



EL ESPACIO PÚBLICO COMO ELEMENTO INTEGRADOR PARA
FORTALECER EL TEJIDO SOCIAL
Bogotá: Mártires y San Victorino, la recuperación de zonas deterioradas

Arq. Alejandra Cótamo Liévano
Universidad Politécnica de Valencia
Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño



Quiero agradecer a todas las personas que estuvieron pendientes y que me acompañaron durante este proceso de formación profesional.

A mis padres y a mis hermanos por todo el apoyo que me dieron a la distancia y por ayudarme a cumplir esta meta.

A Fernando Gaja, mi tutor por guiarme en la realización del trabajo, para poder cumplir con mis objetivos.

A Florian, por todo el apoyo y comprensión en los momentos más difíciles.

Gracias a mis familiares y amigos que de alguna forma contribuyeron en esta etapa de mi vida.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño

Trabajo Final de Máster:

El espacio público como elemento integrador para fortalecer el tejido social
Bogotá: Mártires y San Victorino la recuperación de zonas deterioradas.

Arq. Alejandra Cótamo Liévano

Tutor Académico:

Dr. Arquitecto Fernando Gaja Díaz

Elaborado en Freiburg, Alemania.

Valencia, España Mayo 2014

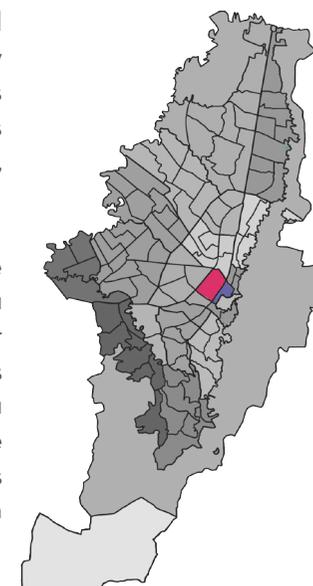
RESUMEN

El enfoque de este trabajo de investigación está dirigido al estudio de las transformaciones a nivel urbano, social y cultural que han ocurrido en Bogotá a lo largo de su historia. Los objetivos están encaminados a analizar los antecedentes y causas del estado actual de un sector ubicado en el centro de la ciudad, que hace parte del legado histórico de esta, el sector de Mártires y San Victorino que presenta altos índices de deterioro y es considerado como uno de los más inseguros.

Para poder entender las transformaciones que ha sufrido la trama urbana, tome como referencia la temática del deterioro de zonas centrales como caso común en ciudades latinoamericanas, teniendo en cuenta que el sector de estudio hace parte del centro de la ciudad. En este marco teórico resalte las principales características de este fenómeno, que aplican para el caso del centro de Bogotá, y así poder determinar los factores que condicionan su realidad. Posteriormente un análisis detallado

de la historia del crecimiento de este sector y de la ciudad serán los argumentos que permitirán establecer si las políticas y decisiones administrativas adoptadas en los distintos momentos de su desarrollo fueron acertadas y cuáles fueron los impactos negativos y positivos, y las repercusiones de estos a nivel urbano, social y cultural.

El propósito de este estudio analítico y crítico al proceso de crecimiento de la ciudad, es poder establecer conclusiones acerca de la importancia de implementar estudios a nivel social, contar con la participación ciudadana al momento de intervenir zonas vulnerables para obtener resultados satisfactorios, y reconocer la importancia que tiene el espacio público como integrador en este tipo de proyectos; para lo cual se citan de manera breve ejemplos de proyectos realizados en el área de estudio, y se analiza un referente de características similares.



Índice

INTRODUCCIÓN	5
OBJETIVOS	7
METODOLOGÍA	8

DETERIORO DE ZONAS CENTRALES

01

1.1 Definición	10
1.2 Causas y características	10
1.2.1 Abandono del centro	11
1.2.2 Obsolescencia	13
1.2.3 Fragmentación social y física	15
1.2.4 Inseguridad: segregación espacial y temporal	17

CASO DE ESTUDIO: BOGOTÁ, SECTOR MÁRTIRES Y SAN VICTORINO

02

2.1 Bogotá en el contexto actual	22
2.2 Bogotá desde sus inicios	28
2.3 Periodo Colonial S. XVI - XIX	30
2.4 Periodo Republicano 1890 - 1930	33
2.5 Periodo Moderno 1930 - 1980	36

