Premios en Investigación en los Campos del Arte, la Cultura y el Patrimonio de la Ciudad de Bogotá 2006

Bogotá: epicentro del Rock Colombiano entre 1957 y 1975. Una manifestación social, cultural, nacional y juvenil
Umberto Pérez Vargas

El río Tunjuelo en la historia de Bogotá, 1900-1990
Julián Alejandro Osorio Osorio

Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)
Freddy Arturo Cardeño Mejía

Esta obra es un viaje a los momentos que durante el siglo XX incidieron en el crecimiento y desarrollo urbano de Bogotá, principalmente de su centro urbano. El objetivo es encontrar la relación entre los sucesos que causaron el deterioro físico y social del centro de Bogotá y que tienen su epicentro en la localidad de Los Mártires.

Hablar de la historia de Bogotá en los inicios del siglo XX es hablar de la historia de la localidad de Los Mártires, pues aunque se haya institucionalizado en los años setenta como alcaldía local, desde esa época la localidad encauza su destino urbano al convertirse en área pericentral.

Esta investigación está enmarcada en los procesos urbanos que ayudaron a transformar el sector de área periférica la centralidad de primer orden y luego de centralidad a pericentro, con la consecuente degradación del espacio urbano.

La fragmentación de las haciendas, la parcelación y la división predial, así como el interés por la modernización de la ciudad —reflejado en las nuevas técnicas del diseño urbano, la industrialización y la explosión urbana en los años setenta, entre otras—, son temáticas que ayudan a comprender la historia de los sectores de mayor peligrosidad del centro de Bogotá.

ISBN 978-958-8321-19-6

Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá

Freddy Arturo Cardeño Mejía

Freddy Arturo Cardeño Mejía

Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

Bogotá sin indiferencia

Freddy Arturo Cardeño Mejía

Estudió ciencias sociales en la Universidad Distrital Francisco José de Caldas y posteriormente ingresó al Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de Colombia, en donde se graduó en septiembre de 2005 con el trabajo "Configuración espacial de la delincuencia", que sirvió como plataforma para la elaboración de la presente obra.

Su interés académico se ha dirigido hacia los temas sociales y su manifestación urbana, como la delincuencia, la prostitución, los habitantes de la calle y en general la violencia, la pobreza y la marginalidad.

En la actualidad es investigador de la Universidad Nacional de Colombia en temas de ciudad, seguridad y convivencia ciudadana, y en compañía de un grupo interdisciplinario liderado por el Departamento de Geografía escribe sobre la reconstrucción histórico-espacial de la localidad de Ciudad Bolívar.

Portada_Historia Centro Bta.indd 1 10/2/07 7:02:33 PM

HISTORIA DEL DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE BOGOTÁ
(LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES)

Bogotá sin indiferencia

HISTORIA DEL DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE BOGOTÁ
(LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES)

FREDDY ARTURO CARDEÑO MEJÍA

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de
Cultura, Recreación
y Deporte

© **Freddy Arturo Cardeño Mejía**
© **Alcaldía Mayor de Bogotá**
© **Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte-Observatorio de Culturas**

El contenido del texto es responsabilidad exclusiva del autor y no representa necesariamente el pensamiento de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.

Diseño de cubierta y armada electrónica: Ángel David Reyes Durán
Coordinación editorial: Mª Bárbara Gómez Rincón
Impresión: D'Vinni S.A.

Impreso y hecho en Colombia

Primera edición: octubre de 2007

ISBN: 978-958-8321-19-6

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada en sistema recuperable o transmitida, en ninguna forma o por ningún medio magnético, electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros, sin el previo permiso escrito de los editores.

ÍNDICE

Introducción 11

Desarrollo urbano en la localidad de Los Mártires..... 15

Lo que quedó del siglo XIX 17

El rompimiento con la ciudad colonial 25

Impacto del 9 de abril de 1948 sobre el espacio urbano..... 49

Proceso de industrialización 59

La actividad constructora y la producción de la edificación..... 65
Tipo de urbanización 68

Las vías, el automóvil y las plazas 73

La degradación y los nuevos desafíos de la reestructuración del centro (1972)..... 85

Conclusiones..... 101

Bibliografía 111

FOTOGRAFÍAS

Foto 1. Estación de La Sabana..... 103
Foto 2. Plaza España después de la remodelación de 2004..... 104

GRÁFICOS

Gráfico 1. Densidad poblacional de Bogotá (1793-1958)..... 18
Gráfico 2. Crecimiento demográfico de Bogotá (1910-1960)..... 59
Gráfico 3. Primer censo industrial de Colombia (Cundinamarca, 1945)..... 60
Gráfico 4. Tasa de crecimiento demográfico (1928-1980)..... 86
Gráfico 5. Factores históricos que explican la distribución espacial de la delincuencia 106

PLANOS

Plano 1. Crecimiento físico de Bogotá (siglo XVIII) 18
Plano 2. Crecimiento físico de Bogotá (1911) 24
Plano 3. Localización industrial y tendencias de expansión de Bogotá (1920-1930) 34
Plano 4. Rutas del tranvía en Bogotá (1946) 36
Plano 5. La localidad de Los Mártires: haciendas del occidente 39
Plano 6. Crecimiento físico de Bogotá (1940) 47
Plano 7. Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente (años cuarenta) 62
Plano 8. Crecimiento físico de Bogotá (1950) 66
Plano 9. Localización de sectores vulnerables de violencia 97
Plano 10. Bogotá (1980) 98
Plano 11. Georreferenciación de la delincuencia en la localidad 14, Los Mártires 109

TABLAS

Tabla 1. Homicidios en Bogotá según localidad (1997-2002) 12
Tabla 2. Población de Bogotá (1912-1964) 51
Tabla 3. Tipo de urbanización por barrio en Bogotá ... 69
Tabla 4. Crecimiento del parque automotor en Bogotá (1912-1950) 74

INTRODUCCIÓN

En el actual contexto mundial, en el que las ciudades lideran la organización de la sociedad en cuanto a cultura, economía, etc., el mundo urbanizado toma un liderazgo que no tiene parangón en la historia de la humanidad. En él, las dinámicas económicas de vanguardia que se inscriben en la lógica de la globalización determinan ciertas competencias y funciones a los núcleos urbanos en razón de los flujos, intercambios y demandas externas.

En esta medida, Bogotá se perfila como una de las grandes metrópolis de Latinoamérica, llamadas a encontrar un lugar en virtud de su estratégica posición geográfica; a partir de esto, la competitividad de la ciudad no sólo debe tener en cuenta los aportes al PIB nacional y la cantidad de toneladas exportadas, entre otros indicadores, sino que también debe involucrar el tema de la seguridad como base estratégica sobre la cual se pueda generar turismo y favorecer el ingreso de divisas al país.

De acuerdo con esto, la inseguridad en Bogotá, principalmente en el centro, ha sido una problemática recurrente, que llegó a adquirir una dimensión exagerada en la última década, hasta cuando la Administración Distrital inició la recuperación del espacio público en el sector del barrio Santa Inés, en donde se ubicaba la tristemente célebre calle de El Cartucho.

El centro urbano de Bogotá está compuesto por las localidades de Santa Fe, La Candelaria y Los Mártires. Las historias de la Bogotá "cachaca", de la época de la República, aluden principalmente al centro colonial, el centro del poder, la zona que a ojos de todos los colombianos es reconocida como valuarte de la identidad nacional, pero pocas historias se escriben sobre el "patio trasero" del centro metropolitano, que para el caso de Bogotá es la localidad de Los Mártires, donde existen siete edificios declarados Patrimonio Nacional y bienes de interés cultural como los multifamiliares Hans Drews Arango, la estación de ferrocarril de La Sabana, el edificio Peraza (el primero dotado de ascensor en Colombia, ubicado frente a la Estación de La Sabana), el hospital San José y el colegio Instituto Agustín Caballero, entre otros.

La localidad de Los Mártires conforma la parte occidental del centro urbano de la ciudad, pero a principios del siglo XX hacía parte de la periferia de Bogotá. Lentamente fue convirtiéndose en una de las zonas con mayor importancia en el contexto urbano-regional, y finalmente cayó en la degradación física y social para convertirse en un espacio donde todo lo feo y desagradable de la ciudad confluía.

Tabla 1. Homicidios en Bogotá según localidad (1997-2002)

Localidad	**% población**	**Homicidios en el periodo 1997-2002**	**Promedio anual de homicidios 1997-2002**	**Tasa por 100.000 habitantes 1997-2002**	**% de homicidios 1997-2002**
Usaquén	6,59	430	72	18	3,2%
Chapinero	1,96	299	50	41	2,3%
Santa Fe	1,71	1547	258	241	11,7%
San Cristóbal	7,21	816	136	30	6,2%

Localidad	% población	Homicidios en el periodo 1997-2002	Promedio anual de homicidios 1997-2002	Tasa por 100.000 habitantes 1997-2002	% de homicidios 1997-2002
Usme	3,83	561	94	40	4,2%
Tunjuelito	3,26	388	65	32	2,9%
Bosa	6,10	609	101	27	4,6%
Kennedy	14,29	1549	258	29	11,7%
Fontibón	4,31	320	53	20	2,4%
Engativá	11,81	768	128	17	5,8%
Suba	11,03	943	157	23	7,1%
Barrios Unidos	2,81	286	48	27	2,2%
Teusaquillo	2,01	220	37	29	1,7%
Los Mártires	1,52	589	98	103	4,4%
Antonio Nariño	1,57	220	37	38	1,7%
Puente Aranda	4,50	848	141	50	6,4%
La Candelaria	0,44	153	26	95	1,2%
Rafael Uribe Uribe	6,12	998	166	43	7,5%
Ciudad Bolívar	8,87	1.718	286	53	13,0%
Total Bogotá		13.262	2.211	Tasa para Bogotá 36	

Fuente: Centro de Referencia para la Violencia del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Como demuestran las estadísticas oficiales, entre los años 1997 y 2002 se presentó en Bogotá un patrón de concentración geográfica de las tasas de homicidio que se asientan en tres localidades

de la ciudad, principalmente las que componen el centro urbano: Santa Fe, La Candelaria y Los Mártires[1] (véase la tabla 1).

El siguiente trabajo indaga sobre los procesos históricos que intervinieron en la configuración del espacio urbano y que contribuyeron a que en dicha localidad se consolidara el asentamiento de los lugares más inseguros de la ciudad, donde se produce un amplio porcentaje de los homicidios de Bogotá, hasta alcanzar la segunda tasa más alta entre todas las localidades de la ciudad.

[1] Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000: 31.

DESARROLLO URBANO EN LA LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES

La configuración espacial actual de la localidad de Los Mártires es el resultado de una serie de procesos urbanos que ha demandado más de 100 años de desarrollo y que ha soportado la construcción, destrucción y reconstrucción de su espacio físico. En ese proceso los aspectos arquitectónicos, funcionales y sociales han influido no sólo en la estructuración de la localidad, sino en la configuración de una Bogotá más moderna y competitiva.

La comprensión de los procesos de construcción y de diseño de la morfología urbana, en el contexto de sus condiciones históricas, permite identificar la manera como se recrean los espacios y adquieren poder y sentido. En este punto, la recuperación de la memoria es un paso importante para determinar el modo como se construye identidad y pertenencia.

En el presente estudio, el señalamiento de estos elementos permitirá entender los procesos urbanos que han estado ligados a la génesis y el sustento de lugares tan míticos como la calle de El Cartucho, y su "patio trasero": la calle del Bronx y Cinco Huecos, cuna de la violencia y delincuencia que se emplazó desde hace más de 30 años en el centro urbano de Bogotá.

Antes de hablar de la situación actual de la delincuencia en la localidad de Los Mártires relacionándola con el diseño del espacio urbano, es necesario reconstruir los procesos que han incidido en

el fenómeno mencionado para explicar algunas de las características sobresalientes de este sector durante el pasado.

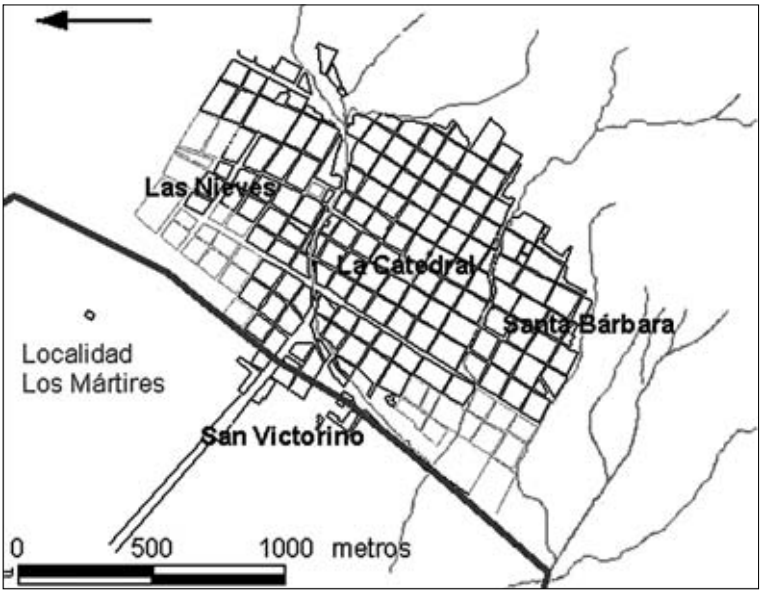
LO QUE QUEDÓ DEL SIGLO XIX

A lo largo de 300 años, el espacio urbano que hoy se conoce como localidad de Los Mártires no sufrió en su estructura física mayores cambios y permaneció estático en el tiempo, debido a la preponderancia del uso rural del suelo, cuyo dominio sobre la propiedad se hacía de modo latifundista.

En el año 1580 se construyó la iglesia de San Victorino, ubicada en la actual plaza homónima. Era la más modesta de las cuatro parroquias santafereñas (la Catedral, Las Nieves y Santa Bárbara —véase plano 1)—, así como la de menor desarrollo urbano y con menor cantidad de habitantes en su área de influencia. El barrio San Victorino, el primero de la localidad de Los Mártires, había logrado consolidar 25 manzanas para el año 1906.

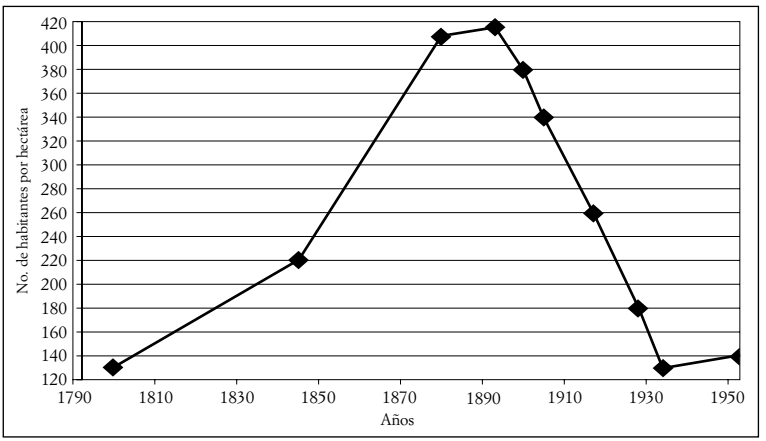
En la ciudad se fue incrementando vertiginosamente el número de habitantes; sin embargo, la superficie edificada no aumentaba con el mismo ritmo. El resultado fue una alta densificación de la población (véase el gráfico 1), que se evidenció en la subdivisión de las grandes viviendas coloniales, al tiempo que las condiciones ambientales y la insalubridad producían altas tasas de morbilidad y mortalidad.

Plano 1. Crecimiento físico de Bogotá (siglo XVIII)



Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998. Modificado por el autor, 2005.

Gráfico 1. Densidad poblacional de Bogotá (1793-1958)



Fuente: Vargas y Zambrano, 1988: 18.

El aislamiento y el lento ritmo de la ciudad, así como la economía basada en el consumo interno, son otros aspectos que obstaculizaron su desarrollo. Éstos favorecieron el bajo índice de intercambio mercantil de la ciudad y la marginalización del comercio, frente al proceso de mundialización de la economía, incipiente en ese momento.

En el transcurso del siglo XIX se fueron acumulando diversas problemáticas sociales, económicas, políticas y ambientales. Para finales de ese siglo todos los problemas que sufría la ciudad provocaron una rápida degradación del sector, y en general de toda Bogotá.

Uno de los eventos que contribuyeron al desarrollo de la localidad fue la construcción del cementerio en lo que por entonces eran las afueras de Bogotá, "a fin de los años veinte por decreto del Libertador al occidente de San Diego y llevado a término en sus obras principales en el primer lustro del decenio de 1840 [...]".[1] Se llamó El Elíptico y se acompañó de una capilla y una plazoleta. En el año 1873 comenzó a construirse un nuevo camposanto junto al anterior, y se le dio el nombre de Cementerio Central.

Aunque era imposible vislumbrar el futuro desarrollo de la ciudad, en Los Mártires, que por entonces ocupaba una posición periférica en el contexto urbano, se siguieron instalando nuevos elementos que con el tiempo se convertirían en los iconos de identificación de ese sector y del resto de la ciudad.

Así, se construyó la plaza de Los Mártires, postulada en la antigua "Huerta de Jaime" mediante la Ordenanza 112 de octubre de 1850, en el lugar donde fueron fusilados los más notables

[1] Mejía, 1999: 223.

revolucionarios comuneros en la campaña pacificadora de los españoles,[2] es decir, en la actual calle 10 con avenida Caracas.

Los grandes cambios en el espacio urbano de la localidad sucedieron principalmente después de la segunda mitad del siglo XIX, cuando en la conformación de la República se afianzaba el poder clerical y en los sectores dominantes de la sociedad de la época se imponían las ideas conservadoras que rechazaban la ideología de corte liberal. Es la época de la llamada *Regeneración*, y consistió en un proyecto político encaminado a exaltar los valores hegemónicos de la religión católica y a preservar el orden social entre los ciudadanos reprimiendo las prácticas liberales-radicales. Por esa época, gran número de parroquias e iglesias comenzaron a edificarse. En palabras de Mario Aguilera,

> […] desde mucho antes de recobrar sus perdidos privilegios, la Iglesia católica fue la abanderada de un pensamiento netamente antimoderno, que fue recogido políticamente por los conservadores y puesto en práctica por el Estado después de 1886.[3]

En 1883 se creó la plaza de Maderas (su nombre se cambiaría por el de plaza España por el Acuerdo 15 que emitió el Concejo Municipal el 3 de mayo de 1902).[4] Las actividades de venta de materiales de construcción, leña, carbón y animales en pie fueron reemplazadas por prácticas comerciales ejercidas en la plaza de San Victorino, ya que el comercio de la sabana confluía en ese sector, y los visitantes que llegaban a la ciudad se encontraban

---

2 *Ibid.*: 199.

