernación de Nariño**



Localización del Palacio de la Gobernación de Nariño [Plano de llenos y vacíos POT 2014] Fuente: Roberto Erazo Navarrete. *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 15. Proyección del pasaje de la Gobernación de Nariño**

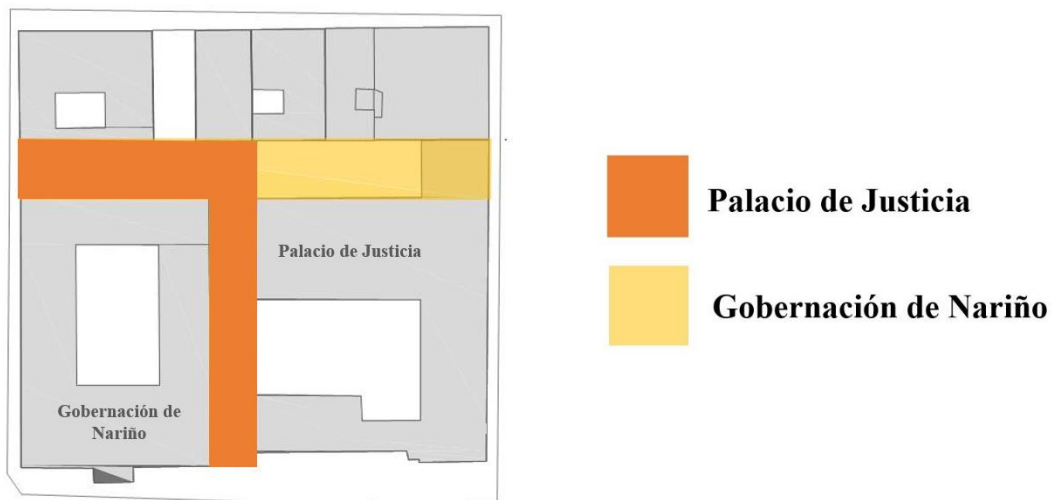


Ilustración de la proyección del pasaje de la Gobernación de Nariño entre 1941 hasta la construcción del Palacio de Justicia [Esquema, 2015] Realizó: María Rosa Jojoa. *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 16. Fachada lateral izquierda: Gobernación de Nariño por la carrera 24**

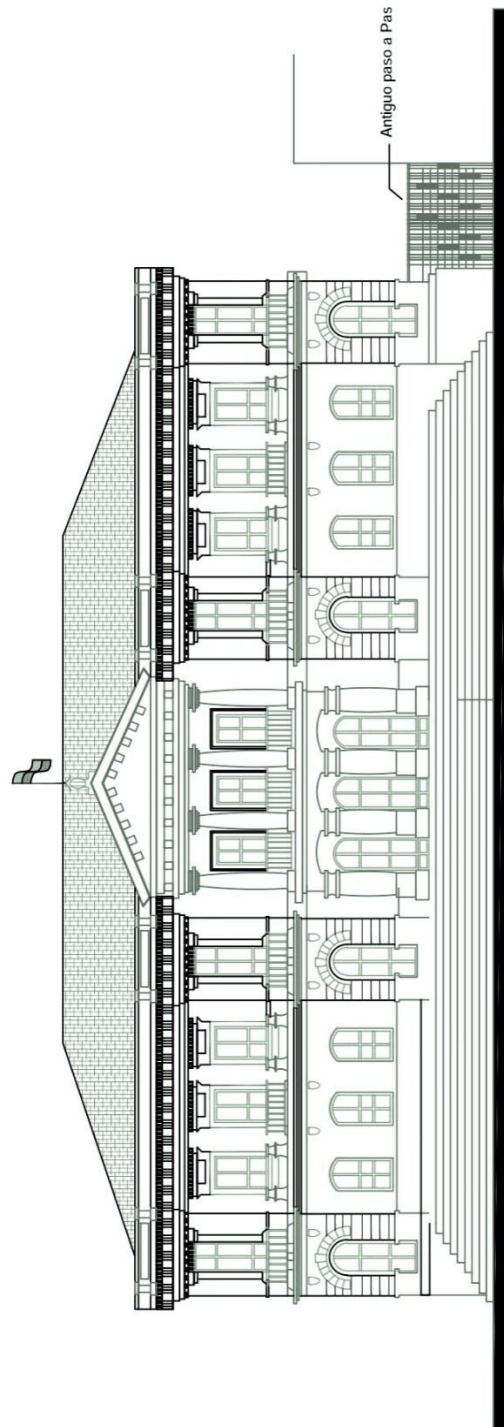


Fachada lateral izquierda de la Gobernación de Nariño por la carrera 24 [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Gobernación Municipal, 2014). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 17. Fachada principal de la Gobernación de Nariño por la calle 19**



Fachada principal de la Gobernación de Nariño por la calle 19 [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Gobernación Municipal, 2014). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 18. Fachada principal: Gobernación de Nariño por la calle 19: estado actual**

Fachada principal de la Gobernación de Nariño por la calle 19 [Plano de María Rosa Jojoa] (Gobernación Municipal, 2014). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

### 5.3. Pasaje Corazón de Jesús

Tenemos la impresión que con el tiempo que todo lo muda y lo transforma, este colonial inmueble será reemplazado por otro. Llegará un Obispo español, de ojos azules, cuyo nombre será Antonio María Pueyo de Val, y levantará en este mismo sitio un moderno edificio que llevará el nombre de “Pasaje del Sagrado Corazón de Jesús”. (Karl. 1983, pág.141)

El *pasaje Corazón de Jesús* se localiza entre la calle Bogotá, hoy calle 18, la calle Soto o calle 19 y frente a la calle Santander (actual carrera 24) (Figura 19). Fue inaugurado entre 1928 y 1934 convirtiéndose desde esa época en una de las construcciones más emblemáticas de la ciudad, no tanto por su uso institucional sino por su monumentalidad arquitectónica que sobresale en el conjunto urbano del centro histórico. El edificio fue encargado por Monseñor *Antonio María Pueyo de Val*<sup>21</sup> que se desempeñaba bajo el cargo de Obispo de la Diócesis de Pasto. Su nombre nació de la iniciativa del obispo y de la devoción que el prelado tenía al Sagrado Corazón de Jesús.

Las fechas de la construcción lo sitúan entre 1910 a 1928 como lo asegura Urresty (2000) “el pasaje se inauguró el 11 de marzo de 1928, fue construido por *Lucindo Espinoza*<sup>22</sup> adaptando bajo petición del Obispo, el Arco da Rúa Augusta, ubicado en Lisboa”. (pág.235)

El proyecto se destaca por un arco abovedado en doble altura (inspirado en el Arco del Triunfo romano) que se enfrenta a la plaza principal. Para Urresty (2000) la construcción no es del

---

<sup>21</sup> Pueyo de Val nació en España, fue uno de los personajes más destacados de los años veinte del siglo pasado. Llegó en 1918 a San Juan de Pasto y en solo once años dio un impulso formidable a la ciudad. El Obispo se destacó por las numerosas obras de interés público y religioso que construyó; entre ellas se destacan: el pasaje Corazón de Jesús, el hospital San Rafael y el colegio San Francisco Javier. También se encargó de la ampliación y construcción de nuevas vías, como lo fueron las avenidas Boyacá en la periferia urbana y la avenida Suarez que se forma al rectificar y mejorar el viejo camino del Ejido. Pueyo de Val muere en Pasto en 1929. (Karl.A.Melo 1983)

<sup>22</sup> Lucindo Espinoza nació en 1871. fue un arquitecto que diseñó y construyó varias de las edificaciones públicas y privadas ubicadas en San Juan de Pasto y en varios municipios de Nariño. La mayor parte de fueron de carácter religioso entre los que cuales se destacan el Santuario de Las Lajas en Ipiales, la iglesia de la Catedral, la iglesia de la Panadería en San Juan de Pasto entre otros. Lucindo Espinoza colaboró durante varios años como secretario de obras públicas para el gobierno departamental. (Alarife 2009, pág.37)

todo adecuada con su entorno, porque “al tratar de adaptar el modelo extranjero en un lote angosto dio como resultado una inadecuada disposición interior con habitaciones estrechas e incómodas” (pág.235). Se podría interpretar que este pasaje nace como una construcción decorativa que carece de funcionalidad práctica porque su función era más de orden simbólico.

Como elemento urbano, el pasaje se extiende hacia la plaza mediante un arco romano abovedado en doble altura, su composición parte de una fractura de manzana que permite crear una entrada y salida hacia la plaza principal, su resolución arquitectónica tiene una clara intención de proyectar al monumento con vista al centro histórico. Este sería el segundo pasaje que tendría la ciudad. (Figura 20)

El pasaje se construyó como sede del Palacio Episcopal, sin embargo, debido a las demandas funcionales no pudo ser ocupado por sus limitaciones de espacio y se destinó a alquiler para diversos usos. El primer cambio de uso, ocurrió en 1934 cuando dejó de ser sede episcopal y pasó a ser oficina de correos y telégrafos, al respecto el autor Espinoza (2009) corrobora la información.

Las cartas se enviaban en los respectivos sobres de timbre nacional, tenían impreso “Vía Air Mail”, se les ponía las estampillas que importaban cinco o diez centavos, se compraban en la oficina de correos de acuerdo al valor según la distancia del lugar de destino. Las antiguas oficinas de los Correos Postales funcionaron en el edificio del pasaje del Corazón de Jesús. (pág.84)

La oficina de correos y telégrafos funcionó en el pasaje hasta la década de los setenta del siglo pasado cuando se trasladó a la sede de Telecom y así las instalaciones del pasaje quedaron libres para convertirse en uso privado mixto. El primer piso se adecuó para uso comercial mientras que el segundo y el tercer piso se utilizaron para oficinas (principalmente de abogados). Dentro de



los comercios destacados que pasaron por el pasaje, se encuentra entre otros, la Botica de los Médicos, la cual fue la principal farmacia de la ciudad durante varios años. El pasaje mantuvo su “uso privado” con la utilización de puertas de madera o metálicas que detuvieran el acceso de peatones al pasajes, hasta que en la década de los sesentas se abre como espacio público que conecte la plaza central con la calle 26. (Figura 21 y figura 22)

Es importante señalar como el uso del pasaje se vio afectado por la consolidación de las construcciones aledañas al camino peatonal, primero se dio la reconstrucción de la casa parroquial y posteriormente una serie de edificaciones contemporáneas, todas ellas destinadas para el uso comercial lo cual le otorga el carácter de pasaje comercial. También es necesario resaltar que esto no hubiera sido posible sin la intervención municipal del arreglo del camino peatonal, como menciona *Franco Figueroa* (2010). En su libro *Una ciudad para la memoria*.

El camino por este pasaje y hacia la actual carrera 26, en esa época frente al Colegio del Sagrado Corazón de Jesús, dirigido por las religiosas Betlhemitas en el año de 1945, era en tierra, de los dos lados con muros de tapias de barro, convertido en basurero por los desechos que tiraban los vecinos. Años más tarde, las autoridades de turno, ordenaron limpiarlo, afirmaron el camino con material de recebo, únicamente para el tránsito de la gente.

Así mismo, otro Alcalde ordenó pavimentar el camino, construir los andenes y abrir esta vía para el paso de vehículos y de peatones. Luego, otro Alcalde ordenó cerrar la calle del pasaje para el tránsito de vehículos y así, varias veces abrían y cerraban la calle del pasaje del Corazón de Jesús. En los últimos años, otro mandatorio municipal ordenó arreglarlo como pasaje peatonal colocándole nuevos pisos de adoquín y baldosas, lámparas para el alumbrado y unas cómodas y bonitas bancas o asientos en hierro forjado y madera, que incita al transeúnte a darse un paseo mirando vitrinas de los almacenes, degustando las comidas con la tranquilidad que los ciudadanos necesitan. Hoy vemos el viejo edificio restaurado, pintado,

digno de admirarlo y convertirlo en fondo pintoresco para las fotografías que propios y extraños se toman convirtiéndolas en bellas postales para la posteridad. (pág.217)

El *pasaje Corazón de Jesús* cobra vida y significado cuando se abre para uso peatonal. Un sueño que como se verá más adelante, se contempló por largo tiempo en la mayoría de Planes de desarrollo, *Karl Brunner* lo visualizó como un espacio que comunicaría el centro con el resto de la ciudad, el plan de 1968 lo contempló como parte del plan de movilidad del centro histórico, hasta que el modelo del año 1985 lo catalogó no sólo dentro del patrimonio a conservar, sino como parte de la red de circulación peatonal que rehabilitaría el centro. En la actualidad, el pasaje Corazón de Jesús es el único en la ciudad que logra materializar ese ideal de pasaje, manteniendo su carácter público con uso comercial de bajo impacto y circulaciones que vinculan a la plaza con las calles circundantes.

### **Lenguaje arquitectónico del pasaje Corazón de Jesús.**

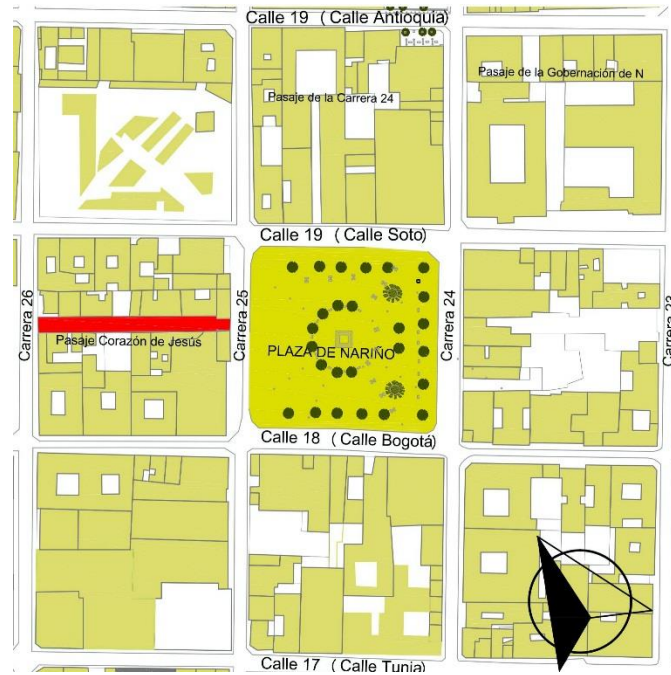
Hablar del lenguaje arquitectónico del edificio es hacer un viaje entre el pasado y el presente de la ciudad, haciendo un recorrido histórico de su arquitectura. Esta travesía en particular inicia descubriendo el origen de este particular pasaje, sus inicios lo catalogan como una fractura de manzana, porque si bien su diseño acompaña al monumento arquitectónico por medio de un gran arco central, le ha tomado años fragmentar totalmente a la manzana. Como pasaje es una invitación que se resalta dentro del paisaje urbano del centro histórico, es un espacio que resulta tan sugerente para sus habitantes como la vista privilegiada a la geografía que se observa desde su interior y su arquitectura que despierta interés como una gran puerta urbana.

A nivel formal el proyecto parte de un gran arco de medio punto, el cual divide la primera y segunda planta en dos. Ya en el tercer nivel el edificio se conforma como uno solo y logra

expresar una imagen de puente alargado. El acceso interno a la construcción se localiza en la parte izquierda del pasaje y permite entrar a uno de sus costados, el otro costado posee una entrada cercana a una construcción aledaña al pasaje.

La fachada del *pasaje Corazón de Jesús* es de estilo neoclásico, se distingue por el basamento que se construye en tapia con amoblamiento en piedra como protección contra la lluvia. El cuerpo es representado por dos niveles con ventanas que se distribuyen en pares y se presentan hacia la plaza con un marco ornamental en madera. Las columnas adosadas a la fachada desde el primer nivel son de estilo jónico, ellas enmarcan el arco central conformando una perfecta simetría en el conjunto, en el segundo y tercer nivel las columnas se convierten en columnatas rectangulares que rematan en la cornisa. Los balcones que adornan los pisos superiores enmarcan algunas ventanas con cornisas que jerarquizan el tercer piso. La fachada remata en su parte superior con una cornisa y un ático decorado por pináculos y balaustradas en yesería. (Figura 23)

El interior de la manzana que contiene al pasaje es la unión de construcciones de diversos estilos; atrás queda la imponente puerta urbana para dar paso a una variedad de formas y proporciones. Predomina la sede de la diócesis de Pasto de estilo neoclásico, la cual se mezcla con las diferentes edificaciones modernas, mixtura de colores y publicidad convirtiendo al pasaje en una puerta que une dos ciudades, por un lado, aquella ciudad que todavía trata de resguardar el pasado, mientras que en el otro, es un encuentro con la ciudad del siglo XXI.