BOGOTÁ: LA CULTURA CIUDADANA Y LA CIUDAD PARA LA GENTE

03

3.1 Formar ciudad	56
3.2 Por la Bogotá que queremos	58
3.3 Para vivir todos del mismo lado	60
3.4 Conclusiones	61

PROYECTOS MÁRTIRES Y SAN VICTORINO

04

4.1 Información general	66
4.2 Eje Ambiental sobre la Avenida Jiménez	70
4.3 Plaza de San Victorino	72
4.4 Ciclo-rutas	74
4.5 TransMilenio	75
4.6 Parque Tercer Milenio	78
4.7 Plaza España	81

EL URBANISMO SOCIAL

05

5.1 Referente: Medellín la más educada	86
--	----

CONCLUSIONES	93
--------------	----

BIBLIOGRAFÍA	99
--------------	----

INTRODUCCIÓN

El crecimiento acelerado y no planificado de Bogotá, acompañado del aumento poblacional, es un caso común en ciudades latinoamericanas. Esta expansión desencadena un cambio de dinámicas en el funcionamiento de la estructura urbana de la ciudad, al igual que en sus habitantes. Múltiples causas tanto funcionales, como físicas y sociales, generan un desplazamiento de los habitantes originales de las zonas céntricas hacia nuevos desarrollos en las áreas de expansión, abandonando entonces el centro, y dando paso a un cambio de actividad, una nueva población con otras características e intereses, que trae consigo un proceso de deterioro. Por lo tanto la ciudad deja de actuar como un todo y empieza a fragmentarse a medida que crece dejando espacios en total abandono, como es el caso del centro.

En las zonas céntricas se da la aparición de unas áreas deterioradas que actúan como islas dentro del tejido urbano y no generan relaciones con la ciudad; ocasionadas por factores como miedo, inseguridad, y degradación social, con altos índices de insalubridad.

Se identifica un sector consolidado en el centro de la ciudad

que presenta deterioro social, físico y ambiental; donde existen diferentes piezas urbanas que contienen elementos significativos de carácter patrimonial, cultural, educativo y económico para la ciudad, que han perdido su valor por la decadencia en que se encuentra el sector; dando paso a la aparición de diferentes actividades que no le favorecen, y también nuevos grupos sociales que funcionan por medio de parámetros individualistas y no generan intercambio o interacción.

La zona seleccionada para trabajar esta problemática es conocida como Mártires y San Victorino; históricamente conformaban el borde límite de Bogotá hacia el occidente, y era considerada la puerta de entrada a la ciudad; es una zona de gran importancia para la ciudad que ha sufrido una serie de cambios drásticos a través del tiempo, y estos cambios se han evidenciado de tal forma que hoy en día es uno de los sectores más peligrosos de la ciudad, siendo el límite hacia el occidente del centro histórico, La Candelaria.

Mártires y San Victorino presentan un abandono por parte de los habitantes y de la misma ciudad al estar desarticulada del tejido urbano, y estar actuando de forma independiente, desarrollando

al interior una serie de dinámicas que la afectan y no permiten su relación con el entorno. Las principales problemáticas que se presentan dentro del sector es una división muy marcada de actividades al interior; existen talleres automotrices, que se han convertido en pequeñas mafias de repuestos robados que afectan el sector tanto en lo físico, ambiental y social, sectores dedicados a la prostitución, ventas informales, y la presencia de una población que se dedica a las actividades ilícitas y a la delincuencia, en su mayoría habitantes de la calle, de un sector antiguamente conocido como “el cartucho” que ahora se alojan en la calle del “Bronx”. Igualmente el sector presenta una obsolescencia física y funcional, que ha contribuido a generar la imagen y el sentimiento de rechazo por parte los demás habitantes.

El deterioro físico, la inseguridad y las actividades que ahí se desarrollan, han contribuido al comportamiento que ha adoptado la ciudad con el sector y a su vez, el sector con la ciudad. No existe

un sentido de pertenencia lo cual ha ocasionado la desaparición de la actividad residencial tradicional, dando paso a las actividades ilegales y marginales que actualmente se generan.

De manera que tras realizar un marco teórico, donde se analizan las características y causas del deterioro y abandono de las zonas centrales; se realiza un estudio a través de distintos momentos en la historia del crecimiento en general de Bogotá, y de cómo este proceso influyo en lo que se conoce hoy como el centro de la ciudad y sus alrededores; con una mirada crítica hacia las decisiones tomadas en aquel entonces que han favorecido o afectado a la ciudad y a sus habitantes. Finalmente tras ver algunos de los ejemplos de políticas de recuperación del centro de Bogotá, se analiza un referente a nivel nacional, Medellín como ejemplo de intervenciones sociales en zonas vulnerables, que han tenido un efecto positivo en el entorno donde se ejecutan, para tomar una postura respecto al caso de estudio.