3 Aguilera, 1997: 32.

4 Mejía, 1999: 205-207

con el intenso mercado que se practicaba allí. El medio ambiente de este lugar no era el mejor: estaba invadido de barro, polvo y heces, que junto con la concentración de mendigos imprimían una percepción negativa de la ciudad, que por esa época comenzaba su lucha para transformarse en una moderna metrópoli.

En materia de transporte y movilidad intraurbana, las autoridades introdujeron medios basados en la tecnología eléctrica y el vapor. El 20 de julio de 1889 llegó a Bogotá el primer ferrocarril, que procedía de Facatativá, tras hacer un recorrido de 40 kilómetros. La estación principal estaba ubicada en la actual Estación de La Sabana (calle 13 con carrera 18).

Éste tal vez sea el hecho urbano más importante en la configuración espacial de la localidad, pues alrededor de dicha estación los usos del suelo se acomodaron para la recepción y el intercambio de mercancías y la atención de visitantes y extranjeros; en general, la zona se amoldó para recibir la creciente migración, que generó mayor presión en el crecimiento de toda la ciudad. Como se verá más adelante, con el tiempo surgirían barrios con funciones y dinámicas establecidas.

En los años siguientes, la Estación de La Sabana cobró mayor importancia, pues las líneas de comunicación del ferrocarril hacia el norte y el sur permitían la eficiente movilidad en el altiplano. En sentido norte el ferrocarril llegó hasta Nemocón, pasando por Zipaquirá, en un recorrido de 60 kilómetros, y en sentido sur, con una extensión de 25 kilómetros, llegaba hasta Soacha y el Salto de Tequendama.[5]

El sistema de tranvía, que inicialmente era jalado por mulas —llamado *ómnibus*—, produjo un impacto súbito en la movili-

[5] *Ibid.*: 115-117.

dad, expresado en la reducción del tiempo necesario para recorrer la misma distancia. La primera línea fue inaugurada el 24 de diciembre de 1884 y comunicaba el centro de la ciudad con lo que hoy es el barrio Chapinero. En 1892 partió la segunda línea desde la plaza de Bolívar hasta la Estación de La Sabana, y en los años siguientes se trazaron rutas hacia los sectores periféricos de la ciudad, a lo largo de la carrera 7. Otra línea comunicaría el Cementerio Central con la iglesia de Santa Bárbara[6] (véase más adelante el plano 4).

Como han señalado varios autores, el siglo XIX se prolongó en la ciudad varias décadas después de iniciado el XX. Durante el siglo XIX la ciudad se expandió unas cuantas cuadras, y el eje norte-sur cobró vital importancia. El crecimiento urbano se desplazó hacia el oriente y suroriente de la ciudad, favorecido por dos aspectos: primero, la economía basada en la extracción de materiales para la construcción y algunos chircales que se ubicaban en este sector, garantizaban empleo a las grandes masas; y segundo, la renuencia de los propietarios de las haciendas y quintas de occidente a entregar sus tierras para que en ellas se adelantaran proyectos de urbanización. En esta zona los precios de la tierra eran más altos en virtud de su topografía plana.

El atraso en que se encontraba la ciudad la distanciaba enormemente del desarrollo que vivían otras ciudades latinoamericanas por la misma época. Los Mártires ocupaban hasta ese momento una posición geográficamente periférica en el contexto urbano de la ciudad, aunque en otros términos la comunicación con el río Magdalena y el exterior, que partía desde allí, darían un carácter a sus dinámicas de centralidad en los siguientes años. Para 1910 el barrio San Victorino tenía 14.004 habitantes —según el censo

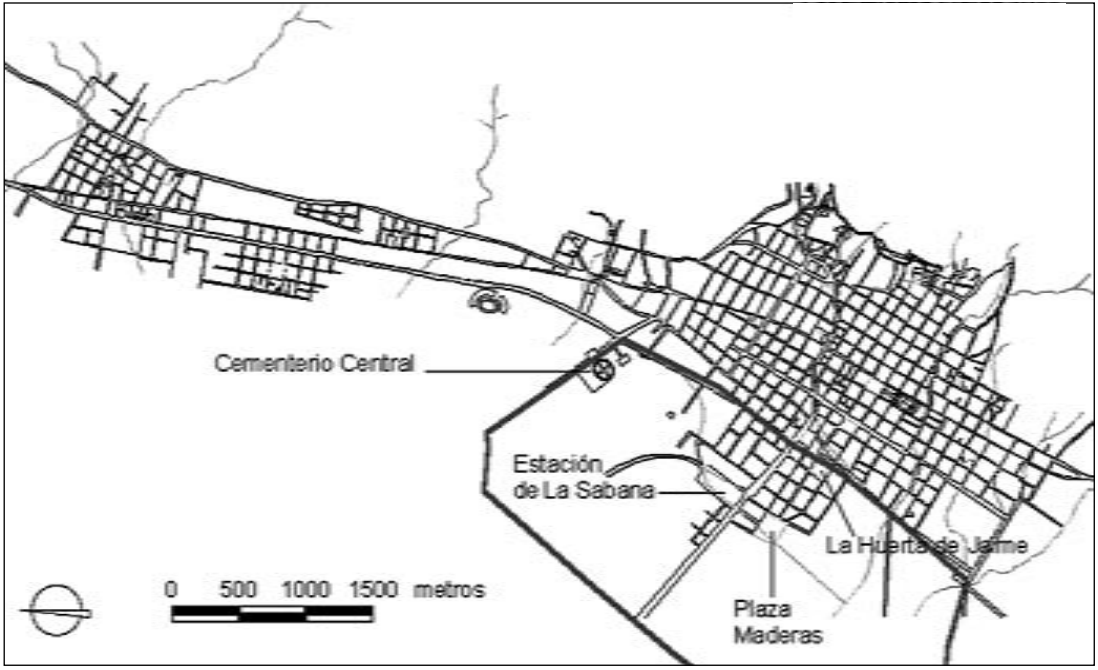
[6] *Ibid.*: 145-147.

de 1912—, el 11,97% del total de la población de la ciudad; el barrio Voto Nacional (que todavía no se conocía como tal) y San Victorino concentraban una intensa actividad comercial.

De esta forma, el siglo XX llegó a la ciudad cuando ésta se enrumbaba en un intento claro de permitir el desenvolvimiento óptimo de las funciones urbanas básicas, como la disposición de las actividades administrativas civiles y de gobierno y la reorganización de las actividades de abastecimiento y de mercadeo, así como la construcción de un marco normativo de producción del espacio urbano y la introducción de sistemas de servicios públicos domiciliarios, dadas las graves condiciones de contaminación.

Los primeros 50 años del siglo XX estuvieron marcados por la actividad de la Estación de La Sabana (la fachada, tal como se conoce ahora, fue construida en el año 1917). Sin ella, otra suerte hubiera tenido este sector. Al terminar este período, en la primera década del siglo XX, la ciudad creció significativamente (véase el plano 2).

Plano 2. Crecimiento físico de Bogotá (1911)



Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998. Modificado por el autor, 2005.

EL ROMPIMIENTO CON LA CIUDAD COLONIAL

Un nuevo período comenzó en 1917 y se extendería hasta 1948, tiempo en que se produce la ruptura definitiva con la ciudad colonial, la cual se vivió bajo la influencia española tanto en las formas como en los contenidos de la ciudad.

El rompimiento con la ciudad colonial estuvo marcado por dos fases. La primera va de 1917 hasta 1930, y se caracteriza por la crisis del comercio mundial en la etapa conocida como la Gran Depresión. La modernización del país, y al mismo tiempo de la ciudad, se proyectó en el siguiente período: 1930-1948.

Durante el siglo XIX se distinguieron en la sociedad bogotana algunos grupos sociales que reaccionaron e inspiraron miedo e inestabilidad social entre los bogotanos: los artesanos y lo que podemos llamar *mendigos*.

Con los años los artesanos conformaron un movimiento social que luchaba por reivindicaciones y garantías sociales. La protesta urbana cobró protagonismo. Algunas de sus causas las expresa Mario Aguilera del siguiente modo:

> […] la ira popular que fue despertada por el alza en el precio del pan y la supresión de la venta del llamado "pan de a cuarto" se manifestó en anuncios de muerte a los panaderos, los ricos, los monopolistas y el presidente. El motín, que recorrió las

> principales calles de la ciudad, dejó como saldo tres heridos y más de treinta casas apedreadas.[1]

Entre los mendigos, los sectores sociales que habitaban en los arrabales periféricos —como las viejas casuchas del paseo de Bolívar— conformaban un foco de inseguridad latente.

> La guerra en los campos desplazó a muchas personas, viudas, huérfanos y soldados [...] las mujeres en su mayoría llegarían a Bogotá sólo con la posibilidad inmediata de ejercer la prostitución, mientras que los hombres, en su mayoría soldados lesionados y desempleados entre guerras, se hallaban viviendo en la indigencia. La calle, en parte, se desarrolla económicamente desde actividades marginales y delictivas, donde la mendicidad y el robo se constituyen en fuentes de ingreso para muchas personas.[2]

Cabe resaltar cómo la violencia y la delincuencia ingresan al escenario urbano convirtiéndose en hechos cotidianos que tienen como común denominador la lucha de clases, la pobreza y la sobrevivencia.

Este período propone a la ciudad el reto más difícil de su corta historia: la transformación del modelo ineficiente heredado de la Colonia en uno que exigía a la ciudad adaptar su entorno a los aires renovadores que planteaban las recientes tecnologías modernas. "La Bogotá del siglo XX es la ciudad que se transforma de villorrio

---

1 Aguilera, 1997: 108.

2 Melo, 1998: 56.

a metrópoli en 80 años".[3] El nuevo modelo irrumpe repentina y abruptamente generando la (re)construcción del diseño urbano establecido por cada generación en su respectiva época. En este sentido, vale la pena preguntarse: ¿hasta cuándo el siglo XX tendrá presencia en la Bogotá del siglo XXI?

La coyuntura política se desarrolla bajo continuas guerras civiles que hallan su cima en la guerra de los Mil Días (1899-1902), de la cual emerge una generación política desprovista de apasionamientos partidistas que se concentra alrededor del surgimiento del Partido Republicano, que en 1910 lleva a la presidencia a Carlos E. Restrepo.[4]

La sociedad colombiana mantuvo una vocación agraria que dirigió la economía a un período de grandes acumulaciones. La efímera tranquilidad que vivió el campo fortaleció la producción de café y lo convirtió en el primer producto de exportación del país, a raíz de lo cual ingresaron cantidades considerables de capital. La década de los veinte es conocida como la de "la danza de los millones", por el incremento de las inversiones extranjeras, especialmente estadounidenses, el aumento de las exportaciones de café y los favorables precios, y como tema de primer orden, la indemnización norteamericana por la pérdida de Panamá, factores que fortalecieron los recursos y el poder de gestión del Estado.

Mientras tanto, en las calles bogotanas se polarizaban los sectores sociales: por un lado, las clases populares no lograban representación en el conjunto social; por otro, la clase dominante se esforzaba por distinguirse en su estilo de vida apartándose de

---

3 *Ibid.*: 59.

4 Arango, 1979: 58-59.

las viejas costumbres santafereñas; como se verá mas adelante, esto se tradujo en la configuración socioespacial de la ciudad.

Los acontecimientos relevantes en los cuales se produce la "explosión" de la ciudad, a mediados de los años veinte, tienen muchos ingredientes relacionados con perspectivas externas e internas. En esta expansión, la disputa entre el medio urbano y el agreste medio rural de la extensa sabana implicó a un amplio sector de la sociedad bogotana, suscitando la preocupación por los destinos de la ciudad que a gritos invocaba transformaciones radicales para los años futuros.

Las ideologías urbanistas que surtieron respuestas a los efectos reales de dicha situación en la ciudad dejaron huella y memoria que aún pueden observarse en la lectura actual de los barrios y las casas; ellas pueden verse reflejadas en el recorrido que los habitantes realizan por las calles de Los Mártires.

Los elementos distintivos, que enmarcaron el desarrollo del urbanismo en esos años, estuvieron determinados por el discurso de la modernización que en esa época era más vivo y actuante, lo que se evidenció en la construcción de la ciudad.

El primero de estos elementos fue el rompimiento definitivo con el trazado de la ciudad colonial, que se manifiesta al observar la disposición y el área de las manzanas en los barrios más antiguos de la localidad, como en el Voto Nacional y San Victorino, donde las manzanas son cuadradas, mientras en los barrios más recientes están subdivididas en varias unidades para aprovechar mejor el espacio, procurando una mayor aglomeración de unidades prediales con el fin de obtener una ganancia económica que beneficia a los agentes urbanizadores.

Los visitantes y personajes de esa década afirman que aquellos fueron días decisivos para la modernización del país.

> Uno de los debates que reseña *La ciudad futura* [periódico fundado por el dirigente antioqueño Ricardo Olano, muy interesado en la causa de las ciudades modernas y el urbanismo inglés, que ejerció influencia como medio propagador de la ideología urbana] es el relativo a las "ideas modernas" sobre el trazado de la ciudad. Este debate tiene especial interés en la medida en que las corrientes modernizadoras han empezado a rechazar la imagen de la ciudad colonial, que consideraban anacrónica.[5]

Un segundo componente de la ideología urbana de los años veinte que logra consolidar el discurso de la modernización como una de sus grandes banderas, es la propuesta de los higienistas. En la década 1910-1920 encontramos la siguiente descripción, que nos brinda un panorama de la situación de salubridad en las calles bogotanas, específicamente en uno de los barrios de Los Mártires:

> Sin pavimentos, sin agua, sin alcantarillas, la vida aquí es un milagro de la existencia y de equilibrio. Gérmenes patógenos por todas partes: en el aire, en el agua, al salir de la casa, al entrar a la iglesia, al comer y al dormir… San Victorino —la oveja negra de los barrios bogotanos— es otra vez lo dantesco, lo apocalíptico, lo piramidal. El verano ha retostado allí, el fango del invierno, y la tierra de Colón es algo que aterra, que espanta, que enferma. El estado en que hoy se encuentra esa vía de la capital es una cosa indigna, no de una ciudad, ni de un pueblo, ni de un miserable villorrio.[6]

---

5 Del Castillo, 2003: 77.

6 Fundación Misión Colombia, 1988: 92-93.

El discurso higienista se convirtió en la excusa para generar una serie de cambios que se transformaron en un nuevo planteamiento del hecho urbano, de construir la ciudad incluyendo una nueva postura frente al espacio de la calle y de las viviendas.

La creación de un ambiente sano y alegre no sólo ofrecería a la ciudad una conciencia de su estética, sino que haría menos vulnerable a la sociedad ante la delincuencia.

> La higiene, o la limpieza, pasaron a significar la modernización, la aparición de nuevas formas de vida urbana: es cuestión de higiene la erradicación de ciertos barrios, es cuestión de higiene la construcción de vivienda nueva, es cuestión de higiene la extensión del acueducto, es cuestión de higiene la pavimentación de las calles […] bajo el eje de limpieza/suciedad, se esconde una serie de significados afines: lo nuevo/lo viejo; la cultura/la ignorancia; la apertura/el enclaustramiento.[7]

De lo anterior se puede destacar que estas acciones buscan incidir en la gestión del espacio urbano y, por lo tanto, superar la situación de criminalidad reinante en la ciudad. El valor que en las sociedades modernas cobra la estética tiende a repercutir en la percepción y la vivencia urbana que tienen las clases acomodadas.

Los alcances de este discurso realmente sólo influyeron a las clases adineradas que podían preocuparse por estos aspectos de la vida diaria:

> […] la higiene en la calle, paulatinamente se observa de manera relativa a la fragmentación de la ciudad, donde los barrios con personas de mayores ingresos obtienen un buen servicio —pues

[7] Arango, 1979: 93.

están en capacidad de consumirlo—, el cual va degradándose hasta la inexistencia de éste en la nueva conformación de los barrios piratas o de invasión, donde se ubica la población de menores ingresos de la ciudad.[8]

El tercer elemento que influye en la modernización de Bogotá tiene que ver con los avances tecnológicos que implicaron cambios de hecho en las dinámicas de la ciudad, como el aumento de automóviles, la ampliación de la red vial y de transporte que comunicaban la ciudad con la región, y la consolidación industrial en el occidente de Bogotá. Este último factor ya venía afianzándose en el sector de San Victorino, que en su plaza, desde la Colonia, albergaba un mercado de productos para la construcción y alimentos, y era el primer puerto de descargue y puerta de entrada y salida de mercancías.

El tipo de industria que se consolida en este sector está relacionado con la producción de bienes de consumo no duradero. En "San Victorino se asientan las actividades industriales más tradicionales y el espacio productivo por excelencia es el taller".[9] En los años siguientes, especialmente a partir de la década de los veinte, hubo "un aumento considerable en relación con las pequeñas industrias tradicionales que se habían localizado en las áreas céntricas de la ciudad de Bogotá".[10] Esto se produjo de forma indiscriminada, sobre todo en el casco urbano de la ciudad, como señala el mismo autor (véase más adelante el plano 3).

En la década de los treinta la coyuntura económica internacional se agrava y explota la crisis en el año 1929;

---

8 Melo, 1998: 64.

9 Peña, 2002: 13.

10 Acebedo, 2000: 47.

> [en] la economía colombiana […] decayó de manera significativa el proceso de expansión de la industria. Este fenómeno, al parecer, motivó un aprovechamiento mayor de la capacidad instalada de las fábricas y posteriormente, un nuevo auge de la inversión en la industria liviana por las dificultades que ofrecía el comercio exterior.[11]

La superación de la crisis internacional benefició la actividad industrial del país, que hizo que

> […] los mercados locales quedaran desabastecidos y se hizo necesaria, por un lado, la ampliación local de la producción de los productos manufacturados y, por otro, la creación de una estrategia de industrialización conocida como industrialización por sustitución de importaciones.[12]

Esta estrategia consistió en la compra de bienes de capital a los países industrializados, ya que sus economías no mejoraban por el avance de la Segunda Guerra Mundial. Así se consolidó en Bogotá la transición del capitalismo comercial al capitalismo industrial.

Varios factores favorecieron el asentamiento de la industria en este sector. Ellos son señalados por Luis Acebedo, y reagrupados por Luis Peña, considerando su cercanía a:

- La estación del ferrocarril, el sistema vial que cobraba mayor importancia en dirección a occidente, hasta Facatativá, que por la calle 13 representaba la salida al exterior y por la ave-

[11] *Ibid.*: 57.

[12] Peña, 2002: 17

nida de Las Américas la salida hacia el aeródromo de Techo (1929).