**Figura 19. Localización del pasaje Corazón de Jesús**

Localización del pasaje Corazón de Jesús [Plano de llenos y vacíos POT 2014] Fuente: Roberto Erazo Navarrete. *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 20. Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús (1930-1935)**

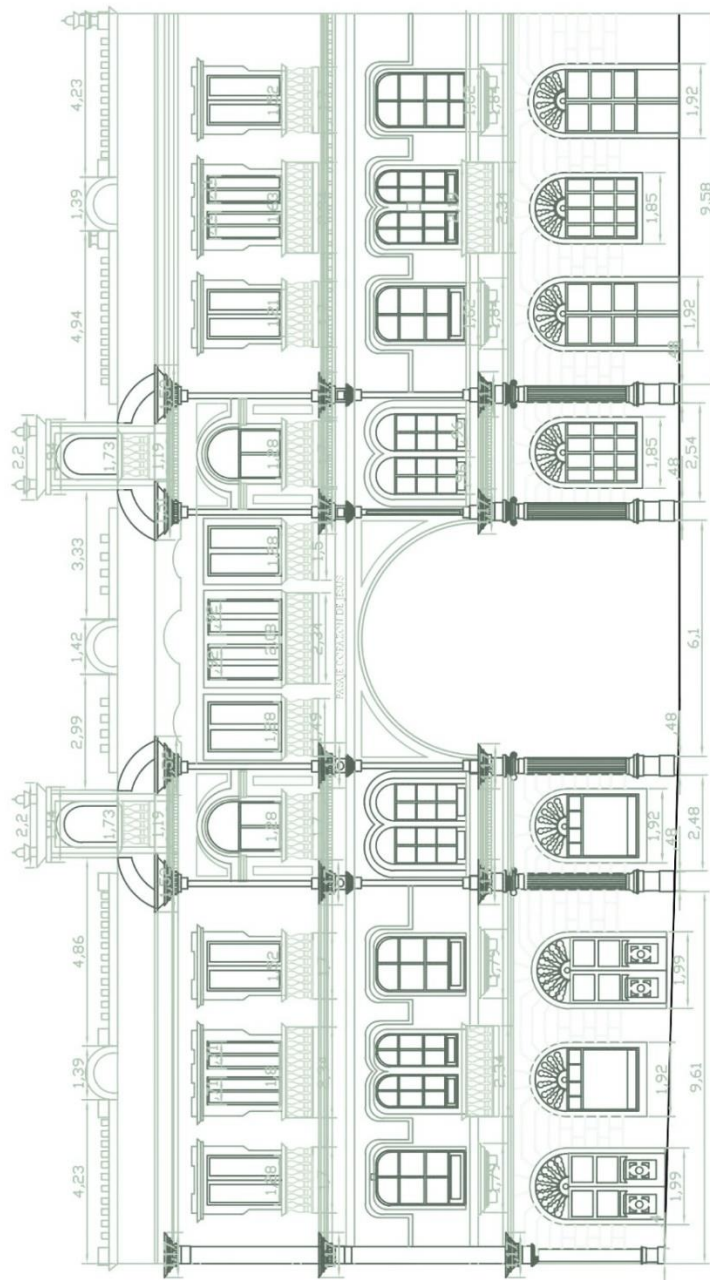
Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús donde se aprecia que la puerta de acceso es en madera [Fotografía N.N] (Plaza fundacional, 1930-1935). *Archivo fotográfico del Centro Cultural Banco de la República Pasto. San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 21. Fachada principal pasaje Corazón de Jesús (1940-1950)**

Fachada principal pasaje Corazón de Jesús, se aprecia que la reja ha sustituido a la madera en la puerta de acceso. [Fotografía N.N] (Plaza fundacional, 1940-1950). *Archivo fotográfico Centro Cultural Banco de la República Pasto. San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 22. Fachada principal pasaje Corazón de Jesús (1950-1955)**

Fachada principal pasaje Corazón de Jesús, se aprecia que la apertura del pasaje como espacio público. [Fotografía N.N] (Plaza fundacional, 1940-1950). *Archivo fotográfico Centro Cultural Banco de la República Pasto. San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 23. Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús: estado actual**

Fachada principal del pasaje Corazón de Jesús [Plano de María Rosa Jojoa] (Plaza fundacional, 2014.)  
*Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

#### 5.4. Pasaje de la Carrera 24

Prosigamos nuestro viaje. Damos los primeros en la “acera de abajo”, (...). Otro pálpito nos dice que en este lugar se levantarán más tarde los Bancos de Bogotá y de Colombia. (Karl 1983, pág.143)

Dentro de las mejoras para el *embellecimiento urbano*<sup>23</sup> previsto para el cuarto Centenario de San Juan de Pasto (1941), estuvieron previstas obras de infraestructura que hablaran de la importancia de la ciudad y que dieran brillo y belleza a la plaza fundacional, iniciando así un proceso de demolición de las viejas casas coloniales con el fin de erigir nuevos edificios de estilo moderno; en ese marco de acción se iniciarían nuevas construcciones de carácter privado como hoteles, teatros y bancos en el centro histórico de la ciudad.

El Banco de Colombia inició su construcción a finales de la década de los años treinta del siglo pasado en la antigua *Casa Consistorial* ubicada aproximadamente en el solar central de la manzana oriental del marco de la plaza central de la ciudad (actual Plaza de Nariño), frente a la antigua calle Soto, actualmente la calle 19, entre la antigua calle Azuero (hoy carrera 25) y la calle Santander, (hoy carrera 24). (Figura 24)

La necesidad de las entidades bancarias de tener edificios propios y que vayan de acuerdo con la exigencias de la sociedad pastusa los empujó a construir sus propias sedes, así lo registra Rafael Delgado (1939) en la revista *Ilustración Nariñense* “El hecho que, (...). El banco de Colombia y el Banco Agrícola Hipotecario funcionen en edificios inadecuados y de pésima

---

<sup>23</sup> La palabra “embellecimiento” es empleada continuamente por la prensa escrita (*Ilustración Nariñense*), para describir las expectativas que se querían lograr en la ciudad. “*El embellecimiento*” encabezaba los titulares para referirse a las mejoras y al ornato público, esto en el contexto del IV centenario de San Juan de Pasto (Figura 25) (Delgado Marzo de 1938 N°64)

presentación es señal inequívoca de que se considera a Pasto como un pueblo infeliz que no merece consideración de parte de los Centros Bancarios de la capital”. (pág.4)

El Banco de Colombia se ubicó en el centro histórico de la ciudad, su diseño se rigió por el estilo moderno de la época, planteando una construcción que armonizara con la imagen del centro histórico y la del resto de edificios en conjunto. Contó además con un pasaje lateral que separaba al edificio de su colindante y atravesaba a la manzana totalmente. Sin duda este hecho fue un fenómeno atípico que cambiaría considerablemente la morfología del centro histórico de San Juan de Pasto.

Registramos complacidos la construcción del pasaje del Banco de Colombia. Hemos leído en la prensa algunas críticas referentes a este edificio, cuya construcción marcha con rapidez. A nuestro modo de apreciar las cosas creemos que la belleza estará en conjunto cuando la obra quede completamente terminada. (Ilustración-Nariñense Junio 1941, pág.13)

Si bien este pasaje va de la mano de la construcción del Banco de Colombia, la historia sugiere un posible *paso* que acompañó la transformación de manzana desde finales del siglo XIX. Los primeros indicios de un cambio se pueden explicar con el plano de 1864 de Pasto (Figura 9), en él se establece que el predio del Banco de Colombia y el *pasaje de la carrera 24* estaba ocupado por una cárcel, además (Urresty, 2000) le añade “casa consistorial y cárcel” esto lo confirma Leopoldo López Álvarez en su artículo acerca de la *prisión del general Antonio Nariño en Pasto*, en el cual valora el predio del banco de Colombia como antigua *Casa Consistorial*<sup>24</sup>. Testificando lo siguiente.

---

<sup>24</sup> Son denominaciones para el edificio del ayuntamiento o de la institución semejante que ejerza el gobierno local (concejo, cabildo, cámara municipal, etc.)



El solar para la Casa Consistorial y para la Cárcel lo fijaron en el sitio que hoy ocupa el Banco de Colombia en esta ciudad, Allí existió la vieja casa colonial, reedificada después por el señor don Sixto Guerrero, quien la permutó al Concejo Municipal de Pasto con la que ahora tiene como Palacio Municipal. En esta misma Casa Consistorial se construyó, al respaldo, la Cárcel Pública, y hasta hoy día se la conoce con el nombre de Cárcel vieja, frente al Colegio de San Francisco Javier. (López 1954, pág.195)

Se asume que la manzana donde actualmente se encuentra el Banco de Colombia y el *pasaje de la Carrera 24*, anteriormente fue ocupada por la *Casa Consistorial y la Cárcel*. Una hipótesis acertada es afirmar que estos dos predios tenían un *paso que los comunicaba directamente*. Esa fractura de manzana perduró como una huella de la memoria en la construcción del Banco de Colombia. El pasaje se convirtió en un claro ejemplo de la historia intangible que cambia en tangible con un simple gesto (plasmado de forma visual en la entrada a la vieja cárcel). Es así como el pasaje se convierte en un foco directo hacia la historia, en un punto de fuga que muestra un juego con el paisaje urbano<sup>25</sup>.

Este espacio que se convirtió en el primer intento real de construcción de pasaje como un gesto de ciudad moderna, sería la primera aproximación a una fractura de manzana como generadora de cambios en la espacialidad del centro histórico. El pasaje que se intentó construir, lejos de monumentalizar el edificio, se convertiría en una puerta urbana inacabada que generaría una circulación que conectaría la plaza con el colegio San Francisco Javier estableciendo una conexión entre el centro y las calles circundantes (calle 20 y calle 21). Su función desde sus inicios,

---

<sup>25</sup> Otra aproximación a la historia del predio del Banco de Colombia data a mediados del siglo XXIII, bajo el nombre de la casa del balcón histórico. Al respecto Narváez-Portilla,(1997) menciona “Frente a la casa central (hoy plaza de Nariño) en la acera de la calle 19, existió la casa del balcón histórico, espacio que hoy ocupan las edificaciones de los Bancos, Bogotá y Colombia” (pág.73)

fue prevista como un pasaje que cruzaría de un lado al otro, siendo uno de los primeros elementos que reflejaría los sueños del Pasto Futuro.

Como se verá en el capítulo siguiente esta intervención sería protagonista en la Ciudad Futuro propuesta por *Karl Brunner* en 1941, en la cual el pasaje se convertiría en pieza clave de la transformación del centro histórico. Los posteriores planes de desarrollo (particular atención POD 85) lo utilizarían como una solución de peatonalización de la plaza fundacional que la uniría con las vías colindantes.

Se puede concluir que este pasaje es una clara intención de monumentalizar un objeto perdido en la historia, él constituye un conjunto de vestigios del pasado, de espacios e historias que han sido olvidadas por el paso del tiempo. En la actualidad este pasaje es utilizado como garaje de los empleados del Banco de Colombia, olvidando su importancia como parte de la antigua Casa Consistorial y su incidencia en los planes de desarrollo. (Figura 26)

### **Lenguaje arquitectónico del pasaje carrera 24.**

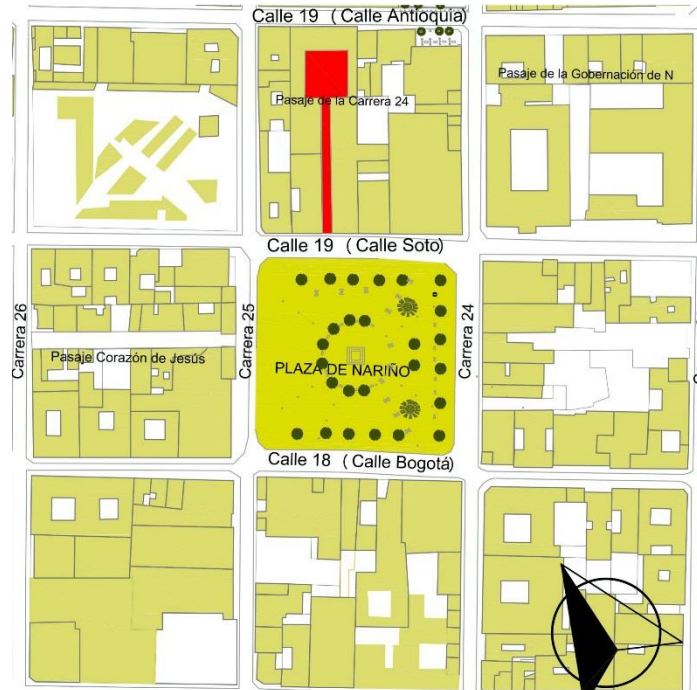
Más allá de señalar la estética del pasaje el cual se convirtió en una vía peatonal cerrada, conviene hablar de los edificios aledaños y del paso en el tiempo. El edificio del Banco de Colombia se construyó tentativamente entre los años de 1938 y 1945, como lo registran los archivos fotográficos, periódicos y el catastro predial del Agustín Codazzi. (Figura 27 y figura28)

En la visita que hicimos al Gerente del Banco de Colombia señor don Tomás Velasco Daste nos manifestó que están listos los planos para dar comienzo al edificio destinado al Banco, cuya construcción principiará en esta semana. Ocupará toda el área de la casa que perteneció a la familia Guerrero y tendrá un pasaje de ocho metros de ancho, el cual atravesará la manzana de un lado a otro. (Ilustración-Nariñense Marzo 1941, pág.11)

Esta primera construcción no duró muchos años edificada, al poco tiempo fue reemplazada por una más acorde con las necesidades de ocupación del Banco (Figura 29). Este nuevo edificio no contó con una fachada lateral y ello hizo que el pasaje adquiriera un aspecto lúgubre. Respecto al edificio del Banco de Bogotá pasaría algo similar, su fachada no presenta un valor significativo y no es difícil encontrar las razones por las cuales el *pasaje de la carrera 24* terminó convirtiéndose en un parqueadero de uso privado del Banco de Colombia.

Para cerrar lo dicho en este capítulo se puede concluir que las fracturas de manzana, los pasos y pasajes han tenido una estrecha relación con la geografía, la transformación de la traza y las manzanas de inicios del siglo XX acompañando el proceso del desarrollo urbano de la ciudad desde la aparición de las primeras transformaciones de la manzana. La consolidación de los pasajes (*El de la Gobernación de Nariño, el Corazón de Jesús y el de la carrera 24*) como espacios anexos al monumento arquitectónico y aportes al desarrollo del centro histórico es una muestra palpable de la relevancia que tuvieron como fenómeno urbano para la ciudad. (Figuras 30 – 35)

Este capítulo exploró la importancia de los pasajes en la ciudad construida y su evolución en distintos periodos de tiempo. Cada uno de los pasajes estudiados fue parte de un proceso histórico distinto en la tarea de embellecer el centro histórico; en esa búsqueda adquirieron uso o desuso, sin embargo, el valor como objeto construido se guarda en su historia. En el siguiente capítulo se abordaran los pasajes como un elemento protagónico en la planeación de la ciudad y cómo hicieron parte de los sueños de San Juan de Pasto futuro.

**Figura 24. Localización del pasaje de la carrera 24**

Localización del pasaje de la carrera 24 [Plano de llenos y vacíos POT 2014] Fuente: Roberto Erazo Navarrete. *San Juan de Pasto, Nariño*

**Figura 25. Embellecimiento de Pasto**

El título el “embellecimiento de Pasto” fue recurrente en las fiestas centenarias de la ciudad. [Fotografía María Rosa Jojoa] Archivo: Brunner, Karl (1976) “Embellecimiento de Pasto”, Revista cultural Nariñense, Pasto Pág. 375-383, *San Juan de Pasto, Nariño*.

**Figura 26. Fachada principal de la Gobernación de Nariño por la calle 19**



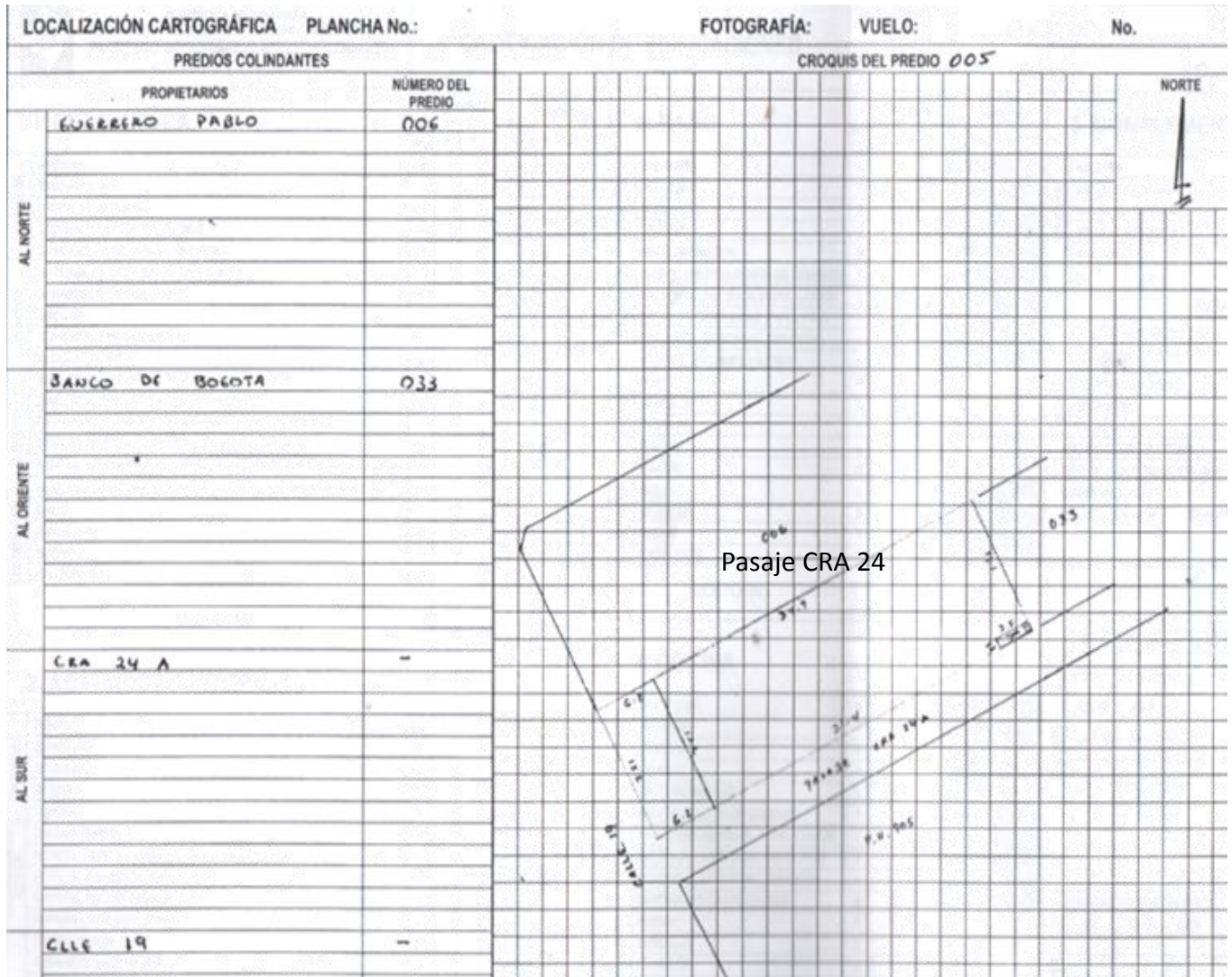
Fachada principal del pasaje de la carrera 24 [Fotografía de María Rosa Jojoa] (Banco de Colombia, 2015). *Archivo personal, San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 27. Fachada principal del Banco de Colombia**