OBJETIVOS

Objetivo general

El objetivo de este trabajo de investigación es analizar y entender la situación que se presenta en el centro de Bogotá, específicamente en el sector de Mártires y San Victorino, en términos de deterioro, abandono y problemáticas de tipo social, y poder determinar las causas de su estado actual, tras las decisiones administrativas, y políticas aplicadas, haciendo un análisis de proyectos realizados en zonas vulnerables que han tenido un gran impacto a nivel social con resultados favorables, y así establecer conclusiones para poder comprender el estado actual de área de estudio.

Objetivos específicos

Reconocer la importancia del espacio público, para el fortalecimiento de los vínculos entre los habitantes y con la ciudad, y como las conductas de estos influyen en su adecuado funcionamiento

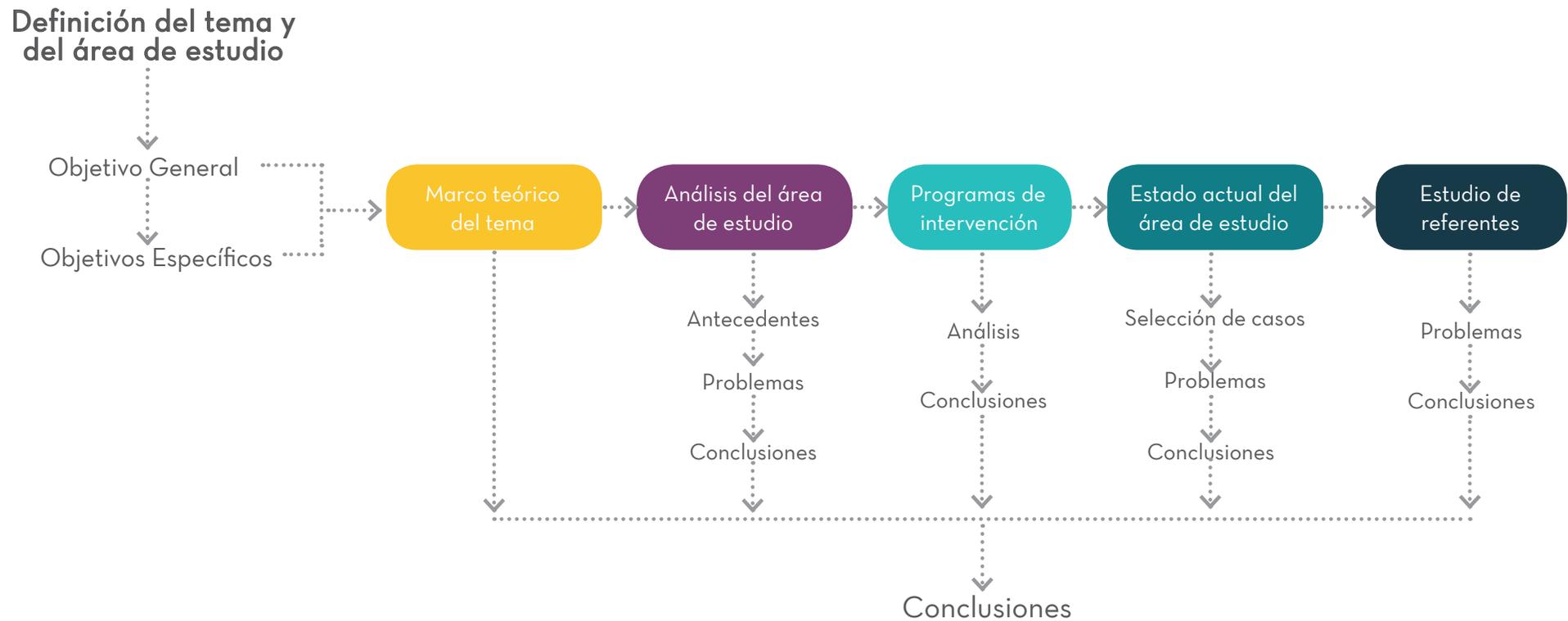
Analizar los antecedentes y causas del deterioro de zonas céntricas, examinando el caso del sector de Mártires y San Victorino en Bogotá, y las consecuencias que este deterioro ha ocasionado en las dinámicas que se presentan en la actualidad en el sector; y el efecto que esto ha generado en la ciudad y en sus habitantes.