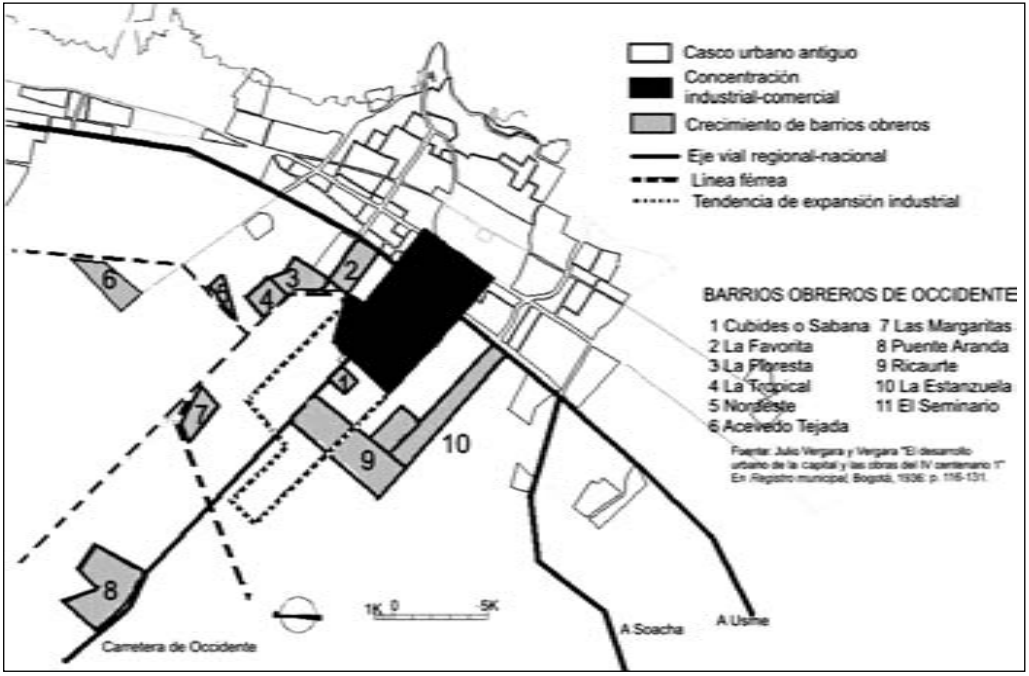
- El uso de la energía eléctrica, que ya no obligaba a permanecer cerca de las fuentes de agua.
- El aprovechamiento de las economías de aglomeración, dado que una parte del sector industrial ya tenía presencia allí.
- Finalmente, la aparición de los barrios obreros y el crecimiento demográfico, que puso a disposición una mano de obra localizada, lo que generó amplias expectativas laborales. Este hecho se vio favorecido por el aumento de la población, que para el año 1938 sumaba 355.502 habitantes. Estos barrios surgieron principalmente alrededor de las vías del ferrocarril.

Estos cuatro elementos afianzaron la categoría de puerto comercial del sector.

> Además de su paisaje bucólico en San Victorino se establecían cuatro de las nueve cervecerías, en la Colonia este sector había sido lugar de herrerías que luego se convertirían en talleres, agencias de carruajes y fábricas semifabriles [...] También se ubicaron allí importantes molinos y numerosas bodegas, como el Molino Eléctrico que funcionó durante la primera década del siglo XX, e incluso se ubicó allí la Agencia Central de Víveres, donde se recibían productos agrícolas al por mayor para distribuirlos luego en la ciudad; además de las mencionadas, se encontraban tres fábricas de velas, una de galletas y dos de cigarrillos, la de la luz eléctrica, la del gas, una de fideos y una de astones, con lo cual se convertiría en el sector de la ciudad que concentraba el mayor número de fábricas.[13]

[13] Departamento Administrativo de Acción Comunal, s.f.: 20-22.

Plano 3. Localización industrial y tendencias de expansión de Bogotá (1920-1930)



Fuente: Acebedo, 2000: 56. Modificado por el autor.

Bogotá reunía las mejores condiciones para la concentración de la industria en su espacio urbano.

> La naciente industria se localizó en aquellos sitios que contaron con dinero suficiente, una red mediana de medios de comunicación, una mano de obra abundante y un sector de población moderno, educado y pujante. Muy pocas ciudades colombianas reunían estos requisitos, y Bogotá fue uno de los lugares privilegiados donde pudieron asentarse las nuevas instalaciones industriales. El desarrollo industrial de Bogotá durante los años treinta y cuarenta permite la creación de nuevas fuentes de empleo, el establecimiento de un sector de obreros industriales y una nueva dinámica económica.[14]

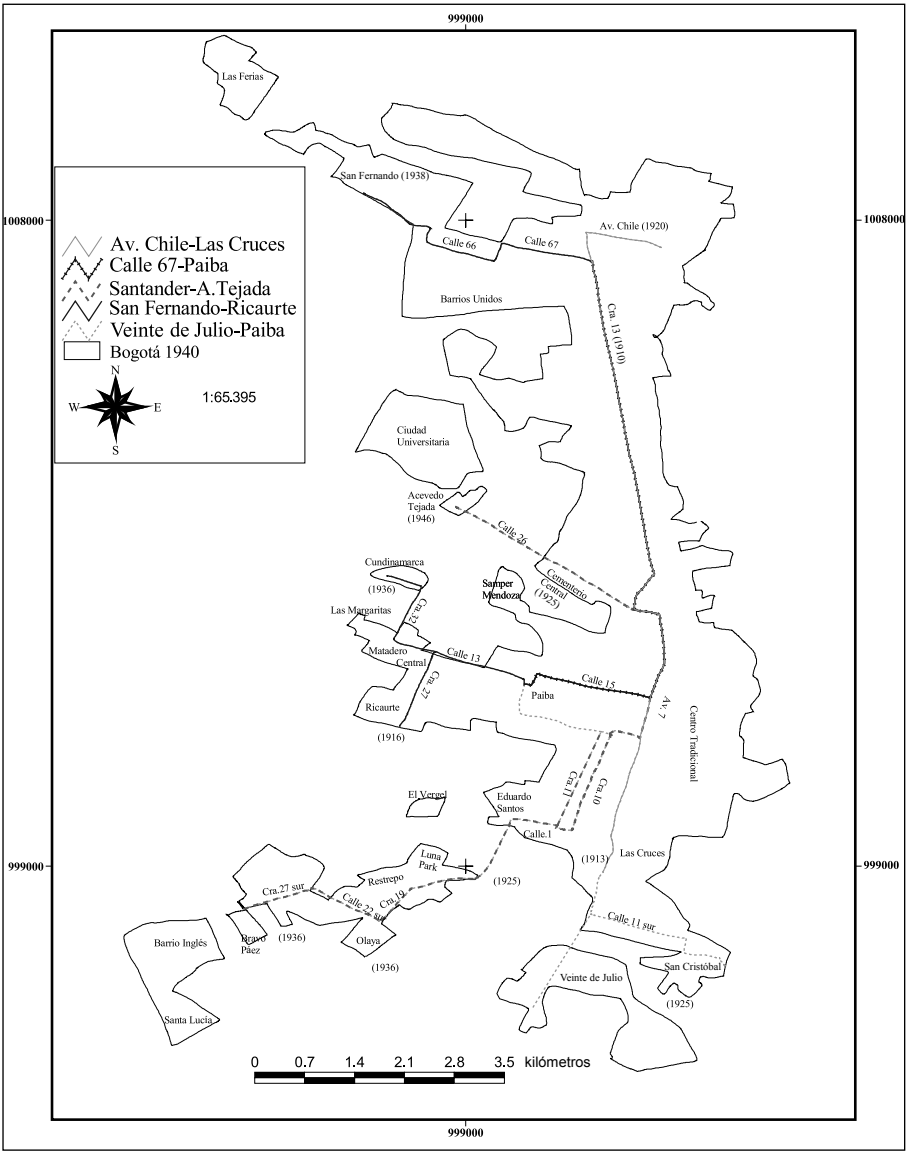
El crecimiento de la ciudad toma rápidamente un gran impulso. Las haciendas que rodeaban la ciudad comenzaron a fragmentarse y a ceder territorio. Bogotá empezó a ensancharse a medida que sus ejes viales se prolongaban y se consolidaba el asentamiento residencial como promotor de la expansión urbana que rompía con el criterio colonial de fundación de parroquias. Bogotá se convertía en una ciudad de barrios, y el tranvía jugó un papel importante, en tanto que la extensión de las líneas consolidaba los sectores periféricos. Al mismo tiempo, "las calles por donde pasaba el tranvía reconstituían el uso del suelo en un uso de carácter mixto comercial-residencial"[15] (véase el plano 4).

---

[14] Arango, 1979: 87.

[15] Melo, 1998: 53.

Plano 4. Rutas del tranvía en Bogotá (1946)



El impacto de la crisis de los años treinta tuvo mayor alcance. Para entender mejor lo que sucedió en esa época partimos de lo siguiente:

> […] las consecuencias a corto plazo de la crisis de los treinta son considerables y revierten en una redistribución del ingreso: esta crisis de carácter deflacionario, arruinó los capitales basados en la agricultura, en las grandes haciendas cosechadas sobre la base de préstamos que los hacendados apremiados no estuvieron en capacidad de pagar. Esto permitió que otras capas de la población, como los comerciantes y los inversionistas, que contaban con dinero líquido, se hicieran a una serie de bienes inmuebles sobre los cuales aumentar sus ganancias.[16]

La extraordinaria concentración de la propiedad, que en la sabana estuvo en manos de un grupo muy pequeño de personas —es el caso de José Antonio Sánchez, propietario de la hacienda Chapinero, cuya extensión era cuatro veces más grande que el área que ocupaba la ciudad al comenzar el siglo XX—, iba aparejada con un fuerte rechazo a entregar los predios rurales a la urbanización, aunque finalmente los terratenientes cedieron: las fincas agrícolas fueron parceladas y subdivididas y en sus terrenos surgió un gran número de barrios que en algunos casos tomaron su nombre de las antiguas propiedades.

En la zona de Los Mártires había quintas y haciendas que se urbanizaron en el siglo XX. El barrio Eduardo Santos se edificó en la quinta llamada Ninguna Parte. La hacienda La Estanzuela se dividía en dos secciones; en La Estanzuelita se construyeron, entre

---

[16] Arango, 1979: 87.

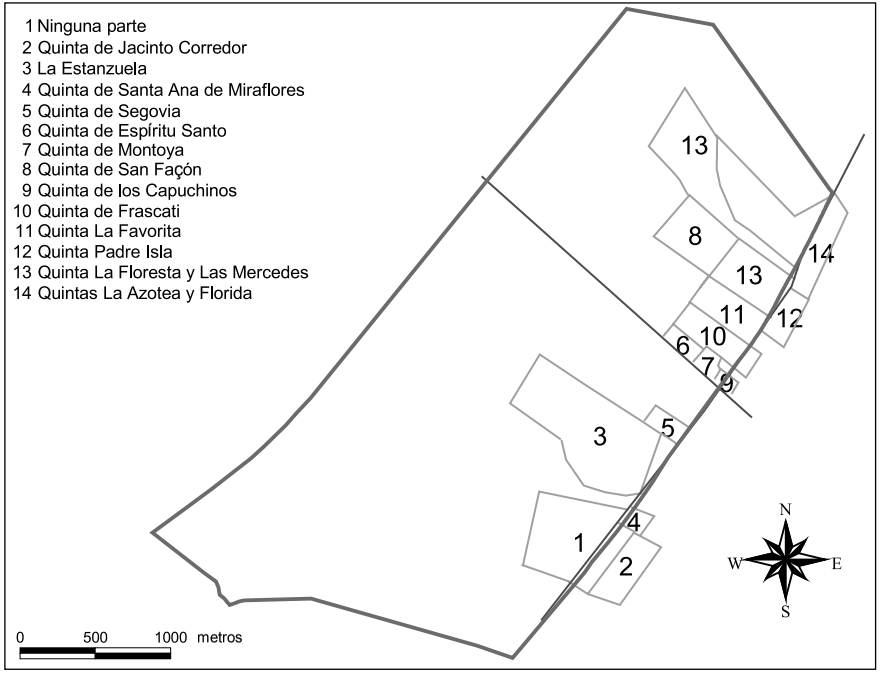
otros, los barrios Santa Isabel, El Progreso y La Estanzuela. Los barrios Santa Fe y Samper Mendoza se instalaron en las antiguas quintas La Azotea y La Florida. En el eje de la avenida Caracas, entre las actuales calles 13 y 19, se asentaban las quintas Frascati, La Favorita, Espíritu Santo y Montoya, y un poco hacia el norte la hacienda San Façón, en cuyos terrenos se construiría la primera parte del barrio La Favorita, y más hacia la avenida Caracas, la quinta Floresta y las Mercedes[17] (véase el plano 5).

Como ya se mencionó, el gran déficit habitacional que sufría la ciudad ocasionó graves problemas de hacinamiento y densificación en el centro urbano. En parte la situación se solucionó gracias a la presión ejercida por los nuevos sectores sociales, que luchando por distinguirse en el contexto socioespacial urbano reivindicaban para sí áreas urbanizables dotadas de servicios.

A partir de ese momento la ciudad vio la necesidad de ampliar y mejorar su red vial. De ahí que se trazaran desde el centro vías en forma de tentáculos que se dirigían hacia el norte para conectarse con Chapinero, hacia el sur para encontrar a San Cristóbal, y hacia el occidente para dirigirse a Bosa y Soacha, y por otro lado para llegar a Fontibón a través de la avenida Colón.

[17] Carrasquilla, s.f.: 52-115.

Plano 5. La localidad de Los Mártires: haciendas del occidente



Fuente: Carrasquilla, s.f.: 53. Elaborado por el autor.

Alrededor de estas vías se levantaron construcciones urbanas que configuraron una ciudad lineal que seguía la dirección que iba tomando el desarrollo vial. Otro aspecto que cabe resaltar, vital para entender la configuración del espacio urbano, es que los nuevos barrios creados por la clase obrera en crecimiento se fueron construyendo sobre la sabana a manera de saltos, dispersos en enclaves aislados.

El crecimiento de la ciudad no se produjo siguiendo el continuo urbano anexando áreas a sectores urbanizados en la periferia, sino que los nuevos barrios se fueron esparciendo como bloques independientes, dejando espacios vacíos conectados por alguna vía.

En Los Mártires, por ejemplo, en los años veinte surgieron los barrios Samper Mendoza, Ricaurte, Eduardo Santos (Tívoli), algunas cuadras de La Favorita y otras pocas de El Vergel. Todos estos conglomerados urbanos nacieron teniendo como común denominador su carácter de barrios obreros.

La fragmentación socioespacial evidencia una distinción de clase, pues

> […] los grupos sociales se conforman y funcionan dentro de un espacio social que tiende a funcionar como un espacio simbólico, un espacio de estilos de vida y grupos de estatus caracterizados por distintos estilos de vida.[18]

[18] Ratwitscher, 2000: 286, citando a Bordieu, 1990:134.

> Los marcados grupos decimonónicos daban paso ahora a la formación de otros actores sociales: artesanos, tenderos y pequeños comerciantes.[19]

> Cada grupo maneja expresiones de capital económico, social y simbólico y se rodea de determinados bienes materiales para delimitarse y proporcionar identidad.[20]

> Aquellos que lograban acumular un cierto capital que les permitiera convertir a sus hijos en profesionales entraron a formar parte de la minoría, mientras que los demás se vieron obligados a conformarse, o bien con mantener su posición o trabajar en el sector fabril, o bien con engrosar el número de mendigos, prostitutas y ladrones que proliferaban.[21]

El nuevo criterio de diferenciación social comienza "a delinearse en términos de riqueza, en detrimento del predominio ostentado durante muchos años por la procedencia de linaje".[22] Tempranamente, en el siglo XX, en Bogotá las diversas clases sociales se delimitan según su poder económico y social. "En la medida que las conformaciones sociales tengan elementos en común se pueden unir y generar o no, un sentido más amplio de clase".[23]

Los cambios en los patrones de uso del suelo son impulsados primeramente por las clases altas, que querían distinguirse.

---

19 Suárez, 2001: 79.

20 Ratwitscher, 2000: 286.

21 Suárez, 2001: 79-80.

22 *Ibid.*: 80.

23 Ratwitscher, 2000: 286.

Ellas controlaban las importaciones, lo que significaba acceso a la cultura extranjera como mecanismo para imponerse sobre los demás grupos sociales. Para afianzar su posición se rodeaban de un conjunto de bienes materiales como objetos, ropa y comida.

En el espacio urbano esta distinción no dejó de percibirse, ya que "hace apenas unas décadas el centro de Bogotá era el lugar de vivienda y trabajo de casi todos los grupos sociales de la ciudad",[24] lo cual hizo difícil diferenciar los grupos sociales en el espacio:

> […] el ruido de los carros en las calles estrechas incomodaba la vida diaria […] sus edificaciones construidas antes de 1930 ya no formaban parte del conjunto "moderno". Así, generalmente prefirieron adquirir en la ciudad jardín la nueva imagen de la modernidad, en vez de modernizar sus casas en el centro. Por lo tanto, los miembros de los grupos sociales de suficientes recursos financieros comenzaron el éxodo a partir de los últimos años de la década de los veinte hacia nuevos barrios ubicados en el norte.[25]

De esta manera, la urgencia por salir del centro de la ciudad, donde las condiciones de vida habían encontrado su mayor punto de deterioro, reflejado en el espacio físico y en la vida social, y el afán cada vez más marcado de diferenciarse socio-espacialmente (factor impulsado por las clases altas), encontró eco en el ámbito de la configuración territorial.

Los diferentes usos del suelo comenzaron a exigir una nueva estructura urbana en una ciudad que aceleradamente se indus-

---

[24] *Ibid.*: 285.

[25] *Ibid.*: 303.

trializaba. El suelo destinado a uso habitacional creó la clara división entre barrios obreros y barrios residenciales. Estos últimos se caracterizan por sus marcados rasgos higienistas, un nivel socioeconómico homogéneo de sus habitantes, un estilo arquitectónico similar que actúa como instrumento comunicativo de su primacía social; en el espacio urbano, en estos barrios se nota la búsqueda de independencia de las áreas públicas, rodeadas de zonas verdes y arborizadas, especialmente diseñadas para gozar del sol y del aire, y en el interior de las viviendas es notoria la división del espacio privado en zonas especiales para dormir, comer y recibir visitas.

Los barrios obreros no aparecieron como un solo continuo urbano, sino que fueron surgiendo puntualmente distribuidos al noroccidente, occidente y sur de la ciudad, acomodándose al ritmo de integración de los predios rurales al proceso urbanizador promovido por inversionistas en finca raíz del Estado, o de dueños de extensas áreas de la periferia.