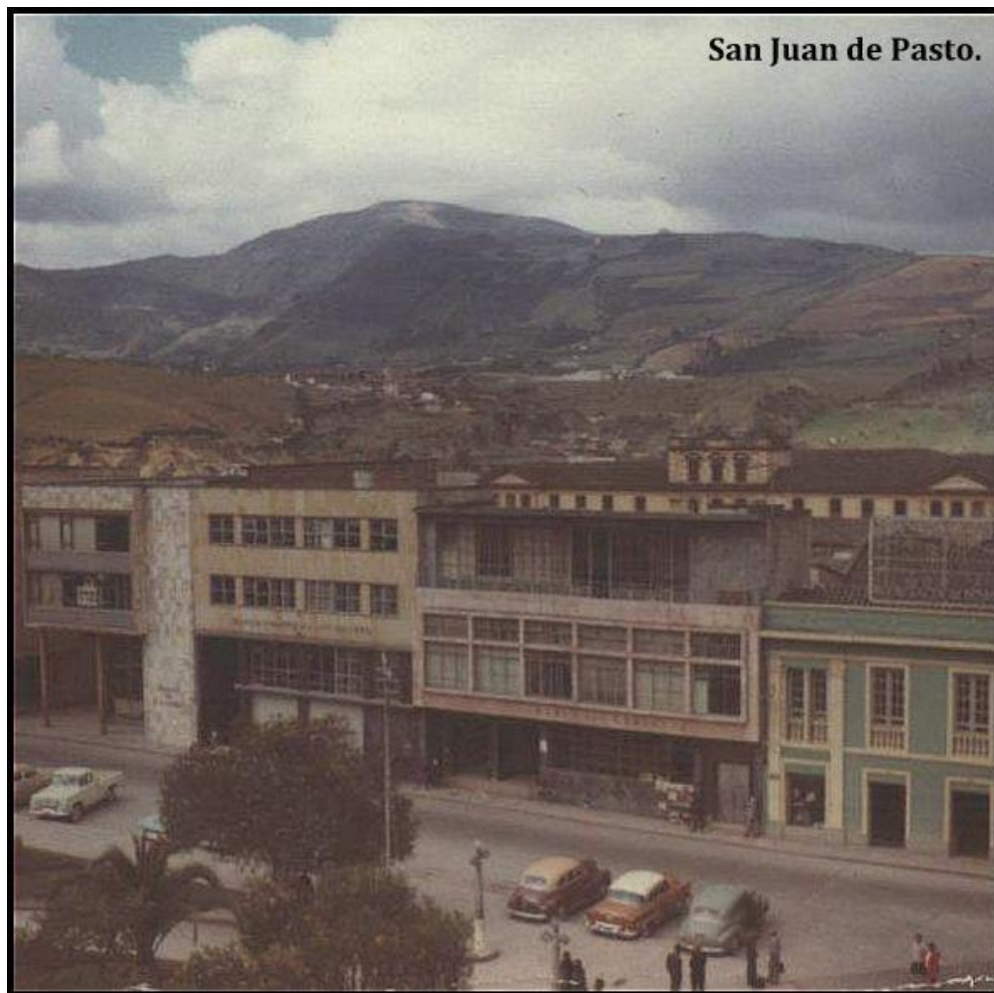
Fachada principal del Banco de Colombia donde se aprecia la apertura del pasaje de la carrera 24 [Fotografía N.N] (Plaza fundacional, 1940-1945). *Archivo fotográfico Centro Cultural Banco de la República Pasto. San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 28. Ficha predial del Banco de Bogotá**



Ficha predial del Banco de Bogotá [Fotografía María Rosa Jojoa] (Ficha predial N° 001010200800005902, 1989) Fuente: Instituto Geográfico “Agustín Codazzi”, Catastro Nacional, Seccional Pasto. *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 29. Pasaje Carrera 24 entre el Banco de Colombia y Antiguo Club Colombia**



Pasaje Cra 24 entre el Banco de Colombia y Antiguo Club Colombia. [Fotografía N.N] (Plaza de Nariño, 2960-1970). *Archivo Pasto Nuevo, Pasto Antiguo, Pagina10. San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 30. Pasado y Presente: Fachada pasaje Corazón de Jesús**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada pasaje Corazón de Jesús, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 31. Pasado y Presente: Fachada pasaje Corazón de Jesús – 2**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada pasaje Corazón de Jesús, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño.*

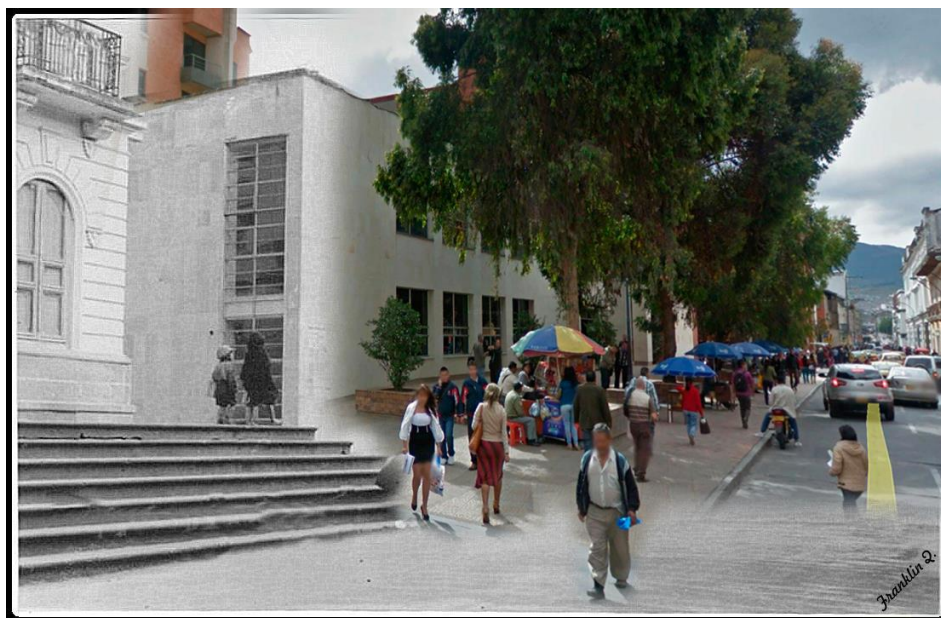


**Figura 32. Pasado y Presente: Fotografía 4 Fachada de la Gobernación de Nariño**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada de la Gobernación de Nariño, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 33. Pasado y Presente: Fachada de la Gobernación de Nariño - 2**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada de la Gobernación de Nariño, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 34. Pasado y Presente: Fachada Banco de Colombia**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada Banco de Colombia, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 35. Pasado y Presente: Fachada Banco de Colombia**



Recuperando las huellas del pasado [Collage de María Rosa Jojoa] (Fachada Banco de Colombia, 2015). *San Juan de Pasto, Nariño*

### **Capítulo III. Los pasajes como espacios urbanos protagónico en los planes de ciudad**

Culminada la guerra, el contexto colombiano de mitad del siglo XIX no era del todo desolador, adquirió un ritmo de cambio acelerado que lo llevó a mutar en todos sus frentes políticos, económicos, sociales y urbanos. Esas transformaciones no fueron ajenas a San Juan de Pasto; al contrario, fue una ocasión para replantear los cánones establecidos por la colonia, dejando atrás sus viejas líneas de pensamiento, y para adentrarse en la búsqueda del nuevo siglo XX.

En la construcción de ciudad, las necesidades de la época fueron fundamentales para definir sus principales características. Cuando se consolidó la República a inicios del siglo XX, las ciudades buscaron la transformación de su imagen por medio de la construcción de edificios institucionales e infraestructura urbana que hablaran del buen estado económico, de las políticas de estado y de un proceso de industrialización emergente; para San Juan de Pasto la construcción de ciudad significó cambiar su imagen urbana colonial y proyectarse en el radar de Colombia. Sin embargo, fue en el período comprendido entre 1920 y 1930, como refiere Álvarez (2012) cuando se empezó a pensar en un ideal de ciudad moderna acorde con nuevas políticas sociales y urbanas orientadas a transformar los modelos sociales y urbanos preestablecidos.

Dentro de ese contexto, este capítulo hace referencia a la ciudad planeada, a esos sueños de ciudad que empezaron a surgir en San Juan de Pasto desde inicios de la década del treinta del siglo pasado. En esa búsqueda apareció el pensamiento de ciudad futuro, un fenómeno que irrumpió en gran parte de las ciudades colombianas como un modelo de hacer ciudad, esas ideas de cambio fueron plasmadas por varios urbanistas y arquitectos que concibieron la región como una ciudad emergente que podría estar a la altura de las grandes capitales de la nación.

En la construcción y deseo de una ciudad moderna aparecerán nuevamente los pasajes como fruto de las transformaciones urbanas y arquitectónicas en el centro histórico. Se deja atrás su concepto de fracturas o pasos como parte del monumento arquitectónico, para dar cabida a nuevas ideas donde los pasajes se convertirían en espacios de circulación peatonal que proyectan una conexión con la plaza fundacional.

### **1. San Juan de Pasto, una de ciudad de transformaciones**

Visto desde Aranda, Pasto seducía, pero en sus detalles de cerca daba grima: las casa sin pintar, la plaza un potrero, en cuyo centro se elevaba la más andrajosa pila española –el mamarracho más grande que imaginarse pueda- la catedral horrible edificio descuidado y sucio; las acequias corriendo sobre las calles y a toda hora arrastrando inmundicias, completa la falta de arte en los edificios. (Gamba 1911, pág.227)

Para 1900 la guerra de los mil días había dejado a Colombia en un ciclo manchado por la desvalorización económica, falta de políticas de estado y desestabilización social; factores que sumergieron a la nación en una lamentable crisis. En ese panorama se construirían la mayoría de ciudades de Colombia, con una visión que contemplaba la necesidad y la reconstrucción como focos de acción, estos factores, acompañados de carencia de industrias, vías e infraestructura fueron vitales para promover el crecimiento y empezar a construir una sola nación.

La arquitecta e historiadora *Silvia Arango* (1989) en su libro *Historia de la arquitectura en Colombia* explica que con la llegada del general Rafael Reyes al poder (1904-1910) a inicios del siglo XX los esfuerzos se orientaron a desarrollar la industria y ampliar el sistema vial como un factor predominante para el avance de los municipios de Colombia, en ese contexto surge la Sociedad de Mejoras Públicas con el fin de atender las necesidades inmediatas de cada región, prestando vital atención al sistema vial como ente articulador que comunicaría al centro del país

con el resto de la nación; la red nacional de vías fue fundamental para la bonanza industrial y el desarrollo agrícola, siendo la movilidad un factor importante en la modernización de Colombia.

El eje principal de estos propósitos fue crear una economía que dejara de sostenerse de la agricultura a pequeña escala para dar paso a sistemas industriales con miras a una región productiva a nivel nacional o en palabras de *Carlos Niño* (1991) en su obra *Arquitectura y Estado: Contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905-1960*. “La unificación del país perseguía la creación de un mercado nacional capaz de romper los cercos regionales y de sustentar una expansión industrial” (pág.37) En definitiva la productividad económica se convirtió en la primera apuesta de la nación.

Esa bonanza centralista se expandió a la periferia y a diversas regiones del sur. A finales del siglo XIX el cronista Luciano Herrera (1889) hablaba de un emergente desarrollo industrial en la ciudad de San Juan de Pasto que se evidenciaba en la implantación de maquinaria para facilitar las labores de la pequeña industria de harina, manufactura, madera y barniz, empresas de progreso sobresaliente en el departamento de Nariño.

Pocos pueblos como Pasto, medianamente adelantados en las artes, lo deben todo a su iniciativa particular, (...). En Pasto, repito, ha progresado relativamente; pero allí como en todas partes, falta organización industrial, (...). Entre los lugares del Cauca sólo en Pasto hay máquinas movidas por vapor: ¿a qué costa se ha hecho esto? Venciendo mil dificultades y luchando no sólo con la naturaleza, que allí se muestra bravía y hostil en su grandeza primitiva, sino también con la indiferencia casi hostil del Gobierno, que ha dejado de su mano a esa importantísima parte de nuestro territorio, mirada casi siempre como región tributaria y nada más”. (Citado en *María Tereza Álvarez*, 2007, pág. 95)

Herrera propone leer entre líneas el creciente desarrollo de la ciudad al igual que el desapego hacia el gobierno centralista, de hecho es un discurso hostil, que se manejó en la región a lo largo de esos años. En el mismo párrafo se refiere al departamento de Nariño como una *región tributaria nada más*; esta tendencia se desarrollaría de manera constante, convirtiendo a la ciudad en un territorio aislado, pero, con ánimos de convertirse en una región que se proyectaba con miras al progreso.

Siguiendo esa actitud progresista, la política social de San Juan de Pasto se enfocó en la renovación de la ciudad bajo el discurso de *paz, caminos y escuelas*. Para finales del siglo XIX se adelantaron trabajos en infraestructura y educación. Se difundió la construcción de colegios, escuelas e iglesias (Colegio San Felipe Neri, el Colegio el Seminario, el de los Sagrados Corazones de Jesús y de María), con el fin de disminuir la falta de alfabetización. También, en sus políticas públicas se destacó la aparición de periódicos que mantuvieron actualizados a los habitantes y facilitaron una visión del acontecer de la región, del país y del mundo; periódicos tales como *El Precursor* fueron sus abanderados, y un grupo de ilustrados propusieron abrir las puertas de la nueva época a la modernización. (Álvarez, 2007)

Este grupo de intelectuales pensó en nuevas formas de mirar la ciudad y construyó unas bases sólidas para el progreso de la región. Eran idealistas comprometidos con el proyecto civilizatorio que se requería para la época y su discurso se enfatizó en la modernización a través de ideales de progreso y la construcción de infraestructura que comunicará a la región con el resto del mundo. Para el año de 1897 la ciudad continuó geográficamente aislada del resto de país por la falta de obras viales y eso tuvo repercusiones en la ciudad y en su conformación urbana. Así que en su momento, ese proyecto idealista, sólo estuvo en las ideas que sugerían el cambio, el desarrollo de la ciudad a nivel arquitectónico y urbano solo era palpable por la construcción de

escuelas y colegios dejando de lado factores tan importantes como propuestas de servicios básicos y movilidad.

Para el sociólogo *Santiago Castro-Gómez* (2009) en su libro *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)* la verdadera modernización que atraviesa la nación se mide por la movilidad, factor que hasta esa fecha era un aspecto relegado en la ciudad de San Juan de Pasto y que con el pasar de los años sin vías de comunicación con el resto del país tendría repercusiones negativas para la región.

Hacia la década del veinte empieza a implementarse en Colombia un imaginario social centrado en la velocidad y la aceleración permanente de la vida. “Industrializarse” significaba no solamente que el dinero y los objetos, sino también las naciones, las personas, las ideas y los hábitos, tenían que moverse con velocidad, so pena de quedar “retrasados” en el creciente movimiento universal hacia el progreso. (pág.12)

Un proceso de industrialización, que en el caso de San Juan de Pasto inició con mayor fuerza cuando el departamento de Nariño se separa del departamento del Cauca en 1903 bajo el mandato del general Reyes, y sus propuestas cimentadas en educación técnica y el desarrollo de infraestructura fueron implementadas por el primer gobernador de Nariño *Julián Buchelly (1904-1909)*. La importancia que le dio a la educación, la infraestructura vial y al crecimiento económico fue fundamental para que la región se consolidara como una de las más importantes de la zona sur de la nación.

Siguiendo con su ideal social y político, Buchelly se propuso dar una nueva imagen al centro histórico de la ciudad acorde con la época. Para *Álvarez* (2007) en su libro *Élites intelectuales en el sur de Colombia. Pasto 1904 -1930: una generación decisiva* Julián Buchelly

“empezó a transgredir, como persona y como colectivo, los cánones en las relaciones sociales e instituciones para introducir las transformaciones modernizadoras que dieran vía a las ideas que habían incubado desde hacía dos décadas”. (pág. 265)

Para esa época, la imagen de la ciudad empezaría a tener sus primeros cambios. En 1902 se adelantó la transformación de la plaza central, cambiando su imagen a un estilo afrancesado; por otro lado se inició la construcción del edificio de la *Gobernación de Nariño* como la primera obra de gran envergadura de la ciudad. Esta construcción fue la bandera de la buena pujanza por la cual estaría atravesando el departamento de Nariño y la ciudad de San Juan de Pasto.

Dentro de esa transformación modernizadora, cobró vital importancia el desarrollo de las ciudades, instaurando normativas que organizaran y previeran vías y alcantarillado, iniciando así una estrategia de *planificación de ciudad*. Dentro de los planes del Gobernador este proyecto se expandiría de forma acelerada por todo el departamento. Álvarez (2007) comenta al respecto “A través de la Junta departamental de Obras Públicas inició el trazado y construcción de una red racional de caminos, la elaboración de planos de los municipios y el diseño de alcantarillado y acueducto urbano” (pág. 260). Para el caso de San Juan de Pasto, en 1910 se trazó el plano del acueducto, el cual permitiría ir corrigiendo las obras sanitarias de la ciudad.

A nivel regional cobró importancia la red de carreteras que comunicarían al departamento con el resto de la nación. *Julián Buchelli* puso en marcha proyectos como *la salida al exterior por el Pacífico y la vía al Ecuador por Ipiales*; que como explica Álvarez (2007) fueron ambiciosos proyectos que en su época facilitarían los intercambios comerciales con el exterior, especialmente el Ecuador.



La geografía y la movilidad se convirtieron en elementos que marcaron el comportamiento de la ciudad. Como refiere Álvarez (2007) con el proyecto de la *red de carreteras*, San Juan de Pasto priorizó los intereses en la unión con el sur, separándose vialmente por más de 30 años con el centro de Colombia<sup>26</sup>. Este acontecimiento convertiría a la ciudad en un territorio de difícil acceso, desacelerando su ritmo de crecimiento urbano lo cual se vería reflejado en componentes arquitectónicos y urbanos como la recreación, ornato urbano y salubridad; temas que los primeros planes de desarrollo retomarían para la búsqueda del ideal de una ciudad moderna.

## **2 Ideales de ciudad. Los planes de desarrollo**

A inicios del siglo XX la ciudad de San Juan de Pasto se enfrentó a una época de cambios en los aspectos sociales y políticos, y la transformación de la imagen urbana fue notable al erigirse los primeros edificios de estilo republicano. Con la construcción de distintas edificaciones institucionales y religiosas se dio el primer paso en la intención de representar la solidez de una ciudad emergente con una economía solvente. Una idea de ciudad moderna se visualizaba dejando atrás las pequeñas construcciones coloniales de uno y dos pisos.

El centro histórico fue el epicentro de estas acciones, donde las construcciones se adelantaron con nuevas tecnologías como el acero y concreto, dignos de una ciudad en la búsqueda del progreso. Se levantaron nuevos edificios institucionales como la *Gobernación de Nariño*, la *Universidad de Nariño*, el *Hospital San Rafael* entre otros, con el empeño de embellecer el centro histórico y sus alrededores. Atrás quedaron las calles rústicas sin pavimentar para dar paso a planes

---

<sup>26</sup> La carretera San Juan de Pasto-Popayán se construyó en el año 1946 debido a la guerra con el Perú, puesto que el gobierno se obligó a construir una carretera de emergencia con el fin de transportar tropas y material bélico. Esta carretera, aunque improvisada, permitió que San Juan de Pasto se conectara con el centro del país.

viales afines a la época. Una nueva visión de paisaje urbano se fue creando, esa que dio paso al automóvil, que le da vía libre al comercio y que atrae al campesino a vivir en la ciudad.