Reconstruir la historia de un sector de vital importancia para la ciudad en tres momentos, colonia, república y modernidad, exponiendo las transformaciones urbanas y sociales, como elementos base para desarrollar la investigación.

Realzar la importancia de estudios sociales en la intervención de zonas vulnerables, para adoptar medidas que busquen mejorar la calidad de vida de los habitantes y no sean únicamente objeto de intereses particulares.

Reconocer la inclusión social como política principal en los proyectos de recuperación y revitalización de las ciudades en general, como herramienta para reforzar en sus habitantes la identidad colectiva y sentido de pertenencia por la ciudad.

METODOLOGÍA



1

DETERIORO DE ZONAS CENTRALES

- 1.1 Definición
- 1.2 Causas y características
 - 1.2.1 Abandono del centro
 - 1.2.2 Obsolescencia
 - 1.2.3 Fragmentación social y física
 - 1.2.4 Inseguridad: segregación espacial y temporal

1.1 Definición

El deterioro de zonas centrales, es un caso común que se presenta en ciudades latinoamericanas; estas áreas deterioradas surgen como consecuencia de la expansión no planificada de la ciudad, donde lugares que en algún momento fueron importantes dentro de esta, empiezan a ser abandonados por distintas causas y se convierten en islas dentro del tejido urbano, que empiezan a funcionar de manera independiente.

Este proceso de expansión periférica que experimentan las ciudades, y por el cual se consume tierra, infraestructuras e incrementa el costo de vida y de la producción, produce el deterioro de las zonas céntricas y se subutilización de los activos situados en estas. Consecuentemente se da la aparición de unas áreas deterioradas, ocasionadas por factores como miedo, inseguridad, degradación social y física con altos índices de insalubridad.

Por lo tanto, se presume que el deterioro es producido cuando la ciudad no ofrece condiciones de sostenibilidad. Este se caracteriza por un detrimento en los materiales, mal estado de la construcción y deficiencia en espacios para andenes¹, zonas verdes, espacio público; presencia de basuras y desechos; altas concentraciones de ruido y polución atmosférica; falta de permeabilidad y difícil accesibilidad; insuficiencia de la infraestructura de transporte, individual y público; insuficiencia en la infraestructura de servicios públicos; incompatibilidad de usos; hacinamiento y disminución de los precios de la finca raíz²

El deterioro urbano, entonces está ligado al déficit de una característica esencial en el desarrollo de una ciudad, “calidad de vida”, entendida no solo a nivel funcional, sino también como

¹ Término utilizado Colombia para referirse a la acera.

² NIÑO MURCIA, Carlos y REINA MENDOZA, Sandra. *La Carrera de la Modernidad, Construcción de la Carrera Décima. Bogotá (1945 - 1960). Alcaldía Mayor de Bogotá. Primera Edición Bogotá, 2010. p.11-12*

el grado de satisfacción y condiciones de salubridad, seguridad, confort, tranquilidad con las que se pueda desenvolver una persona y realizar sus necesidades básicas.

1.2 Causas y características

En este capítulo, pretendo abordar las causas principales que llevan a que estas zonas centrales reduzcan las condiciones de calidad de vida que le ofrecen a sus habitantes, lo cual las lleva a un proceso de decadencia, que genera un rechazo e indiferencia por parte de la ciudad y sus habitantes, y al no ejecutar acciones o estrategias de intervención adecuadas, el resultado llega a ser sectores con un alto grado de deterioro.

Existen diversas causas que originan y desencadenan este proceso de deterioro, que dependen de las condiciones de cada caso particular, aunque algunas de estas pueden tomarse como ejemplos comunes presentes en muchas ciudades; de manera que para esta investigación a partir del estudio de diferentes autores que abordan este tema mi propósito es exponer hechos relevantes que van a servir más adelante para entender el caso de estudio, y poder hacer una reflexión de este.

1.2.1 Abandono del centro

En los últimos 50 años, se presentó un acelerado crecimiento poblacional en las ciudades latinoamericanas, producto del desplazamiento de los habitantes de las zonas rurales a las zonas urbanas, demostrando como la gran mayoría de la población busca asentarse y desarrollar su modo de vida en las ciudades más que en el campo. Este este proceso conocido como “migración del campo a la ciudad” o “éxodo rural”, se convirtió en la causa principal de del crecimiento urbano. La búsqueda de mejores oportunidades, y mejor calidad de vida impulsaron este desplazamiento, debido a la consideración de que existe un mayor número de porcentaje de pobreza en el campo que en la ciudad, como se puede ver en la tabla que presenta una comparación

CUADRO