Las características de los barrios obreros son heterogéneas, pero se identifican algunos elementos en común en los diversos sectores: están constituidos por construcciones pegadas, sin antejardines ni árboles, y sus calles son estrechas. En algunos casos es evidente el proceso de parcelación y loteo, y la edificación es iniciativa de cada propietario y depende de sus ingresos; por ello, no se observa un estilo arquitectónico homogéneo. La estética y la plasticidad ceden terreno en favor de consideraciones funcionales.

Hacia el norte, la ciudad había encontrado su vocación urbanística desde mediados del siglo XIX, efecto reforzado con la apertura de la primera línea del tranvía que comunicaba el casco principal de Bogotá con Chapinero; por la facilidad de despla-

zamiento, las clases altas se trasladaron hacia el norte también en busca de exclusividad; hacia el sur se dispusieron las amplias masas; en el centro-oriente el uso del suelo que predominaba era el industrial primario de extracción minera, de arcillas, gravillas y demás materiales para la construcción.

Hacia el occidente, sobre Los Mártires, surge el barrio obrero Antonio Ricaurte, que fue el primer bastión de la urbanización en el sector, muy cerca de la zona industrial, y el barrio Samper Mendoza, asentamiento de los obreros de los talleres ferroviarios que en aquella época era la principal fuente de empleo para los bogotanos.

Por la misma década de los treinta se instala una conciencia más clara sobre la planeación de los destinos urbanos, lo que determina un esfuerzo sistemático y regulado para actuar sobre el diseño de la ciudad. De este modo, ocurren varios hechos que acercan las tendencias urbanísticas internacionales a la gestión del espacio urbano de Bogotá, como la creación del Departamento de Urbanismo por medio del Acuerdo 28 de 1933, y la contratación de Karl Brunner como director del mismo, quien propuso el Plan Maestro para el centro de la ciudad. Dicho Departamento se encargaría del planeamiento de la ciudad futura, se ocuparía de los temas relacionados con la normatividad del desarrollo urbano y facilitaría el diseño y ensanche de las vías dentro de la ciudad.

Algunos de los parámetros relevantes de dicho Plan fueron el ordenamiento urbano en función del modelo de *ciudad jardín*, afianzando los detalles higienistas para las viviendas; la construcción de un equipamiento urbano moderno consistente en centros educativos, culturales, recreativos y espacios públicos y, más claramente, un primer intento de zonificar la ciudad segregando las actividades laborales de las residenciales, introduciendo una

jerarquización de la malla vial a partir de su tamaño y rodeando las vías de árboles.

> En 1938 [Brunner] propuso su Plan Regulador y de ensanche para dirigir el crecimiento de Bogotá y la demolición de las casas antiguas para abrir vías de transporte rápido por todo el centro de Bogotá [...] El centro se adaptaría a la función de reparto de gente, hacia sus trabajos y viviendas.[26]

En cuanto al plan vial, se determinó la ampliación de las vías centrales, lo que contemplaba el ensanche de varias calles y carreras; para Los Mártires se diseñaron vías como la carrera 30, la calle 6 y la calle 22. La trama urbana y los diseños de barrios rompieron con el estilo anterior.

Uno de los temas propuestos por Brunner que más influyeron en el crecimiento de la ciudad fue la creación de nuevos barrios donde se empezaban a "proyectar fragmentos de ciudad en un proceso de sutura con partes de la ciudad tradicional o con los fragmentos desarrollados espontáneamente en las tres primeras décadas".[27] Los intersticios que había dejado el crecimiento de esa especie de "ciudad salpicada" comenzaron a ser cubiertos, de modo que por fin pudo verse un continuo urbano consolidado.

En esa década, en Los Mártires se urbanizó el espacio que separaba el barrio Ricaurte de San Victorino, al sur del eje de la avenida Colón, que luego se llamaría La Pepita. Se levantaron construcciones alrededor del margen norte de la carrilera, ampliando el barrio La Favorita, y se prolongaron en unas cuadras

---

26 *Ibid.*: 305.

27 Del Castillo, 2003: 101.

los barrios Eduardo Santos y El Vergel, comunicados por medio de la vía a Soacha y Bosa. La propuesta de ordenamiento del centro occidental en los sectores de los barrios Santa Fe y Samper Mendoza fue obra de Brunner, desarrollo urbano que se consolidó en el primer quinquenio de la década de los años cuarenta (véase el plano 6).

En el segundo lustro de esa década, Bogotá se vio influida por la administración de López y su "Revolución en Marcha", época en la cual se impulsaron nuevos proyectos motivados por la celebración del IV centenario de la fundación de la ciudad. Se destaca la incorporación de equipamientos de significación, como la Ciudad Universitaria, el Estadio Municipal en la calle 57, la Biblioteca Nacional y el Parque Nacional, así como la ampliación de las rutas del tranvía y la construcción y pavimentación de vías, pues el automóvil y la oferta de buses para el servicio público movidos con gasolina venía en aumento. El incremento en las ventas de vehículos y el inicio de la masificación del transporte público hicieron fuerte competencia al debilitado tranvía.

La década siguiente muestra una serie de iniciativas enfocadas en dos aspectos: el sistema vial y la intervención pública en el tema de la vivienda; en este último punto se creó una agencia estatal de carácter nacional, el Instituto de Crédito Territorial (ICT). Iniciativas del Plan Vial fueron la prolongación de los ejes occidentales de las calles 68 y 80, y en Los Mártires se consolidó la calle 13, que convocó mayor número de visitantes al conectar su eje con el municipio de Facatativá.

Plano 6. Crecimiento físico de Bogotá (1940)

Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998. Modificado por el autor, 2005.

Los años cuarenta muestran una ciudad sumida en una profunda dualidad, en una etapa de transición en que el pasado, renuente a abandonar la tradición, luchaba con un futuro representado por la industrialización, que significaba apertura al mundo. Silvia Arango resume las dualidades de la época en los polos cosmopolitismo/provincialismo, apertura al mundo/ensimismamiento, aldea/ciudad, tradición/modernidad.[28]

Las nuevas tendencias urbanistas consideran a las ciudades como el polo de desarrollo fundamental para involucrar las sociedades en el marco globalizante del mundo moderno. En Colombia, el economista Lauchlin Currie, quien visitó el país para colaborar en la formulación del plan de desarrollo económico y social, propuso dejar atrás el país agrario y fundar uno en donde la ciudad ejerciera el protagonismo, concentrando la población y las fuentes de empleo, las actividades económicas y la dotación de servicios.

La segunda mitad del siglo XX le propuso a Bogotá nuevos desafíos por la creciente migración que desató la violencia rural. Lo que en los siguientes años pasaría en el ámbito urbano y social estaría determinado por los hechos del 9 de abril de 1948, cuyo impacto será tratado en el siguiente aparte.

Por entonces el área urbana de la localidad de Los Mártires se había desarrollado en un 60% y estaba dotada de servicios públicos, vías de comunicación y medios de transporte. En esa etapa la vida social estuvo marcada por la construcción de barrios netamente obreros en su área urbana; la vida moderna en una ciudad cada vez más determinada por la movilidad imprimiría nuevas dinámicas en este sector, y el comercio se consolidaría como el más dinámico de la ciudad y la sabana.

---

[28] Arango, 1979: 115.

IMPACTO DEL 9 DE ABRIL DE 1948 SOBRE EL ESPACIO URBANO

El desarrollo de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX está marcado por los acontecimientos sucedidos el viernes 9 de abril de 1948, cuando la incontenible ira popular se convirtió en una máquina demoledora que recayó sobre las casonas y los edificios de Bogotá.

Los procesos que se describen a continuación tienen que ver con la nueva idea dominante de construcción y edificación, favorecida e impuesta por los destrozos ocurridos después del homicidio del líder popular Jorge Eliécer Gaitán.

La ruptura definitiva con la ciudad colonial, impulsada desde décadas pasadas, logró consolidarse totalmente en este período. La reconstrucción del centro urbano cargó sobre sí la transformación de una estructura obsoleta de más de 300 años de antigüedad para dar lugar a una nueva visión del desarrollo urbano que se multiplicaría del centro hacia la periferia.

Lo que causa mayor impresión es que paradójicamente el eco de un homicidio y la posterior reacción permitieron replantear el diseño del espacio urbano que la ciudad llevaba y consolidaron los parámetros de funcionalidad de la ciudad moderna.

En el transcurso de la década de los cuarenta, la tendencia del discurso hizo oposición a la tradición representada por Karl Brunner; la nueva generación de arquitectos colombianos, agrupada

en la Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA), constituiría un foco importante de críticas al proyecto de ciudad mantenido hasta entonces, declarando la urgente remodelación del centro a favor de la conexión vial con el pericentro y la periferia, en un mercado del suelo en expansión en donde comenzaba a verse una intención clara de perfilar la ciudad a nivel internacional.

El proyecto de ciudad ejecutado hasta el momento rivalizaba con la ideología funcionalista del urbanismo europeo, la cual influía poderosamente en nuestros arquitectos, a quienes los edificios centrales les merecían el calificativo de "portacomidas".[1] La movilidad y la capacidad habitacional se habían convertido en prioridades como referentes de la construcción de una ciudad que cada vez era más consciente de su urgente modernización.

Diferentes situaciones interferían con el anhelo de los urbanistas más progresistas antes de los hechos del 9 de abril, entre ellas la herencia de una trama urbana colonial cuya morfología impedía la modernización mediante el ensanche de la red vial, sobre todo en el centro urbano, caracterizado por el hacinamiento, la suciedad y la insuficiencia de equipamiento —algunos edificios monumentales se habían convertido en estorbo para el desarrollo de la ciudad—, así como por la falta de respuesta y gestión de las autoridades locales.

> [En 1946] correlativamente, se manifiesta en Bogotá un aumento de la demanda de vivienda, un creciente déficit de alojamientos, el incremento del hacinamiento y de las formas del hábitat compartido; suscitando, desde luego una especulación

[1] *Ibid.*: 125.

que se traduce en un aumento continuo de los precios de los alquileres, terrenos y lotes, casas y locales, etc.[2]

Diferentes problemáticas venían acumulándose, y el centro principalmente urgía de un plan de reforma, pero no se contaba con los elementos legales para impulsarlo. Los problemas de la ciudad estaban relacionados en primera instancia con el incremento demográfico, pues entre los años 1938 y 1948 la población aumentó en 180.000 habitantes, contando al final de dicho periodo con aproximadamente 500.000 habitantes (véase la tabla 2). El éxodo rural provenía principalmente de Boyacá y los Santanderes, y el barrio Antonio Ricaurte acogió gran cantidad de inmigrantes de esas regiones.

Tabla 2. Población de Bogotá (1912-1964)

Año	Número de habitantes	Crecimiento geométrico
1912	121.257	2,7
1918	143.994	2,9
1928	235.421	5,0
1938	330.312	3,4
1951	715.250	6,1
1964	1.697.311	6,8

Fuente: Vargas y Zambrano, 1988: 22.

Estos hechos generaron la congestión de la antigua plaza de mercado de La Concepción, ubicada en la carrera 10 con calle 10 (actualmente centro comercial San Victorino). Su deterioro am-

[2] Aprile-Gniset, 1983: 7.

biental, físico y social, y su expansión hacia las manzanas vecinas hacían necesarias acciones de renovación.

En la periferia urbana se fortalecían las firmas dedicadas a la venta de lotes, y en el pericentro se manifestaba el fenómeno de

> [...] densificación por medio del arriendo y subarriendo, partición de casas unifamiliares, división de apartamentos por piso, alquiler de piezas, lo mismo que la generalización del inquilinato en barrios como San Victorino, La Perseverancia, Las Cruces, Santa Bárbara, Egipto, Las Nieves, San Diego, etc.[3]

El negocio de renta del suelo florecía en una sociedad atenta a las transformaciones que las obras civiles impulsaban, a causa de la realización en Bogotá de la IX Conferencia Panamericana, que buscaba reafirmar a los gobiernos del hemisferio contra el bloque comunista cuando la guerra fría comenzaba. No fortuitamente los agentes urbanizadores hacían la mayor cantidad de críticas a favor de un cambio en la conducción de la ciudad y del modelo de gestión del suelo urbano que predominaba.

A la vez, el transporte público se veía rebozado y el tranvía eléctrico era objeto de críticas provenientes de distintos sectores. Promotores de las nuevas urbanizaciones defendían sus intereses proponiendo conectar el centro con los nuevos barrios por medio de buses movidos por gasolina.

En consecuencia, el escenario para la construcción de la nueva ciudad quedaba abierto con el asesinato del dirigente liberal Jorge Eliécer Gaitán. Así describen algunos autores lo que ese día produjo la ira exaltada de los sectores populares:

---

[3] *Ibid.*: 9.

[En las] primeras horas de la tarde, avisada por las emisoras, una multitud oriunda de varios barrios se dirige hacia el centro y de paso entra en las ferreterías en busca de armas y machetes. Luego ataca unos edificios gubernamentales; los incendia con gasolina o los saquea, quemando su mobiliario en el andén. Al finalizar la tarde la muchedumbre inicia el saqueo de los principales almacenes y de pequeñas tiendas, lo mismo que los puestos de víveres en la plaza central de mercado y en el mercado de Las Cruces. Cuando cae la noche muchos de los sublevados se dedican al saqueo de almacenes y tienda de licores [...][4]

[El movimiento perdió su carácter político rápidamente] porque las hordas se dieron con verdadera voracidad a saquear los expendios de licores y a beberlos en las propias botellas, con la consecuencia de que se embriagaron de manera fulminante y la beodez atemperó, y en ocasiones frenó del todo, sus ímpetus devastadores.[5]

Un movimiento popular que se inició como una protesta política concluye en la anarquía y el pillaje. Los potenciales insurgentes dejan campo libre a todos los lumpen.[6]

[Así,] el pillaje y el saqueo al comercio se habían practicado en forma salvaje y en los días siguientes se convirtieron en un sórdido negocio de mercachifles clandestinos.[7]

---

4 *Ibid.*: 31.

5 Iriarte, 1988: 253.

6 Aprile-Gniset, 1983: 31-32.

7 Iriarte, 1988: 253.

Varios iconos de la arquitectura republicana se vinieron abajo por el ardor de las llamas.

> La calle Real y la plazuela de Nariño, las fachadas que daban a estos dos espacios, fueron prácticamente borradas del mapa urbano. Desaparecieron también [...] el hotel Regina y el hotel Granada y varias iglesias de la capital. El transporte urbano en base [sic] a tranvías —sobre los cuales se había acumulado gran cantidad de protestas y descontentos durante muchos años— fue otro de los blancos más afectados y después de los días del horror del Bogotazo quedaron sobre las calles los hierros retorcidos de los rieles y de los tranvías incendiados.[8]

De esta forma, "creer que la inseguridad urbana en Bogotá es un fenómeno reciente equivale a caer en un grave error".[9] Esto queda demostrado por los sucesos del 9 de abril de 1948, cuando la indignación popular y las voces de repudio por lo sucedido lentamente dieron paso a la manifestación de acciones delincuenciales encubiertas bajo una máscara política, que terminaron convertidas en un alzamiento aprovechado por vagos, bandoleros y demás personajes descontentos que en medio de lo sucedido vieron la oportunidad de salir del aburrimiento.

En cuanto a las tendencias que impulsaban los agentes urbanizadores, el resultado superó todos los pronósticos, pues su intención de participar activamente en la edificación de barrios enteros quedó consagrada después de ese día:

---

8 Arango, 1979: 120.

9 Iriarte, 1979: 202.

[…] estos urbanistas que esperaban un cataclismo liberador del suelo, se logra en las pocas horas de una sola tarde, más que en 20 años de leyes urbanísticas y reglamentos municipales. Se libera el suelo de una manera más radical y rápida que con cualquier "declaración de expropiación por utilidad pública".[10]

Para la ciudad de Bogotá una serie de cambios arquitectónicos y urbanísticos sí están más directamente emparentados con el 9 de abril: las grandes zonas centrales destruidas abrieron la posibilidad de una remodelación sustancial del centro de la ciudad, donde habría de manifestarse sin reticencias toda una nueva ideología urbana. El centro de Bogotá actual es en su gran mayoría, construido después de 1950.[11]

Bogotá inició una nueva vida. Habían desaparecido bajo la ola vandálica numerosas construcciones antiguas que ocupaban con sus amplios espacios solares muy valiosos que estimularon la codicia de no pocos urbanizadores y traficantes de propiedad raíz. No hubo de pasar mucho tiempo para que el centro capitalino experimentara una modificación total. Los incendios del 9 de abril habían sido parteras de una nueva era: la de la jungla de concreto; la de las ingentes moles de propiedad aérea, horizontal.[12]

[…] el centro permanece casi hasta la década de los cincuenta bajo un proceso de superpoblamiento, mientras que su es-

---

10 Aprile-Gniset, 1983: 32.

11 Arango, 1979: 121.

12 Iriarte: 1988: 254.

> tructura física permanece intacta desde el siglo XVII, lo cual tiene una gran repercusión en las carencias de espacio público en la ciudad.[13]

Esto se evidencia en Los Mártires, en los sectores más antiguos de la localidad, en los barrios dispuestos a lo largo de la avenida Caracas, como el Voto Nacional, La Favorita y San Victorino, los cuales carecen de parques y áreas destinadas a zonas verdes y de uso colectivo.

Los años cincuenta están marcados por la época de la Violencia, que aproximadamente se extendió hasta 1957. Este período fortaleció, en consecuencia, la migración hacia los centros urbanos, y Bogotá recibió la mayor parte de esa población. Al mismo tiempo, la ciudad vivía un incipiente proceso de industrialización que es protagonista del desarrollo urbano, pues fomentó la aparición de nuevos barrios.

La consolidación urbana del espacio construido de Los Mártires se produjo en gran parte durante los siguientes años, mientras la ciudad seguía prolongándose en la periferia, cada vez más distante del centro. Efectivamente, nuevos frentes de expansión urbana seguían los ejes conectores hacia las antiguas haciendas y los caminos de salida de la región.

En esta instancia Bogotá ya era una ciudad "moderna". Por lo menos algunos signos permitían desligarla de la imagen de villorrio que conservaba:

---

[13] Melo, 1988: 60.

a) Se había incrementado la presencia del automóvil en las calles; en materia de transporte público, el ya debilitado tranvía había sido desplazado por las nuevas empresas de buses intraurbanos;
b) Se habían iniciado las prácticas "modernas" derivadas del discurso urbano que expuso Le Corbusier, quien por esa época presentó su Plan Piloto a la ciudad —le fue aprobado por el Decreto Municipal 185 del 5 de abril de 1951:

> [...] este plan propone un sistema de vías de circulación jerarquizado, pretende contener la expansión indiferenciada de la ciudad hacia el norte. En este plan dos aspectos principales van a ser determinados hasta el año 1960: la red vial que será retomada en otro plan más específico en 1951 y los intentos de zonificación que definirán la localización de futuras operaciones urbanas.[14]

c) Por último, el fortalecimiento del Estado, que se traduce, en materia de movilidad y equipamiento público, en la ejecución de obras civiles de envergadura.