Para 1909 se inició la adecuación de la plaza fundacional, lugar que hasta esa fecha como destaca *Fortunato Pereira Gamba* (1911) en su libro *La vida en los Andes Colombianos* “es un potrero en cuyo centro se eleva la más andrajosa pila española, el mamarracho más grande que imaginarse pueda” (Pág. 227) Era de esperarse que la iniciativa para un cambio de imagen comenzaría su curso. El diseño de estilo clásico contempló un aire de innovación e integración al mejor estilo francés; lo más destacable de la plaza para inicio de siglo XX en palabras de Urresty fue:

La nueva plaza es una obra importante, pues origina un cambio muy significativo en la fisonomía de la ciudad y en el modo de vida urbano. Su aspecto elegante y armonioso incita a construir mejores casas y a decorar las fachadas. (Urresty 2000, pág.225)

La transformación de la plaza y el centro histórico estuvo ligada al pensamiento de un imaginario de ciudad. No solamente las construcciones hablaban del cambio, también lo fueron las ideas que empezaron a surgir en pro de la salubridad y la movilidad; estas ideas fueron fundamentales para empezar a soñar con una ciudad distinta, una que contemplará el urbanismo como modelo de acción,

Los primeros atisbos de un cambio de mentalidad aparecieron en la prensa escrita. Artículos relacionados con el urbanismo y la ciudad, fueron “*Del urbanismo*”, publicado en agosto de 1928 por el industrial Ricardo Olano<sup>27</sup> y “*Algo sobre urbanización*” publicado en noviembre

---

<sup>27</sup> Ricardo Olano nació en Yolombó, municipio de Antioquia siendo hijo de un prominente hacendado de la zona. A pesar de no estudiar arquitectura siempre fue un estudioso del temas relacionados con el desarrollar su región. Sus cualidades como comerciante lo mantuvieron siempre en contacto con el resto del mundo y sus culturas, lo que permitió que visionara un Medellín distinto, el “Medellín futuro”, sus esfuerzos estaban empeñados en fortalecer la

de 1933 (s.f.), (ambos aparecieron en el periódico Ilustración Nariñense Serie V y Serie VI). Estos artículos tienen una clara intención: *revelarle al ciudadano una nueva visión de ciudad*, con nuevas ideas que perfilaran el camino a la llamada modernidad, e idear una ciudad más ordenada bajo tres conceptos acordes con las expectativas del siglo XX: *salubridad, embellecimiento y transporte*.<sup>28</sup> Éste sería un urbanismo progresista, que seguiría un discurso de acciones, en búsqueda de una ciudad en armonía con el ciudadano.

Este tipo de reflexiones vinieron de un proceso de transformaciones que hicieron erupción en la nación: empezar a pensar la ciudad desde la planificación para el futuro, visualizándola en el papel. Para Castro-Gómez (2009), intelectuales de la talla de *Ricardo Olano* incentivaron este tipo de procesos, como el llamado *city planning*, modelo que llegaría a Colombia y que transformaría el pensamiento y las actuaciones sobre la ciudad.

La planificación de las ciudades estaba regida por un orden que regulaba su curso. *Ricardo Olano* comprendió el ritmo y costo de ese emprendimiento, fiel a su lucha por la evolución de las ciudades puso en marcha su plan de incorporar el modelo del *city planning*, que en palabras de Castro-Gómez, (2009) apuntó a lo siguiente:

El “City Planning” apuntaba entonces hacia la creación de un imaginario colectivo, de unos valores en los cuales debían reconocerse todos los habitantes de la ciudad. No se trataba solo

---

ciudad a nivel urbano y económico. Fue un líder cívico que promovió la creación de las Sociedades de Mejoras Públicas en todo el país. Como miembro activo de esa sociedad impulsó con su investigación del movimiento moderno del *City Planning* propuestas urbanas para implementar en Medellín y en el resto de Colombia. Como fiel estudioso de los principios del urbanismo y el crecimiento de las ciudades Olano publicó el periódico “La ciudad futura” que repartía gratis por toda Colombia. Como dato importante Olano recorrería todo el país. (Angelica Morales, 2006)

<sup>28</sup>Estos tres conceptos prevalecen en la CIAM (1933) y en el discurso de Ricardo Olano del *City Planning* como un ponderado de la ciudad moderna. El *City Planning* promovido desde Chicago en 1933 es un modelo que emplea 4 principios básicos: higiene, confort, orden e infraestructura. Con estos cuatro principios se tendría una ciudad ordenada. Bajo esos preceptos se empezó a visualizar la ciudad futuro en Colombia. (Castro-Gómez, 2009)

de construir edificios y avenidas, sino, por encima de todo, de construir al ciudadano; de producirlo en tanto que habitante de la urbe moderna. (pág.121)

Para San Juan de Pasto, este aspecto se reflejaba en las acciones que se tomaron por parte de su gobierno. El proyecto que marcaría el inicio de la planeación de ciudad es el plan de 1931, propuesto por la firma Lobo Guerrero, que se enfocó en la sanidad y en el desarrollo como focos de acción, pero que ante todo sirvió para darle rumbo a una ciudad que dejaría las sendas de su estancamiento colonial e iba tras los pasos de la modernización, estos argumentos fueron recogidos posteriormente por *Ricardo Olano* para llevarlos a cabo en sus sugerencias para el Plan Futuro de San Juan de Pasto.

### **2.1. Ricardo Olano y su visita a San Juan de Pasto**

*Ricardo Olano (1874-1947)*, como miembro activo de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín (SMP) impulsó la modernización urbana del país. Su continua inquietud por el desarrollo de las ciudades como Washington o lo plasmado por Pierre Charles L'Enfant en New York, lo llevaron a difundir sus ideas de la ciudad futura en Colombia a través de la entidad de Mejoras Públicas que había contribuido a formar en diferentes municipios y con el periódico “*La ciudad futura*” en Medellín.

En la primera y segunda década del siglo XX, Olano se propuso elaborar un “plano futuro” para distintas ciudades colombianas (Medellín Barranquilla, Cali, Pasto entre otras), las cuales deberían contener cinco elementos fundamentales: *Sanidad, Casas higiénicas para los obreros, Transportes, Organización urbana y Legislación*. (Morales, 2006)

Así como lo relata Álvarez, (2012) e Ilustración Nariñense (1935) la llegada de Olano a San Juan de Pasto estuvo ligada a la campaña de *Cultura Aldeana*<sup>29</sup> de 1930 liderada por el ministro de educación Luis López de Meza, que junto con Olano, bajo el cargo de perito en urbanismo recorrieron departamentos como el Huila, el Cauca y posteriormente Nariño.

Olano recorrió el país con el fin de hacer una realidad el “plano futuro”, en la mayoría de ciudades de Colombia, al llegar a San Juan de Pasto se dio cuenta que la falta de higiene y proyección eran evidentes. En sus memorias describe su visita a la ciudad<sup>30</sup> recalcando la necesidad de obras de alcantarillado. En las líneas del texto que menciona su viaje se destaca el desarrollo del plano de Pasto Futuro y la iniciativa para la creación de la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP).

Dije que había que terminar con las tiendas sucias, incómodas y antihigiénicas que son vergüenza de la ciudad. Recomendé el desarrollo del plano futuro, obra también del doctor Lobo Guerrero, que las autoridades han descuidado. Indiqué ciertas reformas al plano como

---

<sup>29</sup> El objetivo de la Campaña gira en torno a la idea de llevar a los sectores populares, urbanos y rurales, nuevas imágenes, a la vez que busca reconfigurar algunos espacios públicos, con la pretensión de transformar hábitos y costumbres relacionados con los principios de higiene, estética, alimentación y nutrición

<sup>30</sup> “La ciudad está bien trazada con calles rectas de 10 metros de ancho que forman manzanas de 90 metros por lado. Sus casas son en la mayoría de balcón con tiendas en la parte baja. Estas tiendas son habitadas por familias enteras que viven en comunidad con algunos animales, en las peores condiciones de higiene. Tiene Pasto luz eléctrica, servicio de teléfonos y un malísimo servicio de aguas que van a fuentes públicas y a contados edificios cuyos excedentes corren en zanjas por en medio de las calles recibiendo toda clase de basuras y desperdicios. Ahora se estudia la construcción de un acueducto moderno, según planos que levantó el Dr. Lobo Guerrero. En 1928 dio el censo 45.162 habitantes. La temperatura media es de 14° centígrados. El área que ocupa la ciudad es de 140 hectáreas, con 2.640 edificios. Entre éstos son notables el Palacio Departamental, el Edificio de la Universidad, la plaza de mercado, el pasaje del Corazón de Jesús, el Asilo San Rafael, el Colegio de San Francisco Javier, algunas residencias particulares y las iglesias y capillas de las cuales hay catorce. Se publican en Pasto varios periódicos políticos, entre ellos uno diario, una revista literaria, La Ilustración Nariñense; la revista del Centro de Historia y algunas otras. Hay numerosos centros de enseñanza: la Universidad; la Escuela Normal establecida recientemente; el colegio de los Jesuitas; los colegios de Bethlemitas y Franciscanas para niñas, y varias escuelas de enseñanza primaria, urbanas y rurales” (Olano,4004, pág.402)

la unión de las avenidas de Julio Arboleda y el Ejido, la ampliación de la calle frente a la plaza de mercado, el hermosteamiento de las avenidas del río. (Ricardo Olano, 2004, pág 404)

Recomendé la necesidad de fundar la Sociedad de Mejoras Públicas y el cuadro de honor. Hablé de la conveniencia de construir las nuevas edificaciones con todos los requisitos de la arquitectura moderna y mejorar las existentes. Traté de levantar el espíritu público, el amor a la ciudad y anatematicé a los hombres estorbo....hablé de la pavimentación y del alcantarillado. En fin, analicé todas las mejoras que la ciudad necesita y urgí para que las realizaran sin demora para poder celebrar dignamente el próximo cuarto Centenario (sic) de la fundación de Pasto. (Como dije tan claramente los defectos actuales de la ciudad para poder indicar los remedios, un antioqueño amigo mío me dijo después que me había escapado de una paliza porque los patusos se indignan cuando se les habla mal de su ciudad. (Olano, 2004. pág.404)

Un ideal de ciudad se cultivó en la mente de un grupo de prestigiosos hombres; con una visión clara de llevar a San Juan de Pasto a la cima de las primeras ciudades de Colombia. El 25 de enero de 1940 se llevaron a cabo las primeras actividades de la Sociedad de Mejoras Públicas de Pasto; esta entidad sería la encargada de embellecer el centro histórico y de ejecutar un plan que llevaría a la ciudad por la senda del progreso.

La Sociedad de Mejoras Públicas de San Juan de Pasto fue creada por Ricardo *Olano* y *Rafael Erazo Navarrete*<sup>31</sup>; los dos simpatizaron con la causa de proyectar un plan de ordenamiento no sólo para la ciudad, sino para todo Nariño. El plan proponía unir la mayor cantidad de municipios aledaños a San Juan de Pasto. (Álvarez, 2012)

---

<sup>31</sup> Rafael Erazo Navarrete nació en San Juan de Pasto en 1881 fue Odontólogo, Músico y el primer presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP) de la ciudad. En 1920 promovió los estudios para la construcción por concesión a 25 años del ferrocarril de Nariño, impulsó la escuela de Bellas Artes de la Universidad de Nariño, fue el primer director de la oficina de turismo de Pasto y el promotor desde la Sociedad de Mejoras Públicas del contrato y elaboración del Plan Pasto Futuro elaborado por Karl Brunner. Muere en 1967. (Roberto Erazo (s, f))

*Rafael Erazo Navarrete* y la Sociedad de Mejoras Públicas, desde sus inicios de actividades gestionaron como plan abanderado la idea de un *plano regulador*, ese que llevaría a la ciudad por el camino de la modernización. Bajo el mando del alcalde *Braulio de la Rosa* se realizaron los primeros planos y con la ayuda de Ricardo Olano se inició la búsqueda del urbanista que realizaría el trabajo de diseñar “Pasto Futuro”.

## **2.2. El IV centenario de la ciudad de San Juan de Pasto. “Desear la ciudad”**

Creemos nosotros que ha llegado el momento de dar un paso hacia el progreso destruyendo todo aquello que nos avergüenza y reformando todos los que podamos presentarnos dignamente en las fiestas centenarias. (Rafael Delgado, 1938, pág. 6)

Para la década de los treinta la realidad de San Juan de Pasto contrastaba con sus aspiraciones. Se trataba de una ciudad con limitaciones desde lo urbano: calles sin pavimentar, un alcantarillado en mal estado y falta de infraestructura, pero también con ambiciones, donde se podía percibir una continua búsqueda de cambio, un sentimiento de que todo faltaba por hacer y por eso los discursos y planes de sus dirigentes no dejaron de hablar de producción constructiva, de embellecer la ciudad, de higienización, de confort y salubridad. Sin embargo, todas esas buenas intenciones sólo se convertirían en acciones concretas en la celebración de su Centenario.

Con la llegada del Centenario, San Juan de Pasto tuvo un motivo para unirse en torno a una celebración y empezar a construir una urbe siguiendo las ideas progresistas en pro del desarrollo urbano. El día *8 de diciembre de 1939*<sup>32</sup> fue escogido para la celebración y se convirtió en una fecha que marcó un antes y un después de la ciudad pues mostraría los avances en infraestructura

---

<sup>32</sup> Sin embargo la Revista Ilustración Nariñense insiste en la fecha “24 de junio de 1940” aclarando lo siguiente “Agradecemos al honorable Concejo Municipal por haber atendido a la insinuación que le hicimos en esta revista de transferir la celebración de IV Centenario para el 24 de Junio de 1940” (R. Ilustración Nariñense, 1938, pág.21)

y una nueva imagen del centro histórico. Para Álvarez (2014) el IV centenario fue “La manifestación de un sentimiento colectivo vinculado al reconocimiento del pasado de la localidad, ahora ligado a un imaginario de “progreso” y “desarrollo”. (pág.181)

Las obras relacionadas con el centenario, en gran parte estuvieron vinculadas con trabajos urbanísticos como servicios públicos básicos, vías, distribución de usos del suelo, saneamiento y ornato público que irrumpieron en el marco tradicional de la ciudad. Si bien el Ministerio de Obras Públicas siguió de cerca el buen manejo de las obras, la revista Ilustración Nariñense (*Sociedad de Mejoras Públicas, 1931*) refiere que se creó una *junta del centenario* para elaborar el Plan del proyecto de obras municipales, comandada por Rafael Erazo Navarrete y Carlos Cesar Puyana, entre otros.

La *junta del centenario* se propuso como primera medida, embellecer a San Juan de Pasto, cambiando la imagen que proyectaba la ciudad. Para esa labor se planteó reestructurar el ornato público en las iglesias, escuelas y entidades públicas siguiendo los lineamientos de la arquitectura moderna. El reto planteado sugirió un cambio radical en la imagen y el desarrollo urbano, como, también, en la mentalidad de los habitantes de la ciudad.

El IV centenario se convirtió en la plataforma para la construcción de los ideales urbanos y con ellos se dio inicio a un plan de transformación que vinculaba: *progreso, higienización, embellecimiento y movilidad* dejando atrás los trabajos fragmentados como pavimentación de calles y alcantarillado. Fue ese el momento de visualizar la ciudad como parte de un todo, como un acontecimiento que los ciudadanos empezarían a pensar en colectivo. “Si Pasto puede ofrecer en el día clásico de la celebración de su IV Centenario la terminación de sus obras centenarias, habrá logrado el mejor tiempo y habrá satisfecho un anhelo largamente sentido” (*Periodico La*



*Radio*, 1935, pág.3). Este anhelo quedó plasmado en el plan regulador propuesto por la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP).

En cuanto al ornato público y urbano, las obras más sobresalientes fueron el cementerio de Pasto (fecha s.f.) y el Parque infantil (fecha s.f.) en el campo urbano, la propuesta más ambiciosa fue presentada por la sociedad de mejoras públicas, con el plan regulador *Pasto Futuro de 1941*. En él se darían las pautas para llevar a la ciudad por un camino ordenado, de vías modernas, edificios y proyecciones que cambiaran radicalmente la imagen de la ciudad.

### **3. Vicisitudes de los pasajes en los planes de desarrollo de San Juan de Pasto**

Uno de los cambios más notorios en la tipología y morfología de la manzana se generaron por *fracturas y pasos* que evolucionaron en uso y forma, y que fueron considerados “pasajes” por los planes de desarrollo a mediados del siglo XX. No muy lejos del centro histórico los primeros planes de desarrollo entenderían a la ciudad dentro de un modelo moderno, donde las manzanas lejos de preservar su estatus de “casa – patio” generarían nuevos espacios en su interior. Las fracturas existentes (*pasaje de la Gobernación de Nariño*) y los pasajes (*el Corazón de Jesús y el de la carrera 24*) empezaron a ser parte de la solución de la modernización de la ciudad que los planificadores proponían para San Juan de Pasto.

Los planes de desarrollo que se presentaron entre 1941 hasta 1985 mantuvieron la constante de preservar el centro histórico, las alternativas que presentaron se sustentaron en la conservación del patrimonio y en planificar los usos de suelo y la movilidad, en ese contexto aparecieron los pasajes en la planeación de la ciudad, como redes alternativas de movilidad peatonal y de desarrollo espacial de la traza fundacional. Su potencial radicó en convertirse en espacios integradores del centro con su entorno, sin embargo, estos espacios como ideal de la ciudad

moderna quedarían en el imaginario de los proyectistas que desarrollaron los planes de desarrollo y planos del San Juan de Pasto a futuro.

### **3.1. Ciudad futura 1931. Autor: Lobo Guerrero**

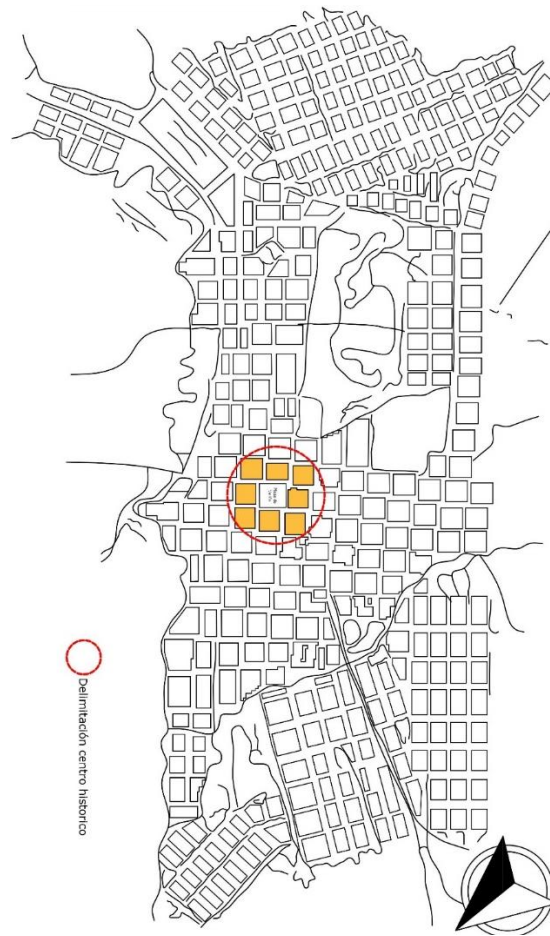
Como se ha explicado en los capítulos anteriores, la ciudad de San Juan de Pasto de la década de los treinta, del siglo pasado, adolecía de problemas de saneamiento e infraestructura. En 1931 el municipio contrató al ingeniero Lobo Guerrero para la elaboración del estudio técnico de la construcción de las redes de acueducto y alcantarillado, el ingeniero, junto al arquitecto Carlos Santacruz, elaboró el plano de la *Ciudad Futura*. Este sería el primer proyecto de planificación urbana que se conoce para San Juan de Pasto. El plan planteó un elaborado estudio de vivienda, amplias zonas verdes, un estadio municipal junto con un estudio detallado de saneamiento. Urresty (2000) afirma respecto al plan:

El plan gira en torno al centro y busca ensanchar la traza urbana con la prolongación de las vías existentes, trazando nuevas calles y avenidas para nuevas urbanizaciones. El trazado trata de conservar al máximo el sistema cuadrícula pero no contempla otros centros de estructuración urbana. (pág.253)

En la (Figura 29) se observa que los pasajes no son el tema central de este plan de desarrollo; el proyecto se enfocó en movilidad, sanidad y expansión urbana, Las propuestas para ornato público estuvieron dadas por la ampliación de la plaza y por pautas de normativa urbana dejando el tema de embellecimiento de la ciudad (infraestructura urbana e imagen) en un segundo plano. Para la celebración del IV centenario de la ciudad la tarea de embellecimiento abriría el camino para el planteamiento de un nuevo plan de desarrollo, uno que proyectara el sueño de

ciudad moderna, un proyecto innovador que llegó de la mano de *Karl Brunner* con el plan *Ciudad Futuro de 1941*.

**Figura 38. Esquema plano, *ciudad futuro* de 1931**



Esquema plano *ciudad futuro* de 1931 diseñado por el ingeniero Lobo Guerrero (esquema de la propuesta. María Rosa Jojoa, 2015) *San Juan de Pasto, Nariño*.

### 3.2. El plan Brunner

Varios urbanistas europeos emigraron a América Latina alrededor de 1930, entre ellos el Austríaco *Karl Heinrich Brunner* (1887-1960), uno de los más importantes urbanistas de la escena Austríaca, influenciado por Camilo Sitte y el Movimiento de la vivienda colectiva Vienesa de los años veinte. Sus propuestas urbanas para la ciudad Latinoamericana entre 1929 y 1928 (Chile, Colombia y Panamá), se concentraron en una novedosa visión de planeación urbana que focalizaba sus intervenciones en la vivienda y el espacio público. (Hoffer, 2006)

*Karl Brunner* vino a Colombia por contratación con la alcaldía de Bogotá en diciembre de 1933, como primer director del *departamento Municipal de Urbanismo*. Posteriormente fue nombrado consejero urbanista del gobierno nacional y entre 1936 y 1938 dirigió el programa del IV centenario para celebrar los cuatrocientos años de fundación de Bogotá, lo cual involucró grandes proyectos de reforma, ensanche y mejoramiento de infraestructura. Brunner siempre procuró establecer una estrecha relación entre la enseñanza y la práctica, tal vez por eso ejerció la docencia en la Universidad Nacional hasta su regreso a Viena entre 1948 y mil 1949 según lo menciona Hoffer (2003).

Las propuestas urbanísticas que realizó en Colombia empezaron en 1935 cuando trabajó en calidad de asesor del gobierno para desarrollar distintos Planes de Desarrollo en la mayoría de ciudades del país. Se destacaron los planes para Barranquilla, Medellín, Manizales, Buenaventura, Cali, Santa Marta y San Juan de Pasto.

En el informe presentado a Rafael Erazo Navarrete en 1941, *Karl Brunner* presenta la propuesta *Ciudad Futuro* para San Juan de Pasto, en ella se explica detalladamente las mejoras y reformas urbanas y arquitectónicas que deben realizarse en la ciudad, especialmente la

transformación y desarrollo de la zona de expansión y de la zona centro y a explicar en detalle las propuestas de arborización y zonas verdes del centro y la periferia. (Figura 30)

Para Brunner fue de vital importancia introducir vías radiales que se comuniquen con la retícula fundacional, esto como medio para facilitar el ensanche urbano en distintas calles. También amplió las arterias principales para dar paso al vehículo, sobre todo entre las calles 18 y 19 donde la afluencia de gente hizo necesaria una holgura entre ellas.

En el plan se aprecia como las plazas y parques fueron fundamentales para embellecer la ciudad. Brunner proyectó la ubicación de varias plazas cerca a los templos y a la arquitectura neoclásica existente, además planificó espacios públicos y la adecuación de parques campestres (bosques) en la periferia para el recreo dominical de los habitantes.

Con respecto a las edificaciones, Brunner restringió la altura de los edificios de dos a tres pisos para la asoleación de viviendas y calles. Tal procedimiento podría asegurar el resguardo de la silueta colonial de los edificios que aún seguían en pie.

El plan priorizó 4 puntos que considero de vital importancia para su puesta en marcha:

- *Las condiciones de solidez (seguridad) de la construcción.*
- *La higiene (iluminación, ventilación, instalaciones sanitarias, etc.).*
- *La estética (proporciones, estilo, conformación con la vecindad).*
- *La altura del edificio proyectado.*

Uno de los aspectos más interesantes de esta propuesta fue la apertura de pasajes con diversidad de usos en los alrededores de la plaza fundacional de la ciudad. *Karl Brunner (1976)* menciona:

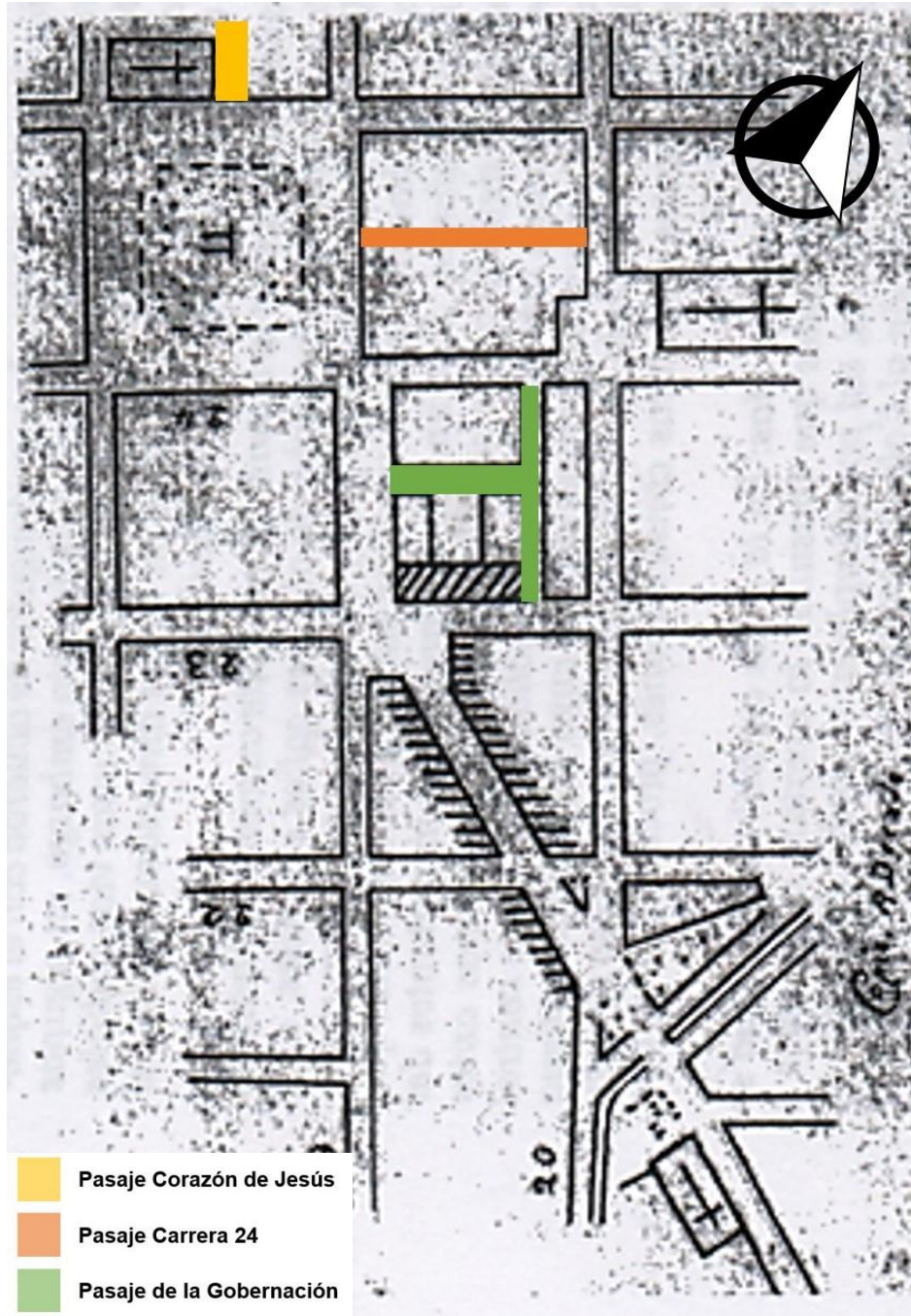
En la parte central de la ciudad se adelantan construcciones que consultan la apertura de pasajes a través de las manzanas, así por ejemplo en el predio del Banco de Colombia con dirección al Colegio Javeriano y en la manzana del Palacio Municipal donde se proyecta el hotel. Estas aperturas ayudarán mucho al fácil desarrollo de la circulación de transeúntes y aumentarán frentes disponibles para el comercio, (...). Un poco más difícil resulta una apertura de vía a través de manzanas edificadas, cuando su dirección no es paralela a las calles o carreras; sin embargo, ciertas circunstancias pueden aconsejar que se afronten las posibles dificultades. (pág.377)

Los “pasajes” se entendían como espacios públicos. El plan los proyecta como espacios de circulación peatonal que ayudarían a conectar la plaza con la mayoría de sus frentes, serían fuentes de comercio e implementarían una nueva imagen al centro histórico.

Se destaca la propuesta de una vía de tipo radial (diagonal) muy parecida a sus propuestas para Bogotá o Santiago de Chile. (Figura 31). Ella buscaría dinamizar los recorridos y fracturaría diagonalmente una manzana para conectar la plaza fundacional con la iglesia la panadería y la carretera a Popayán. La entrada a la ciudad pasaría frente a la Gobernación y el fondo de la perspectiva remataría con la plaza y la iglesia de San Juan.

La visión de aperturas de manzanas y pasajes como parte de la transformación del centro histórico propuesto por Brunner fue el detonante para que estos espacios empezaran a ser recurrentes en los planes de desarrollo, perdieron su connotación de espacios residuales producto de las construcciones más emblemáticas del centro histórico, para pasar a ser parte de la estructura de la traza existente. Los pasajes a través de la planificación empezaron a tener vida en los sueños de ciudad, convirtiéndose en soluciones a futuro para la circulación peatonal del centro histórico y en una respuesta a una ruta que pretendía integrar estos espacios con vías alternas de la ciudad.



**Figura 40. Ciudad futuro de 1941- 2**

Plano ciudad futuro de 1941 diseñado por *Karl Brunner* (Segmento centro histórico, 1941). *Revista Pasto*, Año II. N°1 diciembre de 1941. San Juan de Pasto, Nariño.



### 3.3. Veinte años sin Planes de desarrollo ¿Qué pasó con los pasajes?

Finalizada la década del cuarenta, en San Juan de Pasto no se implantaron las propuestas del plan regulador propuesto por Brunner. La lentitud en los trámites por parte de obras públicas demoró los trabajos que se realizaban del plan regulador interfiriendo en las propuestas principales y llevando a retrasar el proyecto hasta 1949; fecha en la cual el Instituto Geográfico Agustín Codazzi manifestó la imposibilidad de llevar a cabo los trabajos iniciales por falta de personal técnico (escasez de ingenieros geodestas). El caso se lleva a instancias gubernamentales como se deja en evidencia en la revista *Pasto* “la Comisión por medio de varios funcionarios y con valiosas influencias, logró que ese Decreto volviera a la consideración del Ministro y del Presidente de la República” (*Rafael Navarrete*, 1951, pág.40), con la intervención del Ministerio y el Instituto se dieron las primeras herramientas necesarias (recursos humanos) para que la Comisión iniciara la ejecución de los trabajos iniciales del plan futuro de Brunner. Para 1949 la prensa escrita registró con agrado la *labor redentora de la Comisión para el desarrollo urbano de la capital de Nariño*. Sin embargo, el plan nunca se llevó a cabo, dejando por más de veinte años y en manos del azar el crecimiento urbanístico de la ciudad. Las ideas de la ciudad moderna que visualizaron *Ricardo Olano, Rafael Erazo Navarrete y Karl Brunner*, quedaron reducidas en planes urbanos que no lograron hacerse realidad.

Hacia 1950 San Juan de Pasto atravesó una etapa de crecimiento acelerado, con la mejora de la carretera a Popayán y la apertura del aeropuerto de Cano, se incentivaron el comercio y desarrollo urbano de la ciudad dejando a un lado el viejo precepto de la “villa aislada”. Para esa época, con la apertura de nuevas formas de comunicación, la ciudad entró en una etapa de transformación social y urbana. El periódico *El Colombiano* de Medellín refiriéndose a Pasto dice:

El obstáculo desapareció. Una carretera la une con Popayán y tiene servicio regular de aviones. Y desde entonces ha empezado para Pasto una nueva vida. Se asfaltaron las calles, se construyeron y se construyen nuevos edificios; ensanchó su área urbana con la apertura de otros barrios; se intensificó su comercio, se fundaron industrias. (citado en Álvarez. 2011, pág. 139)

San Juan de Pasto se convirtió en una ciudad en continua transformación bajo las faldas del volcán Galeras, expandiendo su desarrollo sobre todo hacia el suroeste en medio de las avenidas Ecuador y Colombia. Se construyeron barrios como San Andrés, Aranda, el Tejar, Chapal y Maridiaz. Se podría decir que pasó a un segundo plano la tarea del embellecer la ciudad, para dar pie a un nuevo camino de “*desarrollar la ciudad*” invirtiendo en el progreso comercial y urbano, llegando el momento de pensar en el ciudadano que *habita, necesita y consume*. Esa carga de crecimiento acelerado trajo consigo problemas en la movilidad y salubridad, por ejemplo: las calles presentaron congestión vehicular y peatonal, acumulación de basuras y frecuentes daños en el alcantarillado.

Paralelo al desarrollo de la periferia, el centro fundacional soportó una serie de cambios urbanísticos y arquitectónicos producto de la transformación urbana de la ciudad, nuevos edificios se construyeron mientras las casas coloniales de mayor jerarquía fueron demolidas. Bancos con “tintes modernos” se construyeron para conformar una zona bancaria en el centro histórico y le siguieron clubes y hoteles, todos en la búsqueda de una presunta arquitectura moderna. Edificios como el Banco de Colombia se destruyeron, para dar paso a una arquitectura que no respetó los cánones estéticos del centro histórico<sup>33</sup>. Una vez finalizada la década de los sesentas del siglo

---

<sup>33</sup> Para la década de los cincuenta y sesenta del siglo pasado la mayoría de edificios de corte colonial y neoclásico que bordeaban el centro histórico se demolieron para construir edificios contemporáneos a la época; estos edificios no cumplieron con la normativa de altura y perímetro. Al contrario, decidieron generar contraste con el contexto inmediato, transgrediendo la imagen del centro histórico.

pasado ese tipo de arquitectura no tuvo en cuenta el ideal de embellecer la ciudad que buscó la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP) la cual, para esa época se convirtió en una entidad dedicada a difundir actividades culturales de carácter cívico.

Sí el tema de los *pasajes* estaba en el mapa durante el trascurso de los años cuarenta y cincuenta, estos se fueron extinguiendo al priorizar el crecimiento urbano de la ciudad. Embellecer el centro histórico dejó de ser importante y se dio paso a asuntos de primera necesidad como vivienda y servicios. Sin duda otros serían los rumbos que tomaría el municipio, dejando a los pasajes como un sueño de la *Ciudad Futuro* de *Brunner*.

En 1971 se construyó la vía panamericana que fue uno de los hechos más significativos para San Juan de Pasto, este suceso se convirtió en el catalizador que reactivó nuevamente la búsqueda del desarrollo arquitectónico y urbano en la ciudad. Por veinticinco años las transformaciones fueron desmedidas y sin un orden dirigido. En 1968 *el Instituto Agustín Codazzi*, al observar estos sucesos propuso un nuevo plan de ordenamiento.

La importancia del Plan se dio a conocer por medio de la prensa escrita, como se menciona en el siguiente artículo presentado en el diario semanal *El Radio* (1969).

El instituto geográfico “Agustín Codazzi” ha entregado al señor alcalde de Pasto el informe final y definitivo del “plan piloto de desarrollo urbano” para la ciudad y el “código de urbanismo” La entrega fue efectuada personalmente por un representante del instituto.

**Importancia:**

Tanto el plan piloto como el código urbanístico tienen especial importancia para el futuro de la capital nariñense, ya que servirán de guía para los programas de urbanización, valorización y mejoramiento urbano de Pasto para su crecimiento armónico y ordenado. (pág. 1)

Por más de 20 años sin plan de ordenamiento para la ciudad, la propuesta del Plan de 1968 significaría replantearse los problemas urbanos que aquejaban a San Juan de Pasto y que le llevarían nuevamente por la senda moderna en esa época.

### 3.4. Plan 1968 del Instituto Agustín Codazzi

El Plan de 1968 se desarrolló en un ambiente atropellado por el cambio urbanístico y arquitectónico acelerado tanto en el centro como en la periferia de la ciudad. Uno de los factores más apremiantes para su propuesta fue el crecimiento urbano desordenado en todas sus frentes, además de elementos como la falta de normatividad, el estancamiento de la economía, problemas de movilidad y el fenómeno de la *conurbación*<sup>34</sup>. Dentro de sus intereses estaba hacer un estudio de región, que la contextualiza, que sabía de sus alcances y dificultades. Fue un plan idealista pero modesto a la hora de actuar. Bajo el lema *el hombre y su medio físico*, entendió que el pastuso y la región son uno solo y todas las propuestas deben ir relacionadas.<sup>35</sup>

La propuesta se dividió en dos grandes temas: el desarrollo natural de la región y los aspectos físicos (movilidad, equipamiento, vivienda, entre otros.), esto con el fin de lograr un avance integral como región que vinculara a sus habitantes con la ciudad, en ese contexto las

---

<sup>34</sup> Las comunidades indígenas empezaron a absorber distintas demandas de trabajo en la ciudad, y con ello diversos servicios. Sin embargo, mantuvieron sus residencias en sus lugares de origen (el campo) El plan propuso el desarrollo de núcleos satélite dotados de equipamientos suficientes para suplir todas sus necesidades. (Instituto Geografico "Agustín Codazzi", 1966-1967)

<sup>35</sup> Los realizadores del plan de desarrollo se enfocaron en cuatro componentes esenciales para su elaboración: mejoramiento de vivienda, ampliación de puestos educativos, ampliación de puestos de salud y ecología. Para que estas propuestas se realicen se planteó aumentar las áreas del crecimiento de ciudad partiendo de la premisa de la expansión en altura. Para el plan de desarrollo fue urgente que las viviendas dejaran el modelo 3 pisos para pasar a la construcción de edificios. Por otro lado el aumento de puestos educativos se proyectó de forma acelerada y mixta, los puestos de salud se debían dispersar y disgregarse del centro para ubicarse en distintas zonas del norte y del sur. En relación con la ecología se prestó atención a la falta de parques y centros de recreación, San Juan de Pasto en esa época adolecía de centros de recreación y esparcimiento como cines y bibliotecas, para el plan de desarrollo estos espacios socioculturales eran necesarios para incentivar la cultura en el terreno físico, artístico y espiritual de los habitantes de la ciudad. (Instituto Geografico Agustín Codazzi, 1966-1967)

propuestas urbanas para la periferia y el centro histórico apuntaron a accionar una equivalencia entre la geografía y la transformación urbana.