A medida que se daba el crecimiento físico de la ciudad, gran parte del espacio urbano de la localidad de Los Mártires era urbanizado. Las dinámicas sociales de construcción más destacadas en los años cincuenta se produjeron en la periferia de la ciudad; sin embargo, los procesos urbanos descritos a continuación marcarían profundamente la configuración espacial de este sector, dado que varias actividades que en la actualidad se presentan

[14] Lulle, 2002: 239.

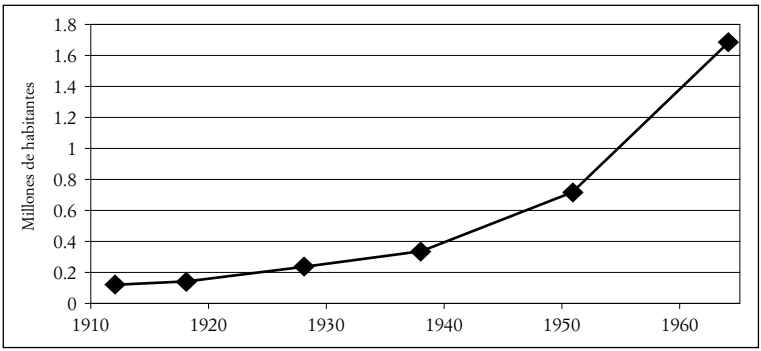
allí nacieron por esos años y sentaron las bases sobre las cuales la delincuencia se convertiría en un ingrediente más de la cotidianidad del sector.

PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN

Una de las consecuencias más importantes de la época de la Violencia en la conformación del país es la consolidación de la ciudad como espacio esencial para la nueva organización social del territorio.

La población de Bogotá en 1960 alcanzaba los 1.697.311 habitantes, y entre 1951 y 1964 ostentó un crecimiento anual de 7% (véase el gráfico 2).

Gráfico 2. Crecimiento demográfico de Bogotá (1910-1960)

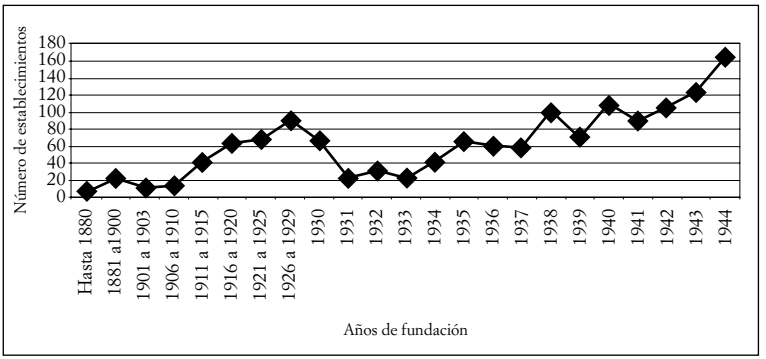


Fuente: Vargas y Zambrano, 1988: 23.

En este contexto, como se había señalado, el proceso de industrialización consolidó su asentamiento, entre otras razones, por la

oferta de mano de obra barata en áreas de grandes aglomeraciones de empleo, principalmente en la periferia de Bogotá, tendencia vista desde la década anterior y que se prolongaría hasta los años cincuenta, cuando se fundó gran cantidad de establecimientos industriales (véase el gráfico 3).

Gráfico 3. Primer censo industrial de Colombia (Cundinamarca, 1945)



Fuente: Acebedo, 2000: 58.

La estructura morfológica del crecimiento físico de Bogotá hacia el occidente presenta las siguientes particularidades: barrios obreros y de empleados, dispersos en forma de saltos, y fábricas e industrias con tendencia a concentrarse entre las carreras 18 y 22 a lo largo del eje de la avenida Colón.[1]

> Alrededor de la Estación de La Sabana se radicaron todas aquellas fábricas que reciben o despachan materiales o mercancías por el ferrocarril y que al mismo tiempo tienen constante relación con el comercio local y de provincias; así por ejemplo,

[1] Acebedo, 2000: 66.

> todos los molinos y casi todas las fábricas de pastas y chocolate y numerosas carpinterías se encuentran en esta región.[2]
>
> Este cuerpo industrial continuaba extendiéndose hacia el occidente, ocupando completamente el barrio Ricaurte con fábricas de espermas y otros productos químicos.[3]

El sector industrial estaba repartido por toda la ciudad, situación que había generado ciertos conflictos y tensiones por el uso del suelo. El Acuerdo 21 de 1944 trató de introducir orden en el desarrollo industrial de la ciudad reglamentando, en su Capítulo V, la ubicación que debía tomar esta actividad: se reforzó el uso industrial del suelo en dirección hacia occidente, y las empresas que se ocupaban de dichas actividades fueron enviadas más allá de la carrera 30, hasta el barrio Puente Aranda (véase el plano 7).

De esta forma, el barrio La Sabana fue absorbido por la expansión industrial, así como otros barrios obreros localizados detrás de la estación del ferrocarril. La empresa de gran formato de área extensiva no había tenido presencia en Bogotá hasta entonces —exceptuando la cervecería Bavaria, que por cierto no se ubicaba en este sector—, pero se instalaría en la ciudad en el transcurso de los siguientes años, aunque en las áreas periféricas, muy lejos del centro urbano.[4]

La pequeña y mediana empresa afianzaron el sector secundario moderno, destinado a la producción de bienes de consumo no duradero. Las pequeñas empresas tenían entre uno y cuatro

---

2 *Ibid.*: 74.

3 *Ibid.*

4 Tendencia que se confirma mediante la revisión de las bases de datos del DACD, donde no se encuentra uso de industria grande en la zona estudiada.

empleados y representaban el 58% del total de industrias de Bogotá, y las medianas contrataban hasta 24 empleados y alcanzaban, sumadas a las pequeñas, el 84%.[5]

Plano 7. Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente (años cuarenta)

Fuente: Acebedo, 2000: 78.

Otro aspecto importante en la configuración del espacio en Los Mártires es el "desplazamiento del área propiamente industrial, motivado por la presión que a su vez ejerce el comercio del

[5] Acebedo, 2000: 86.

centro de la ciudad hacia el occidente, convirtiendo esta franja en una zona mixta de industria, comercio y talleres de todo tipo".[6]

Es importante resaltar que en la actualidad, por medio de recorridos urbanos, es posible identificar en las cuadras de la localidad, sobre todo en el sector aledaño a la calle 13, todo tipo de usos del suelo, entre comerciales, residenciales e industriales de tipo bodega, taller y mediana empresa.

En cuanto a los barrios que muestran una mayor heterogeneidad de actividades, se pueden mencionar el Voto Nacional, San Victorino, La Sabana y Ricaurte.

El proceso de reubicación de la industria hacia el occidente se define en una trayectoria espacio-temporal que termina por consolidarse sobre los ejes viales en la periferia urbana, dejando en Los Mártires todo tipo de industrias, principalmente talleres en los que predomina la economía familiar.

---

6 *Ibid.*: 78.

LA ACTIVIDAD CONSTRUCTORA Y LA PRODUCCIÓN DE LA EDIFICACIÓN

> La década de los cincuenta reforzó el dinamismo extendiéndolo a otros frentes. De este decenio en adelante la ciudad vivió el comienzo del tercer desarrollo explosivo en el siglo. Ha sido el más prolongado y desafiante [...] se mantuvo por más de dos décadas.[1]

Como afirman Vargas y Zambrano, en esos 20 años se produjo la consolidación y expansión urbana de la ciudad (véase el plano 8).

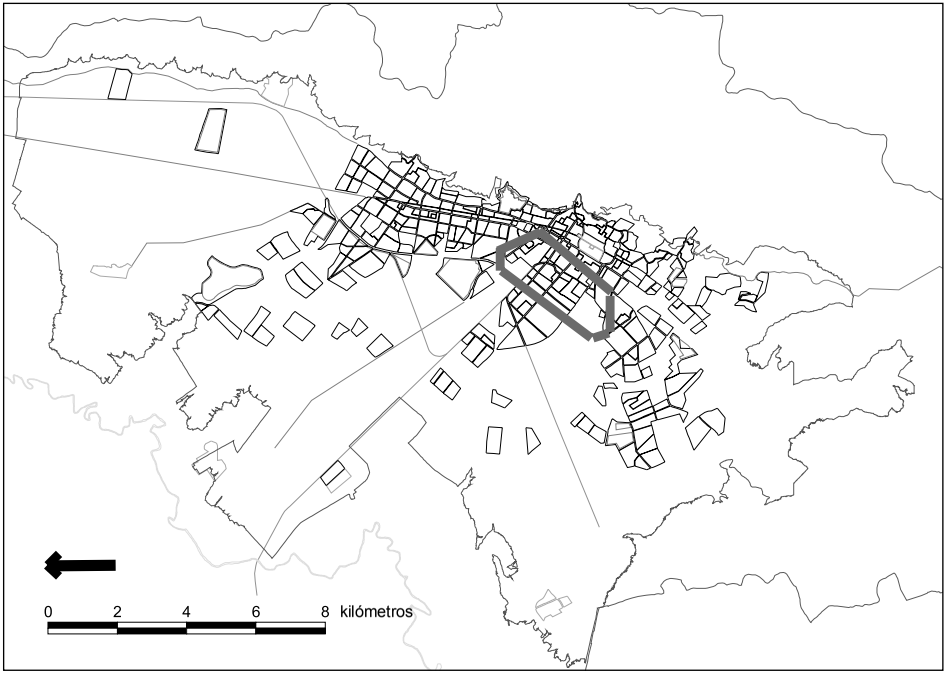
El auge de la construcción lentamente se fue acelerando en la periferia. En Los Mártires, para 1960 sólo faltaban por edificar los barrios Santa Isabel, Veraguas, La Estanzuela y los conjuntos residenciales de Colseguros (1965) y Usatama (1981), así como un sector de Paloquemao.

Los precios de la construcción habían subido; sin embargo, el negocio era muy rentable para los agentes privados de la urbanización. La estructura de la trama urbana había variado, dada la mayor cantidad de predios que surgían de manzanas cada vez más pequeñas. En los barrios más antiguos las manzanas son cuadradas, mientras que en los más recientes son rectangulares (si se unen dos de estas últimas se forma una de las antiguas manzanas).

---

[1] Vargas y Zambrano, 1988: 28.

Plano 8. Crecimiento físico de Bogotá (1950)



Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998.

El centro urbano perdía valor a pesar de su cercanía a las actividades principales, factor no muy tenido en cuenta por los nuevos pobladores. La especulación del suelo fue un factor que aprovecharon los constructores para expandir la urbanización. En el centro el precio de una vara cuadrada estaba entre 100 y 300 pesos, y las áreas entre los predios oscilaban entre 500 y 1.000 varas; es decir, el costo total del predio era muy elevado. Si se comparan estos precios con los de los predios que podían comprarse en la periferia o, por ejemplo, en Chapinero —que era el sector residencial más exclusivo—, en éstos se ofrecía desde 20 hasta 70 pesos por la vara cuadrada, con la posibilidad de comprar predios pequeños y bien proporcionados, o grandes a menor precio.[2]

Esto incide en dos direcciones opuestas: por un lado, la actividad constructora se desplaza principalmente hacia la periferia, conservando el centro los viejos tipos de edificación colonial y republicana, en algunos casos derruida y deteriorada; por otro lado, aunque las densidades poblacionales disminuyen a nivel de ciudad, en algunos barrios del centro, sobre todo del pericentro, se conforman inquilinatos —tendencia vista desde principios de siglo—, y algunos sectores sufren un rápido proceso de deterioro.

Estos dos factores se conjugarían para que en 20 años el pericentro localizado en Los Mártires, dispuesto a lo largo de la avenida Caracas, presentara las condiciones actuales de deterioro físico. A esto hay que sumarle las dinámicas urbanas que se desarrollaron y contribuyeron a exacerbar la imagen de vetustez, desorden e inseguridad reinantes en algunos lugares, como las calles del Bronx y Cinco Huecos.

---

[2] Mirón, 1951: 38-40.

En esa década, el 80% del área de la localidad había sido urbanizada. Para el año 1970 la localidad estaba urbanizada casi en su totalidad —faltaba sólo el barrio Usatama— y se había consolidado la estructura física que se conoce actualmente.

Tipo de urbanización

El tipo de urbanización tiene que ver con el modo de producción de la edificación y los agentes urbanizadores involucrados en ese proceso. Como se ha enfatizado, el común denominador en la producción del suelo urbano de la cuidad fue el fraccionamiento, loteo y parcelación de las antiguas haciendas de la sabana (véase el plano 5). Luego esas tierras pasaron a manos de diferentes agentes que elaboraron proyectos de vivienda o que vendieron a pequeños propietarios.

En la tabla 3 se muestran los barrios, las haciendas en cuyos terrenos se construirían, los propietarios que organizaron el proceso de loteo y parcelación, los agentes constructores y el año aproximado en que cada barrio empezó a edificarse.

Si se hace una catalogación de los terrenos y lotes atendiendo a los propietarios, se concluye que existieron tres tipos básicos: los que eran propiedad de familias pudientes, las áreas que se sujetaron a la expansión producida por influencia del ferrocarril en el sector norte, y en menor proporción aquellos terrenos donde hubo desarrollos impulsados por el Banco Central Hipotecario (BCH), en los barrios Panamericano y Veraguas.

Tabla 3. Tipo de urbanización por barrio en Bogotá

Barrio	Hacienda	Dueño del terreno	Agente constructor	Año	Modo de producción
El Listón	San Façón	Ferrocarriles Nacionales	Propietarios individuales	1920-1930	Autoconstrucción
Colseguros	X	Ferrocarriles Nacionales	Compañía Colombiana de Seguros de Vida	1965	Propiedad horizontal
La Sabana	X	X	X	Después del siglo XX	X
La Estanzuela	La Estanzuelita	Familias terratenientes	Propietario individual	1950 aprox.	Autoconstrucción
La Favorita	La Favorita	Desamortización de manos muertas	Propietarios individuales	Antes del siglo XIX	Autoconstrucción
La Pepita	X	Familias particulares	Propietario individual	Después de 1925	Autoconstrucción
Paloquemao	X	Empresa privada	Dc. 128, feb. 12 1960	1962	Contratistas
Panamericano	La Florida	Empresa privada-BCH	Propietario individual	1940-1945	Autoconstrucción
Ricaurte	X	Particulares	Propietario individual	Después de 1910	Autoconstrucción
San Façón	X	Congregación Dominicana	Constructora Ospina y Compañía	1983	Propiedad horizontal
Santa Fe	Azotea	Propietarios individuales	Inmigrantes y particulares	Después de 1940	Asesoría de consultores privados

Barrio	Hacienda	Dueño del terreno	Agente constructor	Año	Modo de producción
Samper Mendoza	La Florida	Ferrocarriles Nacionales	Propietarios individuales	Después de 1925	Autoconstrucción
San Victorino	Espíritu Santo	Propietarios individuales	Privado	Antes del siglo XIX	Autoconstrucción
Voto Nacional	X	Propietario privado	Producción individual, subdivisión	Antes del siglo XIX	Construcción privada
Usatama	X	Ferrocarriles Nacionales	Pedro Gómez S.A. Urcol	1981	Propiedad horizontal
Eduardo Santos	Ninguna Parte	Propietarios individuales	Producción individual	Después de 1925	Autoconstrucción
El Progreso	La Estanzuelita	Jacomen y Compañía	Producción individual	1940	Autoconstrucción
Santa Isabel y Sur	La Estanzuelita	X	Producción individual	1945	X
Veraguas	Sta. Isabel	BCH	Agente financiero	1962	Privado
El Vergel	X	Dueños particulares	Propietario individual	Después de 1920	Autoconstrucción

X: No se precisa información.

Fuente de los datos: Observatorio Social de la Localidad de Los Mártires. Consultoría 009 de 2003, en CD ROM de la Oficina de Planeación Local.

En cuanto a la producción de la edificación, es decir, el acto de intervenir el espacio físico, la iniciativa pertenecía a los dueños del predio en los casos de autoconstrucción, y estaba sujeta a sus posibilidades económicas, o a las firmas constructoras de arquitectos e ingenieros, quienes se destacaron principalmente en los proyectos de vivienda tipo propiedad horizontal, como San Façón, Colseguros y Usatama.

Es de resaltar que no existieron desarrollos clandestinos ni piratas en masa, aunque en el barrio La Pepita se presentó un caso parecido alrededor de la plaza España, y existen algunas dudas sobre el tipo de urbanización que se adelantó en los barrios Ricaurte y Eduardo Santos, pues la fuente no precisa en detalle este aspecto.

LAS VÍAS, EL AUTOMÓVIL Y LAS PLAZAS

Los barrios construidos tempranamente en Los Mártires pertenecían, o mejor, hacían parte del casco primario del centro urbano de Bogotá. Su posición en el contexto espacial de la ciudad se encontraba en la periferia y con la expansión física en áreas dispersas de la sabana, se definió su condición pericentral al comenzar el proceso de "costura" entre el centro urbano tradicional y las áreas periféricas, es decir, cuando empezaron a llenarse los vacíos urbanos que existían entre cada barrio.

Los efectos de esto se producirían en dos direcciones: por un lado, algunas industrias se trasladarían en función de la localización y para no depender de las fuentes de agua para obtener energía eléctrica; también los impactos ambientales marcaron la pauta para el traslado. Por otro lado, surgieron y se asentaron diferentes actividades en virtud de las ventajas comparativas derivadas de la proximidad al centro, algo que empezaba a beneficiar al sector y a las economías de aglomeración que allí se formaron.

La reestructuración de los usos del suelo marcó el debilitamiento de la industria y el fortalecimiento de un área comercial importante que aún existe y que atrae a gente no sólo de la ciudad sino de la región.

Al crecimiento tentacular experimentado por la ciudad en enclaves distribuidos en todos los sentidos siguió la dirección de los

caminos a los municipios que bordeaban la ciudad en la periferia, buscando que éstos confluyeran al centro tradicional (plaza de Bolívar y parque Santander), como una especie de fuerza centrípeta, debido a que en torno al eje que marcaban estas dos plazas se articuló la economía de la ciudad y la expresión sociocultural de la materialidad reflejada en modernos almacenes, tiendas, cafés y edificios que representaban gran belleza arquitectónica.

En primera instancia, "para la mitad del siglo el automóvil se toma la ciudad, las calles de la ciudad. El consumo del automóvil transforma la manera como se proyecta la ciudad y el espacio público".[1]

En 1912 eran 103 los automóviles existentes en la ciudad; para 1950 esta cifra había subido a 11.884, y entre los usos que se les daba estaban los de transporte particular y de servicio público.