La Intervención en el centro histórico estuvo ligada a la tarea de *división de la ciudad en comunidades*<sup>36</sup> proponiendo reformas que reestructurarían su zonificación, usos de suelos, alturas permitidas y un plan vial que reunía propuestas tanto para al vehículo como para el peatón. El plan de desarrollo buscó conservar la imagen y su carácter de centro histórico con una transformación lenta pero definitiva para convertirlo en el foco administrativo, comercial y de servicios de una ciudad lista a enfrentarse a los retos de finales del siglo XX.

Una de las falencias que evidenció el plan de desarrollo fue el desorden respecto a imagen y diseño arquitectónico. La falta de normativas en la transformación urbana había contribuido al desorden tipológico y morfológico del centro histórico de las zonas circundantes.

“El tejido urbano de PASTO tiene las mismas características ya sea en el centro comercial, en el barrio de la clase obrera, en el nuevo barrio donde vive la clase alta, o en las nuevas urbanizaciones del Instituto de Crédito Territorial para la clase media-baja. Es decir:

- La falta de diseño total.
- No se han tenido en cuenta los factores naturales como elementos de composición: orientación, asoleación, vientos, topografía.
- Faltan zonas verdes y Jardines.
- No hay economía de vías”. (Instituto Geografico “Agustin Codazzi”, 1966-1967, pág. 62)

Estos resultados fueron consecuencia del crecimiento acelerado y sin organización de la época. Para la década de los sesentas y setentas del siglo pasado, las construcciones de un

---

<sup>36</sup> “La división de la ciudad en comunidades nos ayudará en el estudio de los usos, el equipamiento de la ciudad, el plan vial, las relaciones vivienda-trabajo, (...). La imagen, los factores socio-económicos, etc., los que nos determinarán las necesidades de cada comunidad”. (Instituto Geografico Agustin Codazzi, 1966-1967, pág.26)

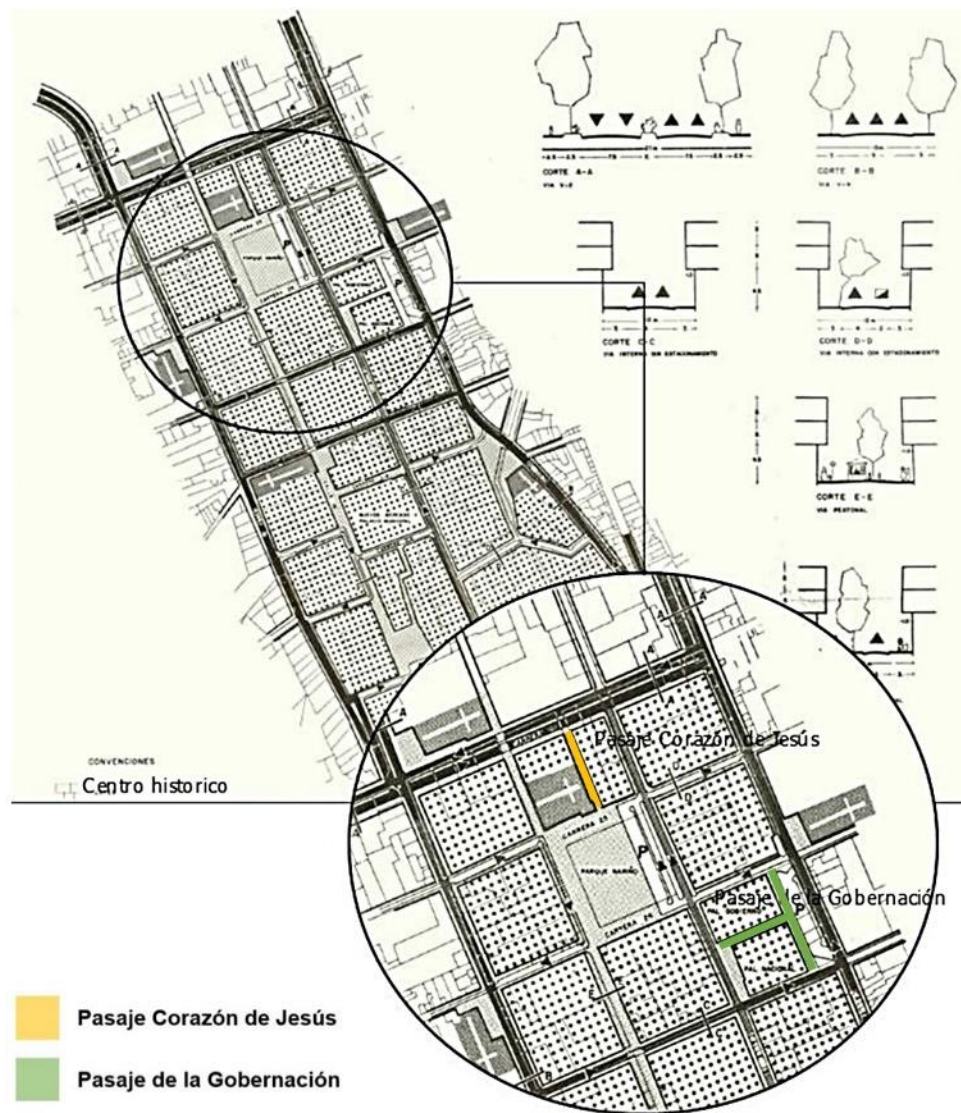
lenguaje moderno habían arrasado con un gran porcentaje de edificaciones coloniales y republicanas, arruinando la imagen del centro histórico.

Los pasajes aparecen en este plan de desarrollo como soluciones peatonales anexas al plan vial del centro histórico, ellos generarían circulaciones internas y externas dentro de las construcciones de la Gobernación de Nariño y el pasaje Corazón de Jesús, el plan de desarrollo planteó para los pasajes un tratamiento urbano (arborización) que les destaque como circulaciones peatonales y les integre como espacio público con la plaza fundacional. (Figura 32)

El plan de 1968 del instituto Geográfico Agustín Codazzi realizó para el municipio un Plan de Ordenamiento que ha constituido hasta hoy la base legal y técnica para el manejo del desarrollo urbanístico de la ciudad. Sin embargo, debido a la época de su ejecución y a una serie de modificaciones imprevistas de la estructura urbana que han ocurrido desde entonces las propuestas de dicho Plan ha ido perdiendo vigencia, hasta tal punto que la ciudad actual está muy lejos de la realidad que se pretendió prefigurar. (Universidad Nacional de Colombia, 1985, pág. 8)

Sin duda en este plan de desarrollo los pasajes perdieron fuerza como espacios representativos de la ciudad futura. El único pasaje con carácter público destacable era el *pasaje Corazón de Jesús*, que hasta esa época prevalecía en el tiempo por su evolución del uso privado a comercial y como espacio público que lograba una directa comunicación con la plaza fundacional, sin embargo, un nuevo fenómeno estaba apareciendo en la escena, *las fracturas de manzana destinadas a centros comerciales*, ellos explotarán las posibilidades espaciales que brindaban los pasajes, e incrementarían el uso comercial del centro histórico. En ese contexto se trabajarían las propuestas para el centro histórico planteadas por el plan de ordenamiento de 1985 de la Universidad Nacional de Colombia.

Figura 41. Ciudad futuro de 1968



Plano ciudad futuro de 1968 diseñado por el *Instituto Geografico "Agustín Codazzi"* (Segmento propuesta centro fundacional, 1968). *Plan Piloto de desarrollo urbano de Pasto 1966-1967. San Juan de Pasto, Nariño.*

### 3.5.El Plan de la Universidad Nacional: 1985

El Plan de desarrollo propuesto por la Universidad Nacional en 1985 contó con la dirección principal del arquitecto *Manuel García Camacho*<sup>37</sup>, profesor de urbanismo especializado en el área de planificación urbana de dicha Universidad.

La estructura del *plan de ordenamiento* se manejó siguiendo un enfoque geográfico y buscando un equilibrio entre los ecosistemas existentes en la región y la construcción de infraestructura. Se priorizó el manejo de una política de suelos que determinaría la conservación y la recuperación de diversas zonas, tanto para el sector agrícola como para el sistema urbano.<sup>38</sup>

Uno de los puntos álgidos que el plan de ordenamiento encontró fue el tema del deterioro progresivo del paisaje urbano en la ciudad, especialmente en el centro histórico. En ese contexto el plan de ordenamiento propuso normativas que regularan alturas y voladizos con el fin de lograr una homogeneidad y una estabilidad morfológica en las áreas a intervenir. Fue necesario que las construcciones mantuvieran un equilibrio con la ciudad construida y que en las transformaciones de la ciudad se manejara una cierta continuidad en la estructura urbana, bajo estos lineamientos se

---

<sup>37</sup> Manuel García Camacho (1933-1999) fue un arquitecto y urbanista egresado de la Universidad Nacional de Colombia con estudios Post-Universitarios en el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París. La mayor parte de su tiempo se mantuvo ejerciendo la docencia en la Universidad Nacional de Colombia. Sin embargo, eso no fue un impedimento para que se vinculara con proyectos de asesoría y planificación como: El proyecto de inversión de la Guajira, el Plan de Desarrollo Turístico del Golfo de Morrosquillo, el plan de ordenamiento de San Juan de Pasto, la asesoría a la comuna Central de Santiago de Chile, entre otros. Su trabajo central estuvo constituido por el documento *Tesaurus del Urbanismo*. A Manuel García se lo podría describir como “un académico preocupado por entender mejor el país y en contribuir a su mejoramiento”. (Roberto Martínez. 2003)

<sup>38</sup> Para la intervención en cada una de las políticas propuestas se identificaron una serie de problemáticas como la expansión indiscriminada hacia las zonas periféricas, subutilización de terrenos utilizables, sobreutilización del suelo en la zona central y deterioro progresivo del paisaje urbano (se estaba destruyendo quebradas y bosques por la densificación). El objetivo de este plan de ordenamiento fue una apropiada intervención estatal en las diferentes intervenciones urbanas las cuales debían orientarse al correcto uso de los usos de suelo, infraestructura, equipamiento y la buena utilización de los recursos naturales. Todo lo anterior, regulado con una “política de tierras y de densificación (Universidad Nacional de Colombia, 1985)



concibió una ciudad con un equilibrio entre las aéreas ocupadas y las áreas construidas en la zona centro y periferia.

La intervención en el centro histórico estuvo dada por la necesidad de recuperar su función como un lugar de “congregación”, el sitio donde concurren los ciudadanos para reconocerse como miembros de la comunidad. El centro histórico de una ciudad deber ser el lugar donde se realicen las principales actividades políticas, económicas, culturales y religiosas, y no como simples actividades esporádicas. El plan de ordenamiento mantuvo en la mayoría de sus propuestas las anteriores experiencias como foco de acción, con la firme intención de hacer del centro histórico un lugar apetecible y de permanencia para sus habitantes.

El plan de ordenamiento buscó, por medio de planes concisos, un equilibrio entre el centro y la periferia, acercando al ciudadano a vivir la experiencia del centro histórico y un equilibrio entre usos y equipamientos. Esto lo afirma el documento: “Estos dos procesos buscan disminuir el desequilibrio del centro y la periferia sin que el primero pierda su lugar preponderante en la ciudad, pero buscando que recupere su carácter de lugar.” (Universidad Nacional de Colombia, 1985, pág 23). El plan de ordenamiento propuso insertar nuevos usos en el centro histórico para desarrollar la vivienda en el sector complementándola con actividades terciarias.

Las propuestas para la conservación del centro histórico recayeron en estrategias de conservación del patrimonio, además de una diversidad de planteamientos desde lo social, económico y urbano. Ellas fueron:

- Un programa de recuperación del espacio público.
- Un programa de racionalización y mejoramiento de los sistemas de transporte y del tráfico automotor.

- Un programa de racionalización y mejoramiento de la administración pública que garantizara el mantenimiento del espacio público y programas permanentes de aseo y seguridad.

Dentro del planteamiento urbano se destacaron varios componentes. En primer lugar el Plan propone el *Paseo San Juan de Pasto* (Figura 33) con ejes peatonales que articulan los diferentes sitios de interés patrimonial del centro histórico. Este *paseo* rescataría la idea de Karl Brunner en su plan Ciudad Futuro, abriendo los pasajes ubicados en la Gobernación y en el Banco de Colombia, además, el plan generó una propuesta con base en ellos:

**Sobre los pasajes peatonales dice:**

La posibilidad de establecer pasajes que atraviesen las manzanas en cualquier dirección no debe implicar la densificación exagerada de las partes de manzana resultantes. La unidad básica de intervención debe ser la manzana completa, construida en su periferia y con un vacío en el centro, que debe mantenerse descubierto y formar parte del pasaje para integrarse a la trama de espacios públicos. En cada caso particular deben establecerse los límites para el nuevo frente que adquieran los predios localizados sobre el pasaje y sobre el centro de la manzana.

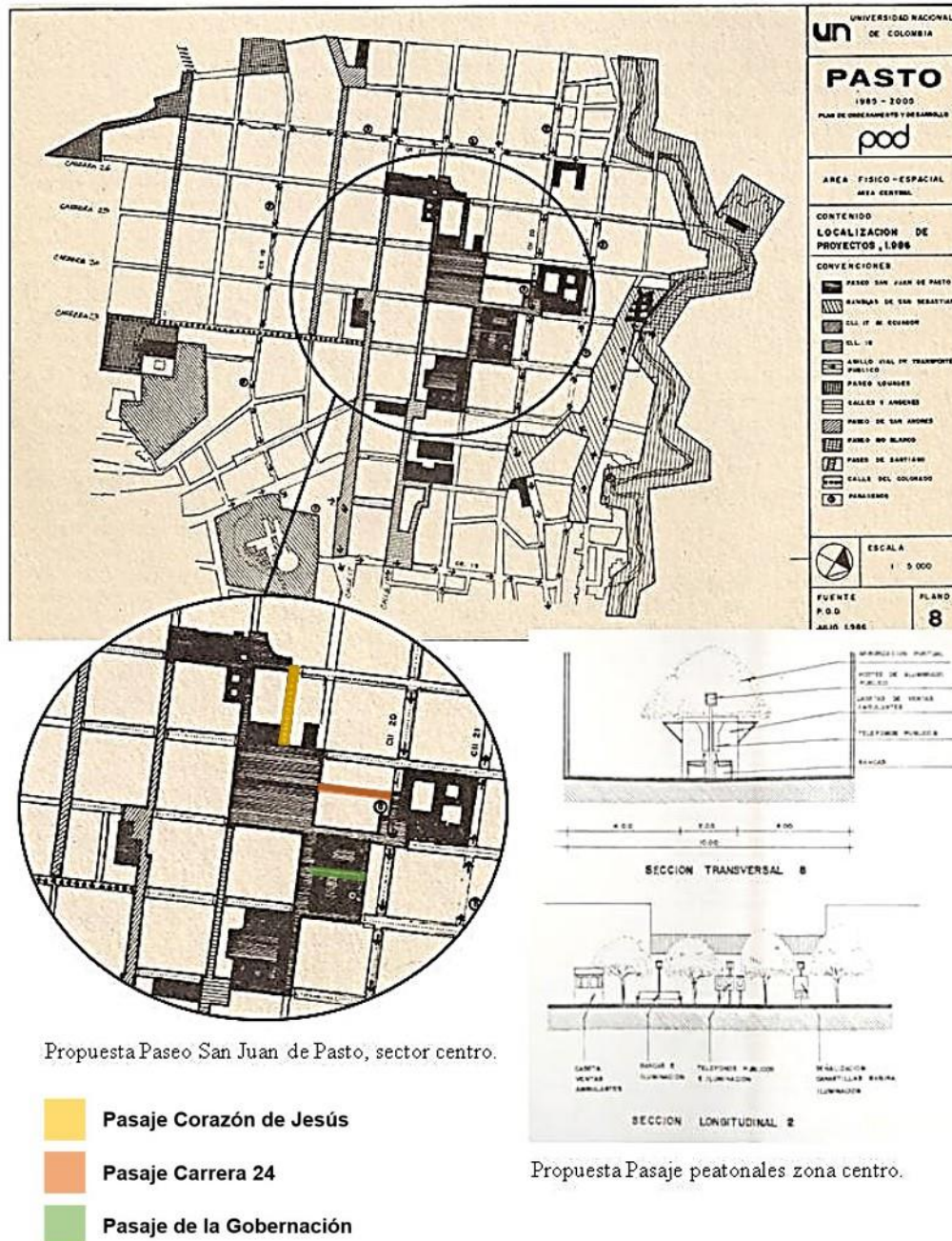
Los aislamientos posteriores existentes se convierten en el nuevo espacio público, evitando la excesiva ocupación resultante en casos como el pasaje *el dorado*.

De cualquier forma, este tipo de intervención implica un aumento en la posibilidad de ocupación de los predios que componen la manzana y de su rentabilidad al tener doble frente sobre espacio público, lo que de por sí es ya un aliciente para el inversionista y para los propietarios de los demás predios de la manzana. En general, deben aplicarse además los criterios ya definidos para las plazuelas en cuanto a amueblamiento, pisos, iluminación, etc.

(Universidad Nacional de Colombia, 1985, pág. 69) (Figura 34)

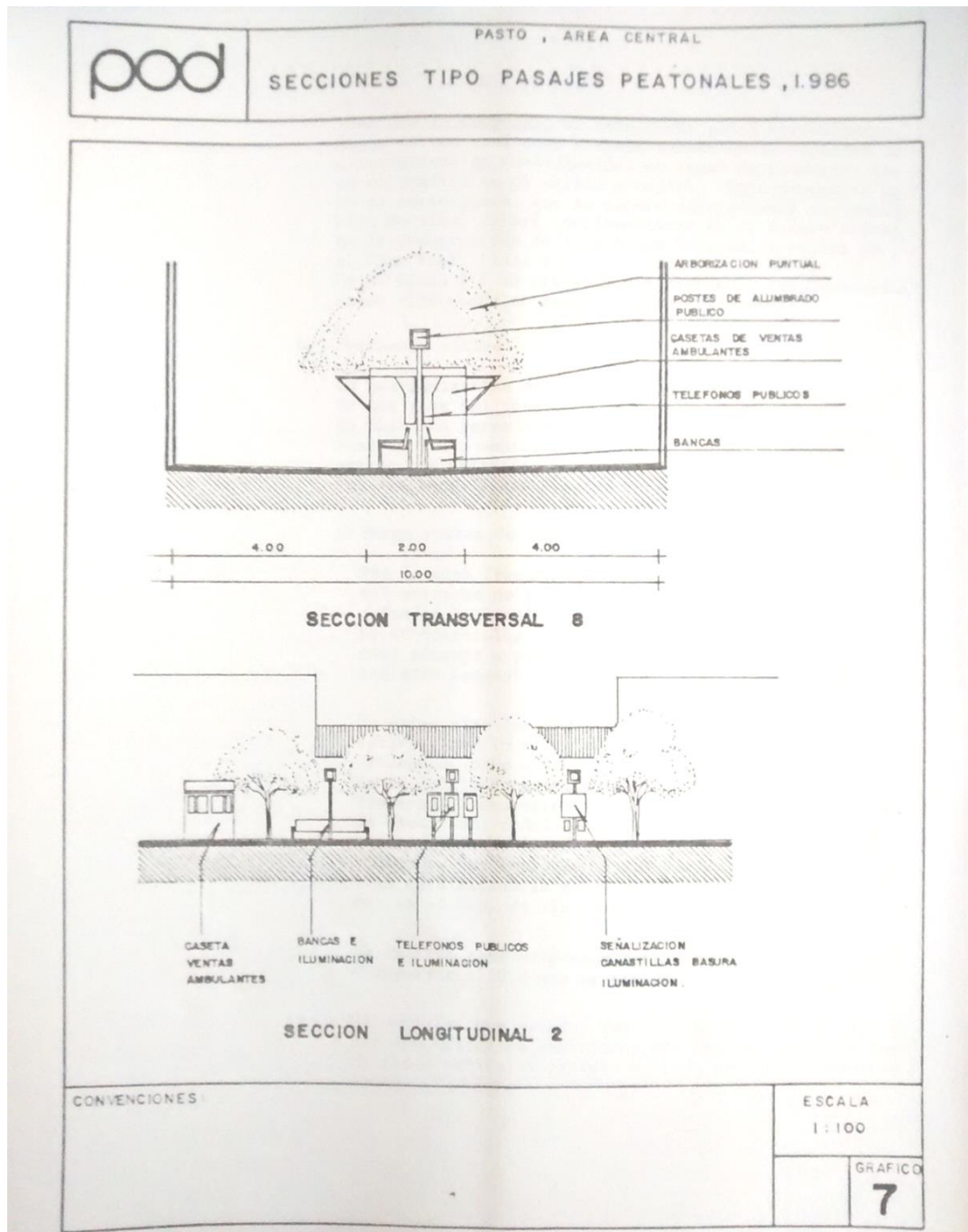
Si bien la peatonalización del centro histórico fue de la mano de nuevas estrategias de transporte, de apertura de vías y nuevas conformaciones de zonas verdes, la inclusión de pasajes al plan de movilidad abría la posibilidad de generar espacios públicos en los centros de manzana, además los pasajes se convertirían en espacios que podrían fortalecer los predios aledaños en cuanto a rentabilidad y usos. Se podría concluir que el plan de ordenamiento de 1985, rescató el potencial de los pasajes como espacio público, contextualizándolos con los retos de la ciudad del siglo XX. Lastimosamente, el paseo San Juan de Pasto no logró hacerse una realidad dejando nuevamente a los pasajes como un sueño de la ciudad moderna.

Figura 42. Ciudad futuro de 1985



Plano ciudad futuro de 1987 diseñado por la Universidad Nacional (Segmento propuesta centro fundacional, 1986). *Plan de ordenamiento de desarrollo 1985-2005. San Juan de Pasto, Nariño.*

**Figura 43. Propuestas pasajes peatonales zona centro plan POD 1985**



Propuestas pasajes peatonales zona centro plan POD 1985 (Segmento propuesta centro fundacional, 1986). *Plan de ordenamiento de desarrollo 1985-2005. San Juan de Pasto, Nariño.*

### 3.6. POT 2000 a 2014, la decadencia de Los pasajes

El urbanismo de inicios del siglo XXI en San Juan de Pasto estuvo acompañado por una acelerada transformación promovida por la densificación de la periferia oriental y occidental de la ciudad. *El manual de contexto histórico del POT 2014* expone que entre el periodo de 1990 a 2006, las políticas de desarrollo de ciudad en cuanto a promoción de vivienda, movilidad y el espacio público se abordaron siguiendo políticas de orden práctico más que estéticas y funcionales. En ese contexto las propuestas de intervención para el centro histórico obedecieron a necesidades inmediatas de sus habitantes y a propósitos como frenar su deterioro. Otro aspecto notable es el desorden arquitectónico y visual como producto de una falta de normativas o como lo menciona Luis Eugenia López.

“Se desarrollan nuevos modelos urbanos con la aparición de una arquitectura que produce un marcado desorden visual, como resultado de las nuevas intervenciones producto del poder adquisitivo, (...). Son décadas de grandes cambios físico-espaciales y de crecimiento demográfico, la ciudad presenta su más alto nivel de expansión urbana unida a complicados procesos culturales resultado de las nuevas conductas y valores estéticos de la sociedad de consumo”. (Citada en *El manual de contexto histórico. Plan de Ordenamiento Territorial, 2014, pág, 231*)

Sin un ideal de transformación de ciudad, el plan de ordenamiento territorial (POT) del 2000, se enfocó en temas como movilidad, usos de suelo, morfología, patrimonio, saneamiento y servicios públicos. Las propuestas planteadas para el centro histórico se enfocaron en la conservación del bien inmueble de valor patrimonial, límite de alturas y zonificación. La propuesta que se planteó por parte del (POT) 2000 para la zona centro se concentró en cinco puntos.

- Peatonalizar el centro.
- Reducción de vehículos.
- Preservación del patrimonio.
- Cambio de usos
- Protección del bien inmueble.

Dentro de estos cinco puntos no se puede incluir la trama de pasajes que hasta 1985 se comenzaban a proyectar. De hecho, en la propuesta para la renovación del centro histórico los pasajes dejaron de incidir en la ciudad, consolidándose como bienes privatizados; es el *pasaje Corazón de Jesús* el único que mantendría su jerarquía como edificio de conservación.

Con el tiempo, vendrían anexos al plan de desarrollo que adelantarían estudios para un mejor tratamiento del centro histórico y posibles soluciones a la preservación del patrimonio. Para el año 2014, se presentó el nuevo plan de desarrollo, que de igual forma no tuvo en cuenta a los pasajes como parte de las circulaciones peatonales que se dejó proyectada hasta 1985.

Desde 1985 hasta la fecha otro tipo de pasajes empiezan a surgir, los comerciales. Ellos se construyen de forma deliberada durante la segunda parte del siglo XX, ellos fueron nuevos tipos de edificaciones que respondían al auge comercial contemporáneo y se acoplaron a los estándares arquitectónicos del nuevo siglo. Los planes de ordenamiento que se proponen desde el año 2000 no regulan dicho fenómeno y los pasajes comerciales son los llamados a ocupar los espacios que generaron las fracturas de manzana, proyectando además, nuevas alternativas de circulación entre lo público y lo privado. Posteriormente estos pasajes se convertirán en redes alternas que conviven junto a la traza establecida.

Para cerrar este capítulo se concluye que los tres planes de desarrollo visionaron una San Juan de Pasto moderna, con un centro histórico como epicentro transformador de todos los acontecimientos urbanos. Los pasajes a mediados del siglo XX se convirtieron en ideales de circulación peatonal dentro de los ideales de ciudad; un ideal que los hizo singulares, ya que en ellos se encuentra oculta una parte de su historia en cuanto a movilidad se refiere. Los tres pasajes (*pasaje de la Gobernación de Nariño*, *pasaje corazón de Jesús* y *pasaje de la carrera 24*) fueron espacios esenciales en la proyección y visión del cambio tanto de la imagen urbana, así como en las rutas proyectadas para la circulación peatonal del centro histórico. Sin embargo, los pasajes a excepción del *pasaje Corazón de Jesús* se convirtieron con el paso del tiempo en espacios residuales que se recordaran como parte de los sueños del desarrollo urbano de San Juan de Pasto.



## 4 Conclusiones

Los resultados de esta investigación, permiten concluir lo siguiente:

1. La construcción de la ciudad moderna de San Juan de Pasto estuvo ligada a la transformación de los pasajes. Desde que se empieza a hablar de modernidad urbana y arquitectónica, la imagen de la ciudad daría un giro en la concepción del edificio, de la plaza y sus calles, en ese contexto aparecen los primeros pasajes; piezas claves para entender que San Juan de Pasto vivió dos momentos de transformación ligados a ellos: El primero “la ciudad de los monumentos” (1900-1930) donde se evidenció la búsqueda del embellecimiento de la ciudad en lo arquitectónico y urbano de inicios del siglo XX, en ese escenario, aparecerían los pasajes como espacios que jerarquizarían las construcciones de valor simbólico y patrimonial en centro histórico. El segundo momento está ligado a la “ciudad planeada” (1930-1985), esa que promovió unos ideales urbanos y arquitectónicos para la planeación y construcción de ciudad. En ese periodo, los pasajes se proyectaron como elementos sobrepuestos a la traza del centro histórico, que introducen nuevas posibilidades de uso y circulación en el sueño que fue el Pasto Futuro.

2. Los pasajes en San Juan de Pasto rompen la rigidez de la manzana configurándola interiormente. Especialmente funcionan como espacios de tránsito entre lo público y lo privado, creando una permeabilidad hacia el interior de la manzana para poder atravesarlas peatonalmente. Su afectación en el damero radica en una red de pasajes que cohabitan alrededor de ella, con sus propios ritmos y trazas de circulación y; al igual que la traza colonial tiene como epicentro de

entrada y llegada la plaza fundacional. Este tipo de construcciones favorece el comercio y la circulación peatonal.

3. Con la llegada de construcciones de carácter institucional y privado a inicios del siglo XX, la manzana cerrada dejó de ser la única alternativa en la transformación del centro histórico de la capital nariñense, nuevos tipos de división como la intervención de los centros de manzana vendrían con los programas arquitectónicos, esos tipos de división fueron el detonante en la aparición de *fracturas de manzana y pasos*, espacios encargados de separar los edificios de colindantes, para jerarquizar parte de una edificación privada o institucional, o como una circulación entre calles inconclusas.

4. los tres pasajes de estudio (*el de la Gobernación de Nariño, el Corazón de Jesús y el de la carrera 24*) pasaron por un largo proceso de transformación hasta poder adquirir la estructura de pasajes por los planes de desarrollo y por los ciudadanos. A inicios del siglo XX cuando se construyeron los dos primeros, se consolidaron como *fracturas de manzanas y pasos*, puesto que no traspasaban la manzana cerrada en su totalidad o eran espacios privatizados. En la década del cuarenta, con la construcción del pasaje de la carrera 24 y con la visión del urbanista y arquitecto *Karl Brunner* los tres pasajes aparecieron en el mapa como posibles circulaciones peatonales. Fueron entonces los planes de desarrollo quienes les dieron la connotación de pasajes, por tanto espacialmente (a excepción del pasaje Corazón de Jesús) nunca lograron ser espacios públicos ni perforar la manzana a totalidad.

5. La información histórica que revela cada una de las tres edificaciones y sus respectivos pasajes permite observar que el uso de los pasajes es cambiante y depende de la época

en que se edifican. Esto a nivel espacial es de suma importancia puesto que los dos primeros (*pasaje de la Gobernación* y *el corazón de Jesús*) se construyeron a inicios del siglo XX con la intención de jerarquizar edificios privados e institucionales, mientras que el *pasaje de la carrera 24*, construido en la década del cuarenta se diseñó como un espacio abierto y de uso público, idealizando a la ciudad moderna. Posteriormente llegarían los pasajes comerciales en la década de los setentas con una clara tendencia especulativa.

6. El ideal de la ciudad moderna de *Karl Brunner* y de *Manuel García\**, recalca la importancia del concepto de pasaje como espacio de transición en sus respectivos planes de desarrollo. Los pasajes acompañaron las propuestas de movilidad peatonal, además de convertirse en posibles espacios comerciales que conectarían la plaza fundacional con vías alternas. Sin embargo, ese ideal de pasajes perdió fuerza y para finales del siglo XX, problemáticas como la densificación, la movilidad vehicular y el desempleo fueron temas más apremiantes que las propuestas del *Pasto Futuro*. Entonces los pasajes se quedaron guardados en los recuerdos de urbanistas y arquitectos que soñaron otro tipo de ciudad.

7. Los tres pasajes que se estudiaron en esta investigación se vincularon al centro histórico en el momento mismo en que se empezó a soñar el *Pasto Futuro* en la década del cuarenta, convirtiéndolos en parte importante de la transformación de la ciudad, fueron parte de los ideales de cada plan y como ideales se enjaularon en ellos. Actualmente el Pasaje Corazón de Jesús es el único sobreviviente que resguarda la memoria como ideal de *pasaje como monumento* y *paso de circulación* e integración entre la plaza fundacional y el centro histórico propuesto por

---

\* Los dos tuvieron relación con Santiago de Chile

los planes de desarrollo; el resto de pasajes, pasos y fracturas de manzana, pese a su aporte histórico y urbano se han convertido en “espacios residuales” que aun guardan en sus muros la historia de lo que pudieron haber sido.

8. La traza cambia y en ella una serie de transformaciones suceden. Algunos de los pasajes como es el caso del pasaje Corazón de Jesús se han convertido en circulaciones alternas que los habitantes usan para transitar diariamente con sus propios usos y prácticas cotidianas, en la actualidad su valor radica en el aporte a la memoria de la ciudad.

### Bibliografía

Alarife. (2009). *Espinosa y Santacruz. Dos arquitectos, dos épocas*. Pasto: Institución Universitaria Cesmag.

Álvarez, M. T. (2007). *Elites intelectuales en el sur de Colombia. Pasto 1904 -1930: una generación decisiva*. Pasto: Universidad de Nariño.

Álvarez, M. T. (2014). *El cuarto centenario de la ciudad: !Que sea un motivo!*. Academia Nariñense de Historia, Manual de *historia de Pasto. Tomo XV*. Pasto: Academia Nariñense de Historia: (181-189)

Álvarez, M. T. (2011). *Karl Brunner en la ciudad de Pasto*. Academia Nariñense de Historia, *Manual de historia de Pasto, Tomo XXII*. Pasto: Academia Nariñense de Historia: (126-157)

Arturo, A. (1998). *Rapsodia de Saulo*. Pasto: Centavo.

Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Benjamin, W. (1991). *Iluminaciones II. Baudelaire, Un poeta en el esplendor del capitalismo*. Madrid: Tauros.

Benjamin, W. (2005). *Libro de los Pasajes*. Madrid: Akal.

Boudrillard, J. & Nouvel, J. (2002). *Los objetos singulares, arquitectura y filosofía*. Buenos Aires: Fondo de cultura económica.

Castro-Gómez, S. (2009). *Tejidos oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Certeau, M. d. (2000). *La invención de lo cotidiano*. Mexico: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente A.C.

Choay, F. (1992). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.

Choay, F. (1970). *El urbanismo Utopías y Realidades*. Barcelona: Lumen.

Corradine, A. (1989). *Historia de la Arquitectura Colombiana*. Bogotá: Escala.

Espinoza, R. (2009). *La ciudad de "Rutila"*. Pasto: (s,f).

Figueroa, F. (2010). *Una ciudad para la memoria*. Pasto: Editorial Testimonio.

Gamba, F. P. (1911). *La vida en los Andes Colombianos*. Quito: El Progreso.

Giedion, S. (1982). *Tiempo, espacio y arquitectura*. Madrid: Dossat.s.a.

González-Escobar, L. (2010). *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia. 1980-2010*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Gobernación de Nariño. (1997). *Nariño, 93 años*. Bogotá: Kimpres Ltda.

Gutierrez, A. *La vida en Pasto a finales del siglo XIX*. Pasto: Academia Nariñense de Historia.

Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: del Serbal.

Hoffer, A. (2006). *El origen de la metrópolis. Las propuestas de Karl Brunner-Santiago Centro*. Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales. *Santiago Centro, Un siglo de transformaciones*. Santiago de Chile: Dirección de obras municipales: (28-37)

Hoffer, A. (2003). *Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina*. Bogotá: El Ancora editores.

Instituto Geografico Agustín Codazzi. (1966-1967). *Plan Piloto de Desarrollo Urbano de Pasto*. Pasto: Instituto Geografico "Agustín Codazzi".

Karl, A.Melo (1983). *Vieje alrededor del Pasto antiguo*. Rivera, N. *Puntos de Kar A.Melo. Estampas del Pasto Antiguo*. Pasto: Tipografía Javier: (139-159)

Karl.A.Melo. (1983). *Monseñor Pueyo y un pedestal*. Rivera, N, *Puntos de Kar A.Melo. Estampas del Pasto Antiguo*. Pasto: Tipografía Javier: (185-189).

Lemoine, R. M. (2006). *Santiago: Los planos de transformación 1894-1928*. Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales. *Santiago Centro, Un siglo de transformaciones*. Santiago de Chile: Dirección de obras Municipales: (22-27)

Lynch, K. (1979). *Recordad el pasado*. Barcelona: Ggigi.

Martínez, C. (s.f) *Apuntes sobre el urbanismo en el nuevo reino de granada*. Bogotá: Banco de la Republica.

Morales, Á. (2006). *Medellín en la memoria de Ricardo Olano*. Medellín: Universidad de Antioquia, Dirección Académica y Extensión Cultural.

Narváes-Portilla, S. (1997). *Evolución Urbana, San Juan de Pasto siglo XIX*. Pasto: Fondo Mixto de Cultura.

Niño, C. (1991). *Arquitectura y Estado: Contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905-1960*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Olano, R. (2004). *Memorias Tomo I*. Medellín: Universidad EAFIT.

Ortiz, S. E. (1948). *Cronicas de la ciudad de Pasto*. Pasto: Ilustraciones D Augusto Rivera Garces.

Redondo-Gómez, M. (2004). *Cartagena de Indias. Cinco Siglos de Evolución Urbanística*. Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.

Romero, J. L. (1976). *Latinoamerica: las ciudades y las ideas*. Mexico: Siglo veintiuno.

Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A.

Ruskin, J. (1987). *Las siete lámparas de la arquitectura*. Barcelona: STYLOS.

Salcedo, J. (1996). *Urbamismo Hispano - Americano siglo XVI, XVII y XVIII*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.

Sitte, C. (1986). *Construcción de ciudades según principios artísticos.(s.f)*

Universidad Nacional de Colombia. (1985). *Plan de ordenamiento territorial*. Pasto.

Urresty, J. (2000). *Historia Urbana de Pasto*. Bogotá: Testimonio.

Urresty, J. (2011). *La ruta libertadora del sur*. Pasto: Sociedad de Mejoras Publicas.

Waisman, M. (2009). *El interior de la historia "Histografía arquitectónica para el uso de latinoamericanos"*. Bogotá: Escala S.A.



Zarama, R. (2012). *Pasto: Cotidianidad en tiempos convulsionados, 1824 - 1842*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.

Zarama, R. (2005). *Vida cotidiana en San Juan de Pasto, 1770 - 1810*. Nariño: Fondo Mixto de Cultura.