Tabla 4. Crecimiento del parque automotor en Bogotá (1912-1950)

Año	No. de automóviles	Tasa de crecimiento anual
1912	103	
1918	150	7,6
1923	360	28,0
1926	892	49,3
1927	1.100	23,6
1940	4.899	26,4
1941	7.761	58,4
1950	11.884	5,9

Fuente: tomado de Vargas y Zambrano, 1988: 79.

El crecimiento notable del parque automotor generó la necesidad de reformar y modernizar el sistema vial para acomodarlo

[1] Melo, 1998: 60.

a la nueva visión del urbanismo, por entonces representada por Le Corbusier.

> El desarrollo vial se hizo presente introduciendo cánones norteamericanos, la construcción de la avenida Caracas desde la década de los cuarenta y de la carrera décima en los cincuenta […][2]

> Para la IX Conferencia Panamericana de 1948, se construyó la avenida de Las Américas, que conectaba el centro de la ciudad con el aeropuerto de Techo. En 1957, y de conformidad con el Plan Regulador, se anunciaron varias obras: la construcción de la avenida Ciudad de Quito (carrera 30). En 1957, en la alcaldía de Fernando Mazuera Villegas, se desarrolló en el Plan Maestro de Obras Públicas la terminación de la avenida Caracas hacia el sur, la calle 26, con su sistema de puentes y viaductos, y la avenida de Los Comuneros (actual calle 6), entre otras.[3]

Todas estas vías se trazaron en el perímetro que luego delimitaría la localidad.

Diez años después, hacia el año 1967, en la alcaldía de Virgilio Barco, se construyó la nueva calle 19, que comunicó el sector norte de la localidad con el centro, pero a la vez significó el fraccionamiento del tejido urbano del barrio La Favorita, dejando una parte ligada al barrio Santa Fe y otra girando en torno a las dinámicas de la estación del ferrocarril. Cada sector del barrio,

---

2 Vargas y Zambrano, 1998: 29.

3 Melo, 1998: 61

a uno y otro lado de la calle 19, enfrentaría distintos destinos en su espacio urbano.

El sector de La Favorita pasaría a ser un lugar especializado en el servicio mecánico de motocicletas, y el barrio Santa Fe se convertiría, ya en el siglo XXI, en la primera zona de alto impacto de Bogotá, pues allí se permitieron y reglamentaron los lugares dedicados a la explotación sexual en la ciudad, que admitió este tipo de actividades en un solo lugar.

La creación de nuevas vías y la reestructuración de los usos del suelo en el centro dan origen a una perspectiva que "coincide con las nuevas funciones asignadas a esta parte de la ciudad como la consiguiente adecuación de infraestructura".[4]

Este nuevo apogeo de crecimiento y desarrollo de la ciudad, que coincide con la reconstrucción urbana del centro, hace que

> […] a la nueva edificación del centro se le asigna la función de administración y gestión de la pura dominación, no sólo económica sino sobre todo política; y de paso, se dejó al ciudadano, que no tenía más que ese título, sin ningún espacio que lo identificara, que le diera escala y le brindara arraigo.[5]
>
> Por esto, las calles no pudieron alcanzar a construir un significado cotidiano.[6]

En este sentido, la calle, y en general el espacio público, son fragmentados, en tanto que las áreas verdes y los parques son vistos como elementos de planeación vinculados a la fundación de

---

4 *Ibid.*: 73.

5 *Ibid.*

6 Viviescas, 1989: 115.

barrios para los estratos altos. En cambio, en los barrios de autoconstrucción, donde habitan los estratos bajos, tales elementos se omiten en parte por el afán de usufructuar mejor el suelo y obtener mayores ganancias, en parte por la alta demanda de vivienda de los sectores populares.

Por otro lado, la nueva ideología de planeación urbana provoca la reestructuración de los servicios de abastecimiento, en 1957 se traslada la plaza de mercado tradicional ubicada en la calle 10 con carrera 10 (llamada La Concepción, actualmente centro comercial San Victorino) a la parte occidental de la plaza España (plaza de Matallana, actualmente carrera 19 con calle 11), en el lote de los ropavejeros, y a la plaza de mercado La Libertad, ubicada detrás del colegio Agustín Nieto.

Este hecho causó profundo impacto en la localidad debido a que la Estación de La Sabana acrecentó la visita a este sector, por su condición de terminal ferroviario; las plazas de mercado reforzaron la condición de centralidad al tiempo que influyeron en el asentamiento de diversas actividades económicas relacionadas con el comercio y el abastecimiento, pero también de la delincuencia como modo de vida y sobrevivencia.

> Antes no se veían atracos, lo que pasó fue que se fue dañando, dañando por el asunto que llegó la plaza acá… donde era el pabellón se bajó aquí y se fueron formando grupitos […][7]

En la década de los sesenta empezó a surgir una especie de terminal de transporte en inmediaciones de la plaza España. La cercanía al sector comercial, debido a la ampliación y el mejora-

[7] Entrevista a Benjamín Martínez, habitante antiguo de Los Mártires, 2006.

miento vial, fortalecido por su antigua posición de terminal ferroviario (hasta allí llegaban el Ferrocarril del Sur, que comunicaba Bogotá con Soacha y el salto de Tequendama; el Ferrocarril del Norte, que llegaba hasta Nemocón; y el Ferrocarril de Occidente, que iba hasta Girardot), y dado que las rutas de buses confluían al centro para comunicar este sector con la periferia, área esta última en crecimiento constante, permitió que esta actividad fuera tomando lotes, potreros y terrenos para instalar allí paraderos de rutas intraurbanas o de rutas circulares, pues la afluencia al sector era de tal dimensión que en su entorno era muy fácil encontrar personas que venían de ciudades intermedias, como Tunja e Ibagué, a surtir de productos que sólo se encontraban en el centro de Bogotá.

El transporte intermunicipal, constituido por diferentes empresas del país, tomó como estación este sector; allí también llegaba el transporte de carga, que surtía los almacenes, las bodegas y las plazas de mercado. Así pues, la llegada y el despacho de mercancías fortaleció su condición de puerto del transporte intraurbano e intermunicipal.

Los barrios más afectados por la presencia de este incipiente terminal fueron El Listón, el Voto Nacional, La Sabana, La Estanzuela y San Victorino:

> […] el sector cambió totalmente cuando las flotas de varias empresas de transporte establecieron sus terminales en el barrio. Se convirtió en un barrio peligroso, en sitio de ladrones, peleas y también muertes; especialmente por la calle 16 se fueron concentrando muchos indigentes y consumidores de droga.[8]

[8] Alcaldía Local de Los Mártires, 2003.

En el parque San Roque del barrio La Estanzuela, por ejemplo, existía un cementerio de vehículos que almacenaba viejos buses trolley, los cuales eran usados como vivienda por algunas personas; las primeras empresas en asentarse en estos predios fueron Transportes Márquez, Macarena y Velotax, entre otras.

En consecuencia, surgió una gran cantidad de tiendas de repuestos nuevos y usados que muy pronto, por la cercanía con las estaciones, se convirtieron en talleres de mecánica (el primero data de 1966, y era propiedad de don Federico Bonilla), cuyos servicios cada vez tenían más demanda. También se construyeron bodegas y empezaron a ocuparse las calles, especialmente la 7 y 8.[9]

El origen del tipo de comercio llamado *Sanandresito* que se instaló en el barrio La Pepita también se explica por el traslado de la plaza de mercado, pues motivó que allí se instalaran diferentes negocios de víveres manufacturados de consumo ligero y depósitos de papa. Pronto la zona se especializaría en la oferta de mercancías importadas, y durante la década de los noventa se convertiría en punto de venta de microempresarios de confecciones y zapatos, para terminar transformándose en grandes superficies comerciales de bienes de consumo duradero.

En cuanto al fortalecimiento de la administración pública, la eficiencia y eficacia en las respuestas a los problemas urbanos requirió formalizar las entidades territoriales de la ciudad.

> El ingreso en la década de los cincuenta, con un gran volumen de población y el vertiginoso crecimiento, hizo evidente la falta de preparación de Bogotá para orientar racionalmente su desarrollo.[10]

---

9 *Ibid*., "La reseña básica barrial".

10 Vargas y Zambrano, 1998: 30.

En efecto, hasta la dictadura de Rojas Pinilla la clase política departamental influyó en la construcción de la ciudad; se nombró como alcalde al coronel Julio Cervantes, único alcalde militar de Bogotá en el siglo XX, y mediante el decreto 3640 de 1954 se organizó Bogotá como capital del país y del departamento de Cundinamarca.[11] Al tiempo, el 17 de diciembre de 1954 se aprobó el decreto que convirtió a Bogotá en Distrito Especial y se le agregaron los municipios de Fontibón, Usme, Bosa, Suba, Usaquén y Engativá.

En este punto, las empresas de servicios públicos, principales agentes de la urbanización, contaron con un plan global ordenador y con las herramientas administrativas y fiscales, que fueron integradas en programas comunes.

La intervención estatal en el proceso de urbanización tomó mayor protagonismo. En Ciudad Kennedy se concentró la actividad del Instituto de Crédito Territorial (ICT), y entre 1967 y 1972 se introdujo el concepto de *planificación económica del desarrollo urbano*, que trajo como consecuencia el intento de

> [...] corregir la baja densidad de ocupación de las tierras, la repartición inadecuada de los usos y un sistema de transporte deficiente. Con el fin de favorecer la densificación se dejan de lado los modelos residenciales basados en el hábitat individual y se promueve la introducción del hábitat colectivo (conjuntos residenciales con algunas edificaciones altas). Para mejorar el funcionamiento de la ciudad y el abastecimiento de los servicios públicos, surge la idea de combinar especialización

[11] Santana, 1988: 153.

funcional y creación de nuevos centros: se habla de "ciudades en la ciudad".[12]

A estas alturas es pertinente recordar que en los años treinta la necesidad de renovación urbana se concentró en el proyecto de reubicación de la gente de los arrabales del Paseo de Bolívar, proyecto inspirado en un principio de segregación. A finales de los sesenta estas inquietudes volvieron a plantear la necesidad de intervenir algunas áreas. En la administración de Virgilio Barco (1966-1969) el proyecto de renovación urbana cobró valor como responsabilidad estatal y por medio de los acuerdos 8 y 47 de 1967 se programó la renovación urbana del área de San Façón.

Suelen señalarse dos hechos que influyeron en el deterioro de las áreas centrales:

> [...] por un lado, la tendencia marcada de ciertos sectores a desarrollarse y consolidarse, con estructuras de reciente construcción, y que han definido áreas comerciales y de negocios donde el valor de la tierra cada vez es mayor. Por otro lado, extensos sectores en decadencia, donde predominan construcciones antiguas o áreas desocupadas y en donde el valor de la tierra ha permanecido casi constante.[13]

Este mismo documento complementa la idea de la siguiente manera:

---

12 Lulle, 2002: 241.

13 Distrito Especial de Bogotá, 1969: 9.

> […] estos hechos determinan un cambio de uso en las áreas desarrolladas; donde predominaba la vivienda se establecen edificios de comercio y de oficinas y un hacinamiento habitacional en las áreas no desarrolladas o la mala utilización del terreno a bajas densidades, con el consiguiente deterioro urbano. Ejemplo de esto último son los barrios La Candelaria, el sector de la plaza España y la zona de San Façón.[14]

Es así como el espacio urbano de Los Mártires ha ido reponiéndose. Los momentos históricos en que las actividades sociales han establecido nuevos usos sobre el espacio dejaron huella y se lee a través de las formas resultantes en la morfología y la composición socioeconómica de las actuales construcciones y los habitantes.

Los cambios en la función y los significados que se elaboran sobre el espacio van trascendiendo en el tiempo. La exclusividad de barrios como La Favorita y Santa Fe cedió frente a la presión y expansión del sector comercial y de servicios, que invadió las áreas residenciales, que eran el principal medio de valorización del suelo urbano.

En la actualidad se observa una compleja trama de usos que evidencian una intensa actividad, más heterogénea en unos barrios que en otros. Esta distribución se conformó a lo largo de esos 20 años, y en esa década ya existían sectores de alta peligrosidad, como "una calle… de la 18 a la 16 por la calle 12, que llamaban Puerto Nancho".[15]

---

[14] *Ibid.*: 9.

[15] Entrevista a Benjamín Martínez, 2006.

Para la década de los setenta el nivel de centralidad de este sector era de primera categoría: cada nueva actividad había transformado el entorno y había reforzado esta condición.

Esta localidad, tal como la conocemos actualmente (2006), no ha cambiado mucho en los últimos 30 años, dicen los habitantes más antiguos. Sin embargo, aunque no se conocen estadísticas oficiales sobre la delincuencia correspondientes a este periodo que nos permitan confirmar este argumento, es desde esta época que las tasas delincuenciales comienzan un desproporcionado aumento, cuando los procesos anteriormente descritos han servido de caldo de cultivo para la conformación de los sitios más peligrosos de Bogotá, donde los escenarios de la violencia y la marginalización han consolidado verdaderas "ollas" que hablan de lugares tan míticos en la historia de la delincuencia de Bogotá como El Cartucho (ubicado en la localidad de Santa Fe, en la calle 9 —hoy en día parque Tercer Milenio), la calle del Bronx o también llamada La Ele, y Cinco Huecos.

LA DEGRADACIÓN Y LOS NUEVOS DESAFÍOS DE LA REESTRUCTURACIÓN DEL CENTRO (1972)

En la década de los setenta Bogotá cambió su esquema de segregación espacial centro-periferia. Allí Los Mártires ocupaba una posición pericentral en un modelo norte-sur. La localidad afianzó su condición de área central por su nivel de influencia metropolitana en su equipamiento y sus actividades económicas, así como también por su posición geográfica en el contexto urbano de la ciudad.

Bajo efectos de la transición demográfica y de la disminución de intensidad de los flujos migratorios, Bogotá entró en una fase de crecimiento menos acelerado (un poco superior al 3% anual). Sin embargo, el desarrollo metropolitano presentó las siguientes características:

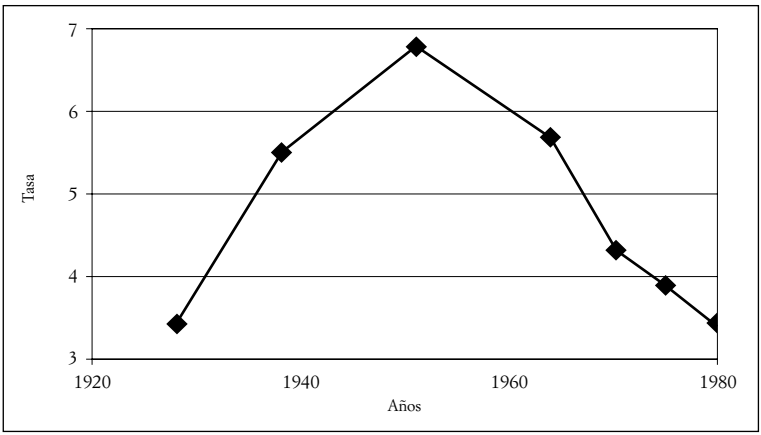
> […] mientras en 1970 la migración era responsable del 49% del crecimiento, sólo el 22% proviene de ella en 1990, y las movilidades intraurbanas se vuelven el principal factor de la dinámica poblacional de Bogotá.[1] [Véase el gráfico 4].

Las amplias áreas de expansión de la ciudad en la periferia acogieron los flujos migratorios responsables del crecimiento que,

[1] Dureau, 2002a: 28.

como se señaló, eran del orden del 49%. En esa misma década el centro de la ciudad dejó de ser el punto favorito de llegada y asentamiento de la población y progresivamente el destino de esos movimientos tuvo como epicentro la periferia de la ciudad, que presenciaba un incipiente proceso de urbanización.

Gráfico 4. Tasa de crecimiento demográfico (1928-1980)



Fuente: Cuervo, 1995.

Apoyado en la posibilidad de acceder a la propiedad directa sobre el suelo urbano, predominó un tipo de urbanización basado en enclaves piratas y urbanizadores ilegales. Simultáneamente, en los barrios ya edificados comenzaba a hacerse extensivo el fenómeno del inquilinato.

El análisis del compendio cartográfico realizado por Dureau y Pissoat[2] muestra cómo en 1973 los barrios del centro albergaban entre 300 y 600 habitantes por hectárea —entre ellos se destacan

[2] Dureau y Pissoat, 1996: 62-63.

los barrios Eduardo Santos y Santa Fe, en Los Mártires. Para 1985 ese umbral poblacional se había trasladado hacia el sur, occidente y noroccidente. Aunque Los Mártires seguía presentando la característica mencionada, su densidad poblacional descendió a un umbral de 150 a 300 habitantes por hectárea.

Hablar de la reestructuración urbana del centro equivale a mencionar *su cambio de función y significación*. Un ingrediente en este sentido es la partida de

> […] la totalidad de sus antiguos habitantes […] Esto puede describirse de forma eficiente a través de las tasas de crecimiento exponencial por localidades, entre los censos de 1973 y 1985, donde las localidades correspondientes al sector que denominamos centro, Santa Fe, Mártires y Candelaria, crecen de forma negativa —el –0,48%, –1,34% y –3,72%, respectivamente.[3]

El barrio La Sabana es descrito de la siguiente manera:

> El barrio es de actividad mixta, hay comercio, algunas pequeñas industrias y la mayoría de la población residente son arrendatarios, por lo cual se ha perdido el sentido de pertenencia y resulta difícil la organización de la comunidad para asuntos de interés del barrio.[4]

Aunque la presencia de inquilinatos como solución de vivienda a sectores marginados no es nueva en la ciudad, empieza a ser

---

[3] Melo, 1998: 73.

[4] Alcaldía Local de Los Mártires, 2003.

significativa en la medida en que su impacto en la dinámica social, como fenómeno urbano y por su contribución al deterioro físico, implica el cambio de propietarios y consecuentemente la falta de mantenimiento en ciertas áreas.

Es así como el cambio en la significación de barrios que en el pasado eran iconos de la "cachacada bogotana", alojamiento de las clases altas, se explica a partir del proceso de formación del inquilinato.

> [La] obsolescencia de las viviendas antiguamente ocupadas por tales grupos [...] se traduce en un descenso de los precios de la vivienda, lo que permite a los grupos situados en niveles de ingresos inmediatamente inferiores entrar a ocuparlas: a su turno estos grupos buscarán, después de un cierto tiempo, trasladarse hacia la periferia en la medida de sus posibilidades; a la obsolescencia de las viviendas se suma un mayor deterioro físico y grupos de menores ingresos entrarán a habitarlas. La reducción de los arriendos recibidos por el propietario hará que éste reduzca igualmente los gastos de mantenimiento de la vivienda, con lo cual su deterioro tenderá a acelerarse.[5]

Como producto de este proceso, hacia 1985 en Los Mártires sobresalían los barrios Eduardo Santos, Voto Nacional, La Sabana, Ricaurte, El Listón, San Victorino, La Favorita y Santa Fe por ofrecer vivienda en alquiler.[6]

El acceso a la propiedad es determinante para establecerse en un lugar por largo tiempo. La movilidad poblacional del centro

---

[5] Zorro, 1974: 27.

[6] Dureau y Pissoat, 1996: 86.

a la periferia en función de este objetivo hizo que en los sectores populares

> […] las trayectorias se [articularan] tradicionalmente en dos momentos: un itinerario de alquiler en el centro histórico, luego una salida hacia la periferia para una vivienda la mayoría de las veces en autoconstrucción en un barrio ilegal.[7]

En relación con las anteriores citas, algunos sectores del centro fueron convertidos en zonas de paso, en instalaciones que por cortos períodos funcionaban como vivienda, la mayoría de los casos como inquilinatos y casas de arriendo. El desarrollo urbano casi completo de la zona impide la adquisición de nuevos predios, porque en los barrios más antiguos las manzanas son cuadradas y la distribución predial hace que las viviendas tengan varios metros de fondo, con lo cual se hace muy difícil la subdivisión.

La antigua casona colonial era obsoleta como lugar de vivienda; el desenglobe era un problema para la subdivisión interna del antiguo solar. De ahí que muchos predios fueran adaptados como bodegas. Por otro lado, las nuevas tendencias de expansión orientaron la demanda de vivienda propia hacia áreas más atractivas, favorecidas por la política de fundar otros centros dentro la ciudad. Éste fue el caso de barrios como Ciudad Kennedy, Quiroga-Restrepo, Ferias-Siete de Agosto, Prado Veraniego y Veinte de Julio.

La aparición de inquilinatos en el centro, en el área de estudio, se reforzó por la presencia de la Estación de La Sabana y la actividad del ferrocarril, pues en los barrios cercanos —La Saba-

---

7 Dureau, 2002b: 100.

na, La Favorita, El Listón, el Voto Nacional, San Victorino, y un poco más refinados en el barrio Santa Fe— existía gran cantidad de hoteles, pensiones y posadas que, con la disminución de la influencia del ferrocarril como medio de transporte, transcendió en la actividad hotelera de tal forma que con el tiempo bajó el precio del hospedaje, atrayendo a nuevos clientes de condiciones económicas inferiores. Muchos de dichos hospedajes comenzaron a transformarse en residencias, moteles e inquilinatos.

El desarraigo en estos barrios se produjo por la migración de los grupos de mayores ingresos hacia otras áreas. Por otra parte, el insuficiente mantenimiento que genera la pérdida de valor de la edificación y el mayor hacinamiento, que en algunos casos llega hasta el subarrendamiento, acrecienta la falta de sentido de pertenencia en estos barrios.

El deterioro físico experimentado en algunas áreas no es nuevo, en el sentido de que en el presente identificamos estos barrios como producto de procesos recientes, pero realmente es desde los años setenta que el deterioro comienza a afectar de forma directa a ciertos sectores. La causa de esta degradación

> […] tiene origen en la reducción del precio relativo de los arrendamientos que se produce como el proceso de filtración: en efecto, si el precio disminuye hasta colocarse por debajo de los costos de mantenimiento normal de la vivienda, es lógico suponer que el propietario arrendador asignará a usos más rentables los recursos destinados al mantenimiento de la edificación.[8]

[8] Zorro, 1974: 30.

> [Consecuentemente] la inversión nula en la construcción residencial baja la renta del suelo en los sectores reconstruidos; los barrios son tomados, entonces, por el comercio y habitantes de escasos recursos, mientras que algunas zonas quedan completamente abandonadas y son tomadas por la población marginada y la población dedicada a la actividad delictiva (lumpen).[9]

La reestructuración del centro convocó grandes esfuerzos a medida que la población crecía. Los movimientos pendulares cada vez más intensos desde sus viviendas al centro fueron una dinámica importante en torno a dos aspectos: primero, el desarrollo urbano en expansión en la periferia, que consolidó numerosos barrios residenciales, y segundo, la agrupación de las actividades de influencia metropolitana en el centro, pues

> [...] las nuevas viviendas se construyen incorporando suelo rural, la actividad terciaria crece sobre la vivienda, desalojando la actividad residencial y adecuando sus estructuras al nuevo uso o cambiando las construcciones por unas nuevas.[10]

Aunque en la mayoría de los casos no sucede así, en los años setenta el sector terciario representaba la principal actividad en los barrios dispuestos hacia el occidente sobre el eje de la calle 13 con avenida Caracas, propiciando la transformación de barrios como el Voto Nacional, Ricaurte, San Victorino, La Sabana y El Listón.

---

9 Melo, 1998: 73-74.

10 Salazar y Cortés, 1992: 12.

El uso residencial había sido desplazado, se realizaba en forma marginal en inquilinatos, la vivienda unifamiliar ya no existía. La transformación más significativa que presentó esta actividad fue el

> […] altísimo porcentaje de los barrios de habitación, construidos hasta la década de los 50 como agregados residenciales a la ciudad antigua [éstos] fueron sometidos al tratamiento de rehabilitación para propiciar el cambio de las viviendas por edificios de apartamentos o por zonas de comercio y servicios.[11]

Ya desde finales de los sesenta el concepto de *planificación económica* se introdujo al desarrollo urbano, el cual se movía siguiendo cuatro ejes estructurantes, como se dijo anteriormente:

- El papel de la construcción como motor de desarrollo.
- La eficiencia de la estructura urbana.
- La descentralización de las actividades y el fortalecimiento de los nuevos centros.
- La densificación y la vivienda multifamiliar.

En este contexto, en los setenta el barrio Santa Fe y la parte norte del barrio La Favorita comenzaron un proceso de densificación puntual en algunos predios, por la construcción de edificios de cinco y seis pisos, y a partir de los años ochenta en algunos sectores del pericentro se observa un cambio en la morfología espacial, donde se erigirían barrios como Usatama y San Façón.

---

[11] *Ibid.*: 15.

La eficiencia y descentralización de la estructura urbana se convierte en prioridad, pues el crecimiento demográfico había rebasado cualquier expectativa que se hubiera tenido hasta los años setenta: ya sumaban 2.321.455 los habitantes de Bogotá. De esta forma, los mecanismos administrativos para ejercer mayor intervención sobre el territorio se dictaron mediante el Acuerdo 26 de 1972, por el cual se crearon para el Distrito Especial 16 alcaldías menores, medida ratificada mediante el Acuerdo 8 de 1977. La localidad decimocuarta, de Los Mártires, fue creada enunciando los límites en el siguiente párrafo:

> […] partiendo de la intersección del eje de la carrera 30 con el eje de la de Las Américas, siguiendo por éste hasta su intersección con el eje de la calle 26, por éste hacia el oriente hasta la intersección con el eje de la Caracas, por éste hacia el sur con el eje de la primera, por éste hasta la intersección con el eje de la carrera 30 y por éste hasta la intersección con el eje de Las Américas, punto de partida.[12]

Después de la Constitución política de 1991, y usando las facultades previstas en los artículos 322, 323 y 324 de la Ley 1 de 1992, se ratificó la organización zonal señalada en los acuerdos 26 de 1972, 8 de 1977, 14 de 1983 y 9 de 1986, creando así 20 localidades en el por entonces llamado Distrito Especial.

Una de las actividades más importantes que se instalaron en Los Mártires fue la plaza de mercado de La Matallana, que funcionó por 20 años, hasta cuando el alcalde coronel Julio Cervantes dio la orden de desalojar la plaza de la Concepción (calle 10 con

---

[12] Concejo de Bogotá, Acuerdo 26 de 1972, Art. 3.

carrera 11) para que sus ocupantes se situaran en el sector de la plaza España, entre las carreras 15 y 21 y las calles 8 y 13. Durante los años cincuenta funcionó como un centro de almacenamiento y distribución muy cercano a la Estación de La Sabana.

Con el transcurso de los años el sector se consolidaría como el centro de abastecimiento más importante de la ciudad, y al abrigo de esta condición rápidamente la congestión y el ambiente insalubre producirían deterioro en el comercio y las demás actividades del área.

La preocupación correlativa motivó que en 1960 la Empresa de Ferrocarriles Nacionales construyera la plaza de Paloquemao para alojar este mercado, pero esta iniciativa no dio resultado, y sólo en 1972 fue ocupada por minoristas de la plaza de La Matallana. Veamos las condiciones en que se desarrollaba el mercado:

> En la zona de la plaza España se establecieron siete plazas o mercados para la venta de productos perecederos y cerca de 200 locales para la venta de víveres secos y productos manufacturados, también se ubicaron ferreterías, droguerías, cantinas de buena presentación, las condiciones de comercialización en esta plaza eran caóticas, las instalaciones inadecuadas para albergar el mercado que allí se congregaba [...] las calles eran invadidas por vendedores ambulantes de alimentos verdes, los andenes eran ocupados por comerciantes detallistas, el desaseo era impresionante y los ladrones andaban como Pedro por su casa.[13]

[13] Corporación de Abastos de Bogotá, 2002: 54.

Tal situación no era nada cómoda para un sector de los bogotanos ni para los encargados de dirigir el ordenamiento espacial de la ciudad. Como medida inscrita en el Plan de Reestructuración del Centro, los planificadores de la Administración decidieron trasladar esta plaza a otro sector, algo que se instituyó por medio del Decreto 1283 del 5 de agosto de 1970. La medida dio pie a la creación de la Corporación de Abastos de Bogotá (Corabastos S.A.) en terrenos cercanos al antiguo aeropuerto de Techo. La inauguración oficial tuvo lugar el 20 de julio de 1972.

Consecuentemente se produjo el traslado de las plazas mencionadas, con lo cual casi 50 hectáreas quedaron abandonadas. A partir de ese momento algunos espacios de tipo marginal comenzaron a configurarse en aquella zona, como el cementerio de vehículos para catalizar, el botadero de basuras que funcionó detrás de la plaza y varios terrenos baldíos que con los años fueron usados para construir, como el lote en donde actualmente se edifica la sede de los ropavejeros reubicados sobre la carrera 19.

De la época de mayor actividad del mercado reproducimos el siguiente testimonio de un comerciante de frutas:

> Yo vendía en la plaza España tres toneladas de piña al día, más o menos 6.400 unidades, a razón de 250 pesos el bulto de 25 piñas. Esa venta era altísima, lo que implicaba que cuando comenzaba a vender no podía bajarme del camión ni para ir al baño, porque como vendía en efectivo, reunía gran cantidad de dinero, y si me bajaba del vehículo lo más probable era que me estuvieran esperando los ladrones. De modo, pues, que tenía que esperar a un familiar para que me acompañara

> para ir a cualquier lugar después de la venta, la inseguridad era terrible.[14]

Puede verse cómo se van sentando las bases sobre las cuales varias construcciones y bodegas fueron convirtiéndose en guarida de delincuentes y vagos, lo que originó un comercio de artículos robados y de drogas. Aun así, esto no afectó la condición de centralidad del sector. El terminal de transporte situado en los alrededores de la plaza España funcionó hasta 1984, cuando se inauguró el que conocemos actualmente.

Los terminales de flotas empezaron a formarse sin planificación sobre la zona. Gran número de inmigrantes de diversas regiones del país llegaron, principalmente de Cundinamarca y Boyacá; por lo general eran campesinos de bajos recursos que veían en Bogotá una oportunidad laboral y de progreso, y que se instalaban en la zona, haciendo crecer el comercio y la densidad poblacional.

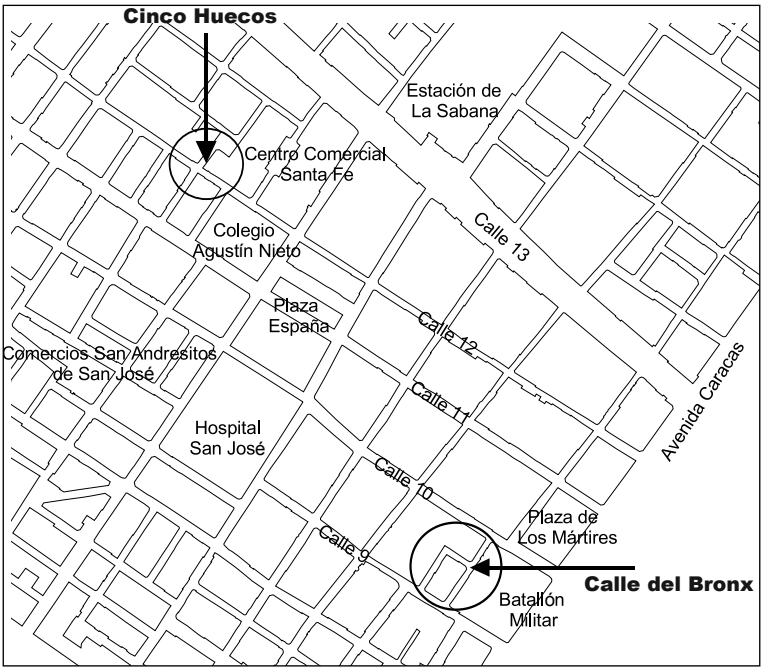
Con el mismo criterio de reestructurar el centro de Bogotá se impidió el tránsito de buses intermunicipales y comenzó su progresivo traslado en los siguientes años.

La historia de sectores como la calle del Bronx (entre calles 10 y 9 sobre carrera 15A y 15 bis) y la calle de Cinco Huecos (entre las calles 12B y 12, sobre carreras 19A y 20) (véase el plano 9) está relacionada con los usos desalojados de las plazas y los terminales de flotas que atraían actividades informales de todo tipo, como ventas callejeras, reparaciones, bodegas de reciclaje de botellas, papel y chatarra, y que fortalecieron sistemas de arriendo como el inquilinato.

---

[14] *Ibid.*: 75.

Plano 9. Localización de sectores vulnerables de violencia



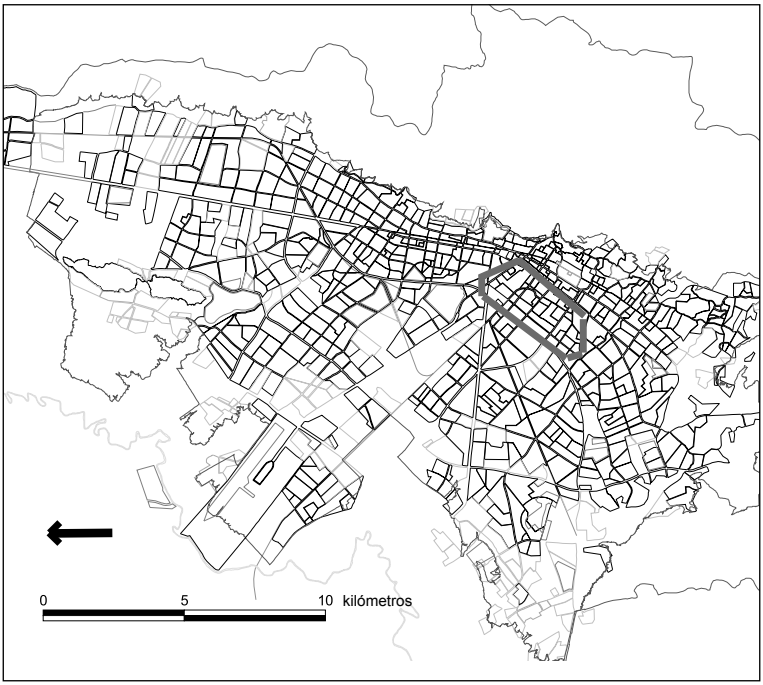
Fuente: Trabajo de campo, elaborado por el autor.

Vale la pena señalar que otro factor que afianzó el deterioro del sector fue la calle de El Cartucho (localidad de Santa Fe), foco de irradiación de violencia y delincuencia que influiría notablemente en los índices de criminalidad de Los Mártires en las décadas de los ochenta y los noventa.

> Sumado a esto encontramos en algunas conversaciones con oficiantes reubicados que en la zona de El Cartucho se ubicó la institución de rehabilitación de indigentes Bosconia del padre

Nicoló. Según ellos debido a esto el barrio se deterioró, pues cada vez llegaban más y más indigentes.[15]

Plano 10. Bogotá (1980)



Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998.

Para la década de los ochenta el desarrollo urbano de la localidad de Los Mártires se había completado. El escenario de la actividad constructora tenía protagonismo en otros sectores, en la periferia (véase el plano 10).

[15] Chaparro, 2003: 54.

A finales de los setenta el diagnóstico social de la localidad presentaba las siguientes características:

> 150 empresas de transporte de pasajeros y carga radican en Los Mártires. Se ven carros de todas clases por todas partes. En ellos llegan gentes de fuera. Productos del comercio y la inmigración. Gentes pobres mal preparadas. Llegan a Bogotá, se ocupan de choferes, de vendedores callejeros. Ellas de prostitutas. Vienen en fuga de sus problemas. Son recibidos de mala manera, a veces a un hotel que resulta prostíbulo. Inmigración masiva. Origina problemas de toda índole.
>
> La mujer cae en la prostitución. Consecuencia de la miseria. "El negocio del coito" se practica en grado tal que ha hecho de Los Mártires zona negra de Bogotá. Llena de cafetines, "residencias", hoteluchos, restaurantes, "metederos", casuchas. En cantidad inverosímil. Al lado de las prostitutas, vagos, alcohólicos, vendedores de estupefacientes. Centro de incomodidad, de inseguridad, donde merodean vividores y raponeros. Es el paisaje que rodea los terminales de buses. El sitio donde caen los recién llegados.
>
> Completan la situación miles de talleres callejeros. Proliferan por todas partes. En barrios residenciales o no. Congestionan calles. Destruyen andenes, engrasan y aceitan el medio. Causan molestias a los vecinos.
>
> La inseguridad es aquí realidad diaria. "Habitamos la zona más peligrosa de Bogotá". El delito contra la propiedad abunda. "Los vecinos vivimos desamparados". La vigilancia es nula. "La policía no colabora". "No hay autoridad que haga cumplir las normas, desde algunos policías hasta algunos coroneles".

> "Los jueces dictan fallos que no se cumplen". "Suelen ser interferidos por políticos".
> En el medio abunda el inquilinato. En casas deterioradas, situadas sobre calles ciegas, no pavimentadas, donde faltan oportunidades de recreación y hay desaseo [...].[16]

En este panorama se desarrollarían las dinámicas que afectaron la seguridad en los años ochenta, dinámicas que se afianzarían con la irrupción del narcotráfico que, gracias a la distribución, consumo y venta de drogas, consolidó bandas y organizaciones delincuenciales que cerraron ciertas áreas de la ciudad donde sólo podían ingresar personas que tuvieran que ver con las actividades que allí se realizaban.