### Periodicos y Revistas

Angulo, E. V. *De la historia de Pasto*. Cultura Nariñense , N°35 Mayo 1968 (70-79)

Brunner, K. *Embellecimiento de Pasto*. Revista Cultural Nariñense, 1976: (375-385)

Delgado, R. *Cooperación de todos los habitantes en el aseo y reforma de todos los edificios*.  
Revista Ilustración Nariñense Serie VI, Marzo 1938: (6)

Delgado, R. *Cuarto Centenario de la fundación de Pasto*. Revista Ilustración Nariñense, Serie VI,  
N°64, Marzo de 1938: (1-6)

Delgado, R. *Los bancos de la ciudad deben tener sus edificios propios*. Revista Ilustración  
Nariñense, Agosto N° VI. 1939: (58: 4)

Friedrich, Johan. «Pasajes Comerciales.» *ESCALA*, 1985: (1-11)

López, L. *La Prisión del General Antonio Nariño en Pasto*. Revista de Historia N°1, 1954: (195-194)

Navarrete, R. *Noticiero de las actividades de la S.M.P.* Revista Pasto Vol III N° 10, Enero de 1951: (3-7)

Olano, R. *Del urbanismo*. Revista Cultural Nariñense, serie V N°40, agosto 1928: (10)

P.El Radio, *El Centenario*. El Radio, Pasto No 170, 29 de Enero de 1935: (3)

P.El Radio. *Una ciudad soñada*. El Radio, Noviembre de 1941: (49)

P.El Radio. *El Instituto Agustín Codazzi entregó plan piloto para Pasto* . El Radio, 5 de Junio de 1969: (1)

R.Ilustración Nariñense. *Por el embellecimiento de la Capital de Nariño*. Revista Ilustración

R.Cultural Nariñense. *Algo sobre urbanización*.Revista Cultural Nariñense N°51, 1933: (3)

R.Ilustración Nariñense. *Una estatua de Bronce al primer estadista de Nariño*. Revista Ilustración Nariñense , Serie V N°57, Junio de 1935: (28)

Nariñense. Serie VII N°76 , Marzo de 1941: (10-11)

R.Ilustración Nariñense. *Por el Centenario de PASTO*. Revista Ilustración Nariñense Serie VI N°67, Diciembre de 1938: (21)

R.Ilustración Nariñense. *Comisión de Cultura Aldeana*. Revista Ilustracion Nariñense, Serie V, Junio de 1935: (28-29)

Riveros, B. *Caminos de Colombia "Nariño, su paisaje y sus hombres"*. Revista Pasto, Tomo III, 1946: (286-290)

Rosas, J. *La Partición de la manzana. Como se modernizo Santiago de Chile*. Revista *Urbanismo*, (s.f.): (29-38)

### Electrónicos

Aguirre, B. (2009). *Tesis doctoral: Los pasajes y galerías comerciales de Santiago de Chile,*

*como tránsito urbano hacia la modernidad. 1930-1960. Un proyecto Patrimonial.*

Santiago: Universidad de Sevilla. Recuperado el 12 de 06 de 2014, de Dialnet:

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=41748>

Álvarez, M. T. (2012). *Pasto y sus intentos modernizadores en el periodo de la República*

*Liberal (1930-1946)*. Recuperado el 01 de 12 de 2013, de Dialnet:

[dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4114509.pdf+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co](http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4114509.pdf+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co)

- Almandoz, A. (2007). Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960. Recuperado el 12 de 10 de 2014, de Iberoamericana VII, 27: <http://www.iai.spk-berlin.de/fileadmin/dokumentenbibliothek/Iberoamericana/2007/27-Almandoz.pdf> : (59-78)
- Arango, S. (1986). *Gaston Lelarge. Arquitecto, Escala, Bogotá*. Recuperado el 02 de 05 de 2015, de (s.f.): <http://www.iie.unal.edu.co/pdfs/coleccionescala/lelarque-arquitecto1.pdf>
- Corradine, A. (2000 N°125). *Cien años del incendio de las Galerías. Las Galerías de Arrubla, sobre la Plaza de Bolívar, en Bogotá. Historia de un edificio emblemático de la capital*. Recuperado el 23 de 04 de 2015, de Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República: <http://www.banrepcultural.org/node/32813>
- Hiernaux, D. (2003). Las galerías cubiertas de Bruselas y las nuevas formas urbanas del siglo XIX. En P. Oliveira, *Espacio geográfico, epistemología y diversidad*. Mexico: Facultad de filosofía y letras UNAM. Recuperado el 04 de 11 de 2014. de <http://danielhiernaux.net>: <http://danielhiernaux.net/publicaciones/index2.php>. (Pág 209-215)
- Instituto distrital de Patrimonio Cultural. (2010). *Pasajes del centro histórico de Bogotá*, Recuperado el 03 de 10 de 2010 de ISSUU: [http://issuu.com/patrimoniobogota/docs/pasajes\\_comerciales](http://issuu.com/patrimoniobogota/docs/pasajes_comerciales)
- Martínez, R. (2003). *Manuel García 1928-1999. Arquitecto urbanista – semblanza*. Recuperado el 12 de abril de 2013, de Red de revistas científicas de America Latina y el caribe, España y Portugal: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74810710>

Resendiz, F. (S.f). *Ciudad y arquitectura del Ecuador*. Recuperado el 16 de 06 de 2014, de

academia.edu:

[http://www.academia.edu/5645672/Arquitectura\\_y\\_Urbanismo\\_en\\_Ecuador\\_Siglo\\_XX](http://www.academia.edu/5645672/Arquitectura_y_Urbanismo_en_Ecuador_Siglo_XX)

Rivera-Ramos, C. (2009). *Tesis de Maestría en Restauración: Pasaje Comercial Hernandez*. .

Bogotá, Colombia: Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado el 02 de 08 de 2014, de

(s.f.). <http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/10554/205/1/arq19.pdf>

Plan de ordenamiento Territorial. (2014). *Contexto Historico*. Pasto: (S.f). Recuperado el 01 de

03 de 2015, de pot.pasto.gov: [http://www.pot.pasto.gov.co/index.php/cuadernos-](http://www.pot.pasto.gov.co/index.php/cuadernos-diagnosticos)

[diagnosticos](http://www.pot.pasto.gov.co/index.php/cuadernos-diagnosticos)

wikipedia. (09 de 04 de 2015). *Wikipedia*. Recuperado el 04 de 05 de 2015, de

[http://es.wikipedia.org/wiki/Aurelio\\_Arturo](http://es.wikipedia.org/wiki/Aurelio_Arturo)

Pagina oficial Gobernación de Nariño. (18 de 09 de 2009). *Historia Palacio de Gobierno de*

*Nariño*. Recuperado el 13 de 05 de 2014, de Pagina oficial Gobernación de Nariño:

[http://narino.gov.co/historico/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1701&It](http://narino.gov.co/historico/index.php?option=com_content&view=article&id=1701&Itemid=559)

[emid=559](http://narino.gov.co/historico/index.php?option=com_content&view=article&id=1701&Itemid=559)

### Documentos de archivo

Ficha predial Banco de Bogotá N° 001010200800005902, se encuentra en: Instituto Geográfico

“Agustín Codazzi”, Catastro Nacional, Seccional Pasto.

Ficha predial del departamento de la Gobernación de Nariño N° 0121030022802, se encuentra en:

Instituto Geográfico “Agustín Codazzi”, Catastro Nacional, Seccional Pasto.

Ficha predial Parroquia San Juan Bautista N° 010200580004000, se encuentra en: Instituto

Geográfico “Agustín Codazzi”, Catastro Nacional, Seccional Pasto.

Ficha predial propiedad Sánchez, B, Elena N° 001010200820001000, se encuentra en: Instituto Geográfico “Agustín Codazzi”, Catastro Nacional, Seccional Pasto.

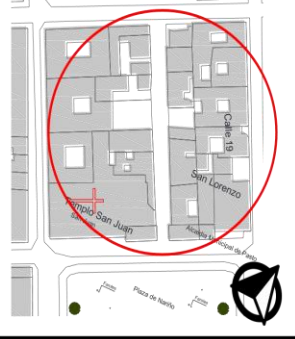
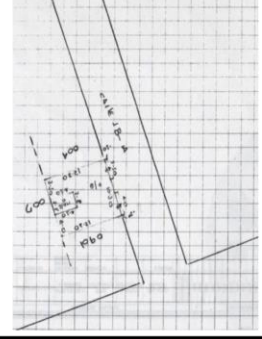


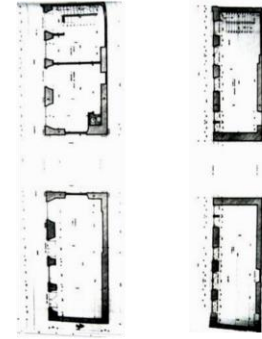
**Anexo I.**

**Fichas de catálogo construidas en la investigación**


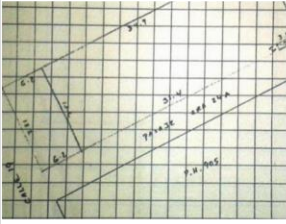



**Ficha 1. Pasaje Gobernación de Nariño**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>Nº1.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Palacio Municipal	<b>Ubicación:</b> Carrera 24 con calle 19
<b>Elaborado por:</b> María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Palacio Municipal	
<b>Año de construcción:</b>	1906	
<b>Diseño o constructor:</b>	Gilberto Perez	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Gobernación de Nariño	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>Nº de Pisos</b>	3	
<b>Entorno</b>	Banco Popular, Palacio de Justicia.	
<b>Materiales</b>	Ladrillo, piedra, hierro entre los principales.	
<b>Usos principales</b>	oficinas destinadas a estamentos publicos.	
		
<b>Ubicación</b>		
<b>Planta registro predial.</b>		
		
		
<b>Fachada principal</b>		
<b>Fachada lateral 1</b>		
<b>Fachada principal 2</b>		

## Ficha 2. Pasaje Corazón de Jesús


FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>Nº2.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Pasaje Corazón de Jesús	<b>Ubicación:</b> Carrera 24 entre calle 18 y 19
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje Corazón de Jesús	
<b>Año de construcción:</b>	1910-1928	
<b>Diseño o constructor:</b>	Lucindo Espinoza	
<b>Uso:</b>	Pasaje comercial	
<b>Propietario actual:</b>	Antonio Rodríguez	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>Nº de Pisos</b>	3	
<b>Entorno</b>	Iglesia de San Juan, Alcaldía Municipal	
<b>Materiales</b>	Tapia, ladrillo yeso y hierro.	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto destinado a locales comerciales.	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Fachada principal</b>	<b>Fachada lateral</b>	<b>Planta principal</b> Planta 1 piso      planta 2 piso

### Ficha 3. Pasaje carrera 24

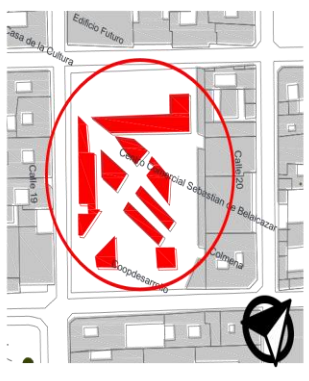





FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>Nº3.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Pasaje carrera 24	<b>Ubicación:</b> Carrera 24 con calle 19
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje carrera 34	
<b>Año de construcción:</b>	1938-1945	
<b>Diseño o constructor:</b>	no hay datos	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Alcaldía Municipal	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>Nº de Pisos</b>		
<b>Entorno</b>	Bancolombia, Banco de Bogotá.	
<b>Materiales</b>	Cemento.	
<b>Usos principales</b>	Parqueadero	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Fachada principal</b>	<b>Fachada lateral 1</b>	<b>Fachada principal 2</b>



**Ficha 4 Pasaje calle 16 A**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°4.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Pasaje calle 16A	<b>Ubicación:</b> cra 24 y 25 entre calles 16 y 17
<b>Elaborado por:</b> María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje calle 16 A o Pasaje el Dorado	
<b>Año de construcción:</b>	1966 a 1972	
<b>Diseño o constructor:</b>	Ernesto Erazo	
<b>Uso:</b>	Publico	
<b>Propietario actual:</b>	Alcaldía municipal	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>		
<b>Entorno</b>	Iglesia de San Agustín.	
<b>Materiales</b>	Cemento	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto.	
<b>descripción:</b>	Se construye en la década de los setenta simulando los pasajes del centro fundacional.	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores.</b>	<b>Fachada lateral 1</b>	<b>Fachada principal 2</b>

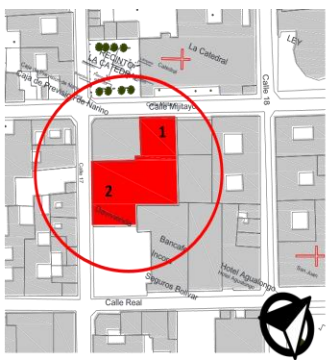
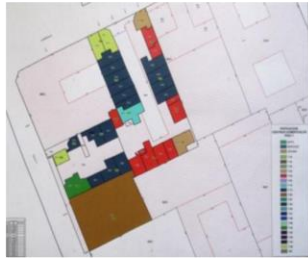



**Ficha 5. Centro comercial Sebastián de Belalcázar**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°5.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Centro comercial Sebastian de Belcazar	<b>Ubicación:</b> Calle 19 con carrera 24
<b>Elaborado por:</b> María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Centro comercial Sebastian de Belcazar	
<b>Año de construcción:</b>	1980 a 1985	
<b>Diseño o constructor:</b>	Fabio Gomez	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	varios	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	3	
<b>Entorno</b>	Alcaldía Municipal, plaza fundacional,	
<b>Materiales</b>	Ladrillo a la vista	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto.	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Carta catastral urbana.</b>
		
<b>Interiores.</b>		<b>Fachada lateral 1</b>
		
		<b>Fachada principal 2</b>

**Ficha 6. Centro comercial Galerías**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°6.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA: C.C Galerías</b>	<b>Ubicación:</b> Calle 19 con carrera 26
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	C.Comercial Galerías	
<b>Año de construcción:</b>	1990-1995	
<b>Diseño o constructor:</b>	no hay datos	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	varios	
<b>CARACTERISTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	2	
<b>Entorno</b>	P. Corazon de Jesus, Casa de la cultura.	
<b>Materiales</b>	Ladrillo, Cemento	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		<b>Ubicación</b>
		<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores</b>		<b>Fachada principal 1</b>
		
		<b>Fachada lateral 2</b>

### Ficha 7. Pasaje el Liceo






FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°7.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA:</b> Pasaje El Liceo	<b>Ubicación:</b> Carrera 25 entre calles 18 y 19
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje El Liceo	
<b>Año de construcción:</b>	1986-1993	
<b>Diseño o constructor:</b>	Fabio Gomes	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	varios	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	4	
<b>Entorno</b>	Iglesia la catedral.	
<b>Materiales</b>	Ladrillo a la vista	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores</b>	<b>Fachada principal 1</b>	<b>Fachada lateral 2</b>



**Ficha 9. Centro comercial los Andes**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°9.</b>	<b>PASAJE O FRACTURA DE MANZANA: C.C Los Andes</b>	<b>Ubicación:</b> Carrera 24 entre calles 17 y 18
<b>Elaborado por:</b> María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	C.comercial Los Andes y la 17	
<b>Año de construcción:</b>	1990-1995	
<b>Diseño o constructor:</b>	Guillermo Trujillo	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Varios	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	7	
<b>Entorno</b>	Plaza fundacional	
<b>Materiales</b>	Ladrillo, vidrio, Cemento y hierro	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		<b>Ubicación</b>
		<b>Planta registro predial.</b>
		
		
		
<b>Interiores</b>	<b>Fachada principal 1</b>	<b>Fachada lateral 2</b>

**Ficha 10. Centro comercial San Agustín y pasaje el Dorado**

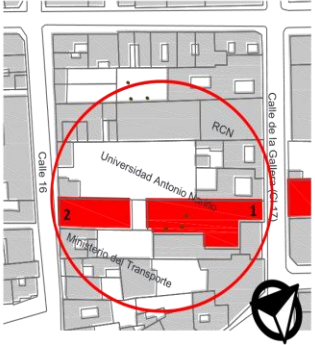




FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°10.</b>	<b>FRACTURA DE MANZANA: C.C San Agustín y P el Dorado</b>	<b>Ubicación:</b> Carrera 24 con calle 16
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	C.comercial San Agustín y P. el dorado	
<b>Año de construcción:</b>	1995-1998	
<b>Diseño o constructor:</b>	Edmundo Enriquez	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Alcaldía Municipal	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	3	
<b>Entorno</b>	Pasaje Astrocentro 24	
<b>Materiales</b>	Ladrillo y cemento.	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores</b>	<b>Fachada principal 1</b>	<b>Fachada principal 2</b>

**Ficha 11. Centro comercial la 16 y pasaje la 17**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°11.</b>	<b>FRACTURA DE MANZANA: C.comercial la 16 y P la 17</b>	<b>Ubicación:</b> Carrera 25 y 24 entre calles 16 y 17
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	C.comercial la 16 y Pasaje la 17	
<b>Año de construcción:</b>	2003-2005	
<b>Diseño o constructor:</b>	Alcaldía Municipal	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Alcaldía Municipal	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	3	
<b>Entorno</b>	Centro comercial la 17	
<b>Materiales</b>	Ladrillo y cemento.	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores</b>	<b>Fachada principal 1</b>	<b>Fachada principal 2</b>



**Ficha 12. Pasaje torres la 17**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°12.</b>	<b>FRACTURA DE MANZANA:</b> Pasaje torres la 17	<b>Ubicación:</b> Carrera 23 entre calles 16 y 17
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje torres la 17	
<b>Año de construcción:</b>	1998-2000	
<b>Diseño o constructor:</b>	Nestor Cordoba	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Varios	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	2	
<b>Entorno</b>	Pasaje Orient	
<b>Materiales</b>	Ladrillo a la vista y Cemento.	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		
	<b>Ubicación</b>	<b>Planta registro predial.</b>
		
<b>Interiores</b>	<b>Fachada principal 1</b>	<b>Fachada principal 2</b>

**Ficha 13. Pasaje “Orient”**

FICHAS DE CATALOGO DE ESPACIOS QUE FRACTURAN LAS MANZANAS		
<b>N°13.</b>	<b>FRACTURA DE MANZANA: Pasaje Orient</b>	<b>Ubicación:</b> Carrera 22 con calle 17
Elaborado por: María Rosa Jojoa Z		
<b>IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO.</b>		
<b>Nombre edificio:</b>	Pasaje Orient	
<b>Año de construcción:</b>	1995-1997	
<b>Diseño o constructor:</b>	Sin determinar	
<b>Uso:</b>	Privado	
<b>Propietario actual:</b>	Varios	
<b>CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO:</b>		
<b>N° de Pisos</b>	5	
<b>Entorno</b>	Pasaje torres la 17	
<b>Materiales</b>	Vidrio y cemento.	
<b>Usos principales</b>	Comercio de bajo impacto	
		<b>Ubicación</b>
		<b>Planta registro predial.</b>
<b>Interiores</b>		<b>Fachada principal 1</b>
		<b>Fachada principal 2</b>