Es necesario aclarar que las condiciones de inseguridad mencionadas, propias de los años setenta y ochenta, no pueden ser generalizadas para toda la localidad, entre otras razones porque no fue posible recoger datos relacionados con dichas décadas, lo que impide confirmar si dicha situación fue global o si sólo se centró en algunos sectores específicos.

Sin embargo, hemos intentado ubicar las zonas con mayor incidencia delincuencial durante el periodo estudiado, para limitar los señalamientos y no macartizar a toda la comunidad de algunos de estos barrios, pues la experiencia muestra que la concentración privilegiaba ciertas calles y lugares, y que había una comunidad preocupada e interesada en dar soluciones a este problema, tal como lo demuestran los "encuentros ciudadanos" realizados en el año 2004 en la localidad, donde el tema más importante, según los participantes, fue la seguridad.

---

16 "Anatomía de Bogotá", 1978: 27.

CONCLUSIONES

Los procesos urbanos que influyeron en la construcción de la localidad de Los Mártires, en cuanto al diseño y funcionalidad del espacio, son el resultado de una serie de eventos que tomaron un período de 100 años, los cuales se resumen a continuación.

El desenvolvimiento de los acontecimientos que dieron forma y modelaron las dinámicas del sector ocurrió en tres etapas: la primera, en la que se consolida Los Mártires como una centralidad urbana, abarcó las tres primeras décadas del siglo XX; la segunda, en que el incremento de la población determinó las tendencias de densidad y movilidad, sucedió entre la década de los cuarenta y finales de los cincuenta; y la tercera, en la que los procesos urbanos fueron configurando, en la localidad, sectores de alta peligrosidad popularmente conocidos como *ollas*, como la calle del Bronx y Cinco Huecos; éste es un fenómeno que ha tenido lugar en los últimos 30 años.

Como ya se dijo, al principio la localidad conformaba el segmento periférico de la ciudad y hacía parte del área rural, que principalmente era ocupada por quintas y grandes haciendas, algunas veces de mayor extensión que la misma ciudad. Esto evidencia una alta concentración del suelo y de la propiedad en aquella época, consecuencia de lo cual era el elevado hacinamiento, pues, por un lado, la ciudad aún conservaba la estructura dejada por los es-

pañoles, y por otro, esto repercutía en las condiciones de calidad del medio ambiente y de insalubridad.

En ese entonces la ciudad era un apacible "pueblecillo" donde transcurría la vida social en función de relaciones propias del campo, mientras que las ciudades europeas y norteamericanas iniciaban la construcción de sistemas masivos de transporte, cavando túneles y subterráneos para instalar líneas ferroviarias que darían origen a los conocidos metros.

En cuanto al transporte, el primer sistema que tuvo la ciudad, después de los carruajes impulsados por caballos, fue el ferrocarril, que desde finales del siglo antepasado inició su actividad viajando a Facatativá. Ya en el año 1917 se entregó terminada la fachada del edificio que se conocería como *Estación de La Sabana*. Esto determinó, como primera medida, la conformación progresiva de un terminal de transporte que generó la llegada de distintos actores y la instalación de diferentes actividades. Este hecho se convertiría en la piedra angular de la configuración espacial del sector en los próximos años, en términos tanto de desarrollo como de abandono.

Foto 1. Estación de La Sabana

Con la llegada de cada viaje, cientos de personas provenientes de la sabana ingresaban a la ciudad; también pequeños comerciantes y cultivadores que venían a vender sus productos, cargando animales, bultos y canastos. Otros venían a surtir y adquirir provisiones, generando flujos permanentes de visitantes y por ende de población flotante que requería una serie de servicios y asistencia. Para cubrir estas necesidades se instalaron tiendas y almacenes en el entorno de la Estación de La Sabana.

Así, la aparición de una serie de locales comerciales en el primer piso de las viviendas fue el inicio de la transformación del uso residencial en otro comercial. Del mismo modo, comenzó la reacomodación de la estructura urbana, principalmente sobre el cotidiano recorrido que se usaba para llegar hasta la plaza central (plaza de Bolívar) por la carrera 19, hasta la plaza España y hacia el oriente, sobre la calle 10. En líneas generales, utilizando este mismo recorrido ingresó el desarrollo de la ciudad y del país.

Foto 2. Plaza España después de la remodelación de 2004.
Al fondo el hospital San José

El resultado del proceso de recambio implicó el surgimiento en el sector de una *economía de aglomeración* que rápidamente determinó la llegada de nuevos y cada vez más grandes negocios, y la construcción de grandes bodegas destinadas al almacenamiento de alimentos, especialmente de cereales, lo cual afianzó la concurrencia de población en virtud de la generación de empleos no calificados.

En ese momento la localidad representaba una centralidad de primer orden en la ciudad, y cada habitante tenía relación con el sector por algún motivo, fuera por viaje, compras, rebusque o turismo.

Las condiciones en que se mantiene el dominio sobre la propiedad, es decir, la alta concentración del suelo, hace que la ciudad físicamente no crezca al mismo ritmo de la población. En conse-

cuencia, el centro urbano sufriría un paulatino *crecimiento en los niveles de hacinamiento*, pues las viviendas que aún mantenían la heredada estructura colonial llegaron a tal punto de subdivisión que un cuarto era habitado por una familia que daba a ese espacio todos los usos de una vivienda: baño, cocina, y en los primeros pisos, negocios.

Esta situación obró en profundo detrimento de las condiciones de salubridad, haciendo que los habitantes más antiguos del sector se vieran obligados a abandonarlo. Al mismo tiempo, los terratenientes habían cedido terrenos en algunas secciones de la ciudad, especialmente en el norte, donde se ofrecían lotes y edificaciones a buen precio. Así, aquella zona prometía convertirse a largo plazo en escenario de interesantes inversiones.

El *traslado del habitante original* significó la pérdida de su relación con el espacio, en términos de apropiación y pertenencia, pues éste desarrolla otro tipo de afectos con el lugar que se traducen en cuidado y preservación de la materialidad de los barrios y sus edificaciones.

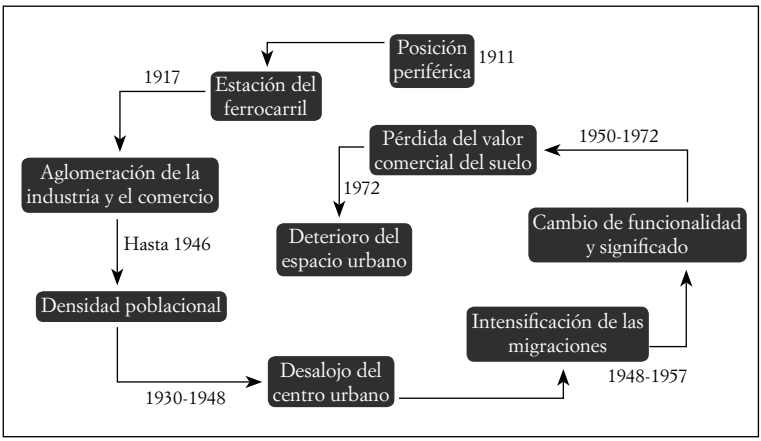
El traslado de dichos habitantes propició un gran vacío en el sector, que fue ocupado por nuevos pobladores, en su mayor parte foráneos, pues aún el fenómeno de la urbanización ilegal no había incidido en la conformación urbana de la ciudad. Por lo tanto, para una empobrecida población migrante la única posibilidad de encontrar un techo consistía en ocupar, en una casa convertida en inquilinato, un cuarto, y para colmo en situación de hacinamiento.

Entre los años cuarenta y sesenta ocurrieron tres procesos casi simultáneos en la localidad, el uno consecuencia del otro. En primera instancia, como se ha venido diciendo, tuvo lugar el *desalojo del centro urbano del habitante tradicional*; en segundo

lugar, con la intensificación de la violencia rural, el *aceleramiento de las migraciones* del campo hacia la ciudad (que hizo muchísimo más difícil la sostenibilidad de la misma), y con ello, en tercera instancia, la saturación del centro y la explosión, en la periferia, de barrios informales.

La acumulación de estas situaciones hizo que la localidad de Los Mártires fuera cediendo parte de su carácter y prestigio, hasta desembocar finalmente en un *cambio de funcionalidad y significado* de su espacio urbano, de sus calles y comercios. A partir de esto, dicho sector empezó a convertirse en el "patio trasero" del centro de poder y la opulencia, que operaba muy cerca, en la carrera 7.

Gráfico 5. Factores históricos que explican la distribución espacial de la delincuencia



Con la expansión de la construcción en otras áreas de la ciudad comenzó a resultar más interesante invertir no en el centro, sino en dichas áreas. Esto produjo la caída de los precios de los arriendos, lo que se tradujo en la *pérdida de interés, desde el punto*

de vista económico, de los distintos actores de la construcción urbana y de los propietarios originales, para construir o remodelar las viviendas del sector.

A esto se sumó la instalación y el funcionamiento de varios equipamientos de tipo abastecimiento, comercio de bienes básicos de la canasta familiar, mercados mayoristas, y la presencia del hospital San José, inaugurado en 1925, uno de los más grandes de la ciudad.

Por otra parte, la aglomeración de grandes cantidades de población flotante, dada la condición de centralidad de primer orden de la ciudad, promovió el emplazamiento en su zona de un paradero de trasporte intraurbano, que a su vez jalonó la convergencia de todas las rutas que circulaban en Bogotá. A partir de dicho escenario, el sector se especializó como nodo de paso tanto de la población citadina como provinciana, pues allí funcionaba un terminal improvisado de buses intermunicipales.

El creciente tráfico de vehículos aumentó la congestión en el sector, hecho que favoreció la aparición de un conjunto de actividades complementarias relacionadas con las demandas que generaba el servicio automotriz, y que finalmente contribuirían a profundizar aún más el deterioro de las construcciones de las inmediaciones. Entre las nuevas actividades sobresale la presencia de talleres de mecánica y almacenes de repuestos, así como lugares de estadía temporal, como pensiones, hoteles y moteles en casas coloniales venidas a menos.

En términos generales, dichas edificaciones, en su última fase de vida urbana, terminaron convertidas en inquilinatos, y algunas de ellas, finalmente, en expendios de sustancias psicoactivas. Esto da idea de que allí funcionaban focos de todo tipo de delitos de tipo sexual, contra la propiedad y la vida, así como violencia

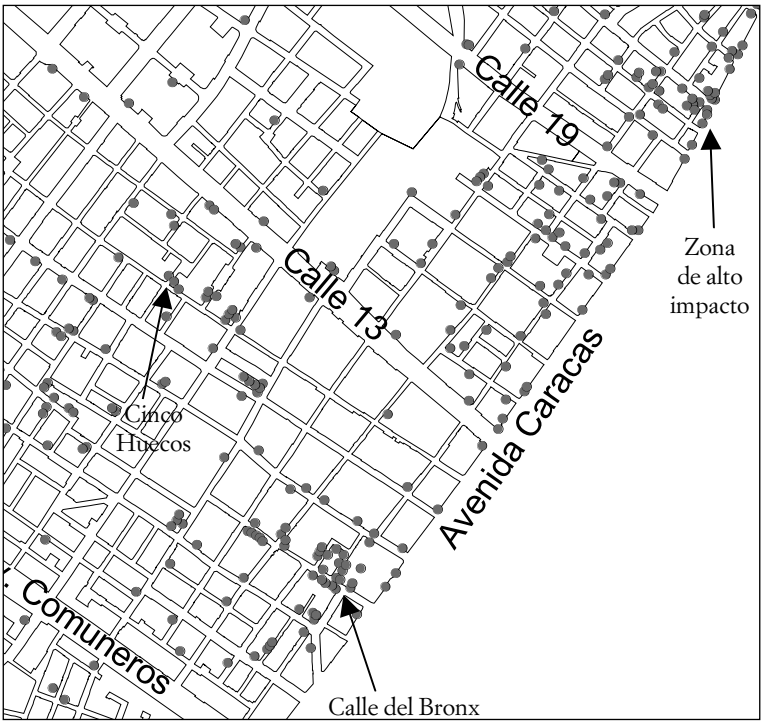
intrafamiliar. Así se configuraba el último escenario de esta parte del centro urbano de Bogotá, el del *deterioro físico y social del espacio urbano.*

Es explícito el mosaico de circunstancias que intervinieron en el deterioro de Los Mártires, localidad que ha sido permanente protagonista de la vida nacional, tanto por concentrar los equipamientos que permitieron el desarrollo del país en las primeras décadas del siglo XX, como por ostentar en los últimos 30 años las tasas más altas de homicidios de la ciudad.

Entre los años 1999 y 2002 la localización de los homicidios en el centro de Bogotá coincide con tres de los sectores nombrados continuamente en este trabajo (véase el plano 11).

En estos sectores, de manera infortunada, se encuentran guardados recuerdos de un pasado mejor, y quienes referencian esta zona en la actualidad aluden a ella como a un lugar deteriorado, oscuro y sucio, donde deambulan protagonistas de la tragedia de muchos personajes, donde operan las más salvajes leyes de sobrevivencia. Es un sector que, en últimas, se ha convertido en el único espacio de Bogotá donde convergen los sentimientos de rechazo y frustración social.

Plano 11. Georreferenciación de la delincuencia en la localidad 14, Los Mártires



Fuente: SUIVD, elaborado por el autor.

BIBLIOGRAFÍA

Acebedo, Luis (2000), *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, tesis de maestría en urbanismo.

Aguilera P., Mario (1997), *Insurgencia urbana en Bogotá 1893-1895*, Bogotá, Colcultura.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2000), *Caracterización de la violencia homicida en Bogotá*, Bogotá, Secretaría de Gobierno, informe final.

Alcaldía Local de Los Mártires, *Observatorio social Los Mártires* (2003), Bogotá, San Victorino, reseña básica barrial, Consultoría 009 de 2003, en CD ROM, Oficina de Planeación Local.

"Anatomía de Bogotá" (1978), en *Escala, Revista Latinoamericana de Arquitectura, Arte e Ingeniería*, No. 86.

Aprile-Gniset, Jacques (1983), *Impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá*, Bogotá, Centro Cultural Jorge Eliécer Gaitán.

Arango de Jaramillo, Silvia (1979), *Evolución del espacio urbano en Bogotá siglo XX*, tesis de doctorado.

Carrasquilla Botero, Juan (s.f.), *Quintas y estancias de Santa Fe y Bogotá*, Bogotá, Banco Popular.

Chaparro Borja, Paola (2003), *Oficios invisibles*, Bogotá, trabajo de grado Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Sociología.

Concejo de Bogotá, Acuerdo 26 de 1972.

Contreras, Luz Mery y María Gladis Vélez (1996), *Historia del tranvía en Bogotá 1882-1952*, Bogotá, trabajo de grado Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Historia.

Corporación de Abastos de Bogotá (2002), *Historia del comercio mayorista de alimentos en Bogotá*, Bogotá, s.e.

Cuervo, Luis Mauricio (1995), *Génesis histórica y constitución de Bogotá como ciudad moderna*, Bogotá, Universidad de los Andes.

Del Castillo Daza, Juan Carlos (2003), *Bogotá: el tránsito hacia la ciudad moderna 1920-1950*, Bogotá, Ed. Guadalupe.

Departamento Administrativo de Acción Comunal (s.f.), *San Victorino*, Archivo de Historias Barriales.

Distrito Especial de Bogotá (1969), *Estudios e informes de una ciudad en marcha: 1964-1969, Renovación Urbana de San Façón, Bogotá D.E.*, Bogotá, Alcaldía de Bogotá.

Dureau, Françoise (2002a), "Bogotá: una doble dinámica de expansión espacial y de densificación de espacios ya urbanizados", en *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*, Bogotá, Ed. Alfa Omega.

—— (2002b), "Bogotá: unas estrategias residenciales muy diversas marcadas por un dominio desigual del espacio", en *Metrópolis en movimiento*, Bogotá, Ed. Alfa Omega.

Dureau, F. y O. Pissoat (1996), *Las evoluciones socioespaciales de Bogotá y su contexto (1973-1993)*, Bogotá, Universidad de los Andes-CEDE.

Fundación Misión Colombia (1988), *Historia de Bogotá siglo XX*, tomo III, Bogotá, Villegas Editores.

Iriarte, Alfredo (1988), *Breve historia de Bogotá*, Bogotá, Ed. Oveja Negra.

Lulle, Thierry (2002), "Bogotá: los costos del *laisser faire*", en *Metrópolis en movimiento, una comparación internacional*, Bogotá, Ed. Alfa Omega.

Mejía, Germán Rodrigo (1999), *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá 1820-1910*, Bogotá, Centro Editorial Javeriano.

Melo Moreno, Vladimir (1998), *La calle; espacio geográfico y vivencia urbana en Santa Fe de Bogotá*, Bogotá, IDCT.

Instituto Distrital de Cultura y Turismo (1998), *Museo de Desarrollo Urbano* (CD ROM).

Peña, Luis Berneth (2002), *Ensayo sobre la espacialidad de la industria en Bogotá en la década de los noventa*, Bogotá, tesis de pregrado Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Geografía.

Mirón, Próspero (1951), "Por qué el centro de Bogotá no prospera", en revista *Casas y Solares*, vol. VII, No. 16, mayo.

Ratwitscher, Peter (2000), "Vistiendo y desvistiendo la modernidad: el centro de Bogotá en los siglos XIX y XX", en Cristóbal Gnecco y Marta Zambrano (eds.), *Memorias hegemónicas y memorias disidentes*, Bogotá, ICANH.

Ritter, Herbert (1946), "La avenida de Las Américas", en revista *Proa*, No. 1, agosto.

Salazar, José y Rodrigo Cortez (1992), "Planificación, renovación y manejo de la ciudad edificada", Bogotá, documento inédito.

Santana R., Pedro (1998), "Bogotá hoy: la crisis política y administrativa de la ciudad", en *Bogotá 450 años: retos y realidades*, Bogotá, IFEA.

Suárez, Adriana María (2001), *Ciudad de elegidos, crecimiento urbano, jerarquización social y poder político, Bogotá 1910-1950*, tesis de grado Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Historia.

Vargas y Zambrano (1988), "Santa Fe y Bogotá: evolución histórica y servicios públicos (1600-1957)", en *Bogotá 450 años: retos y realidades*, Bogotá, IFEA.

Viviescas, Fernando (1989), *Urbanización y ciudad en Colombia*, Bogotá, Ed. Foro Nacional.

Zorro Sánchez, Carlos (1974), *Primera etapa del estudio sobre los inquilinatos (vivienda compartida en arrendamiento) en Bogotá*, Bogotá, Universidad de los Andes-CEDE.

Entrevista

Entrevista a Benjamín Martínez, habitante antiguo de la localidad de Los Mártires, Bogotá, 7 enero de 2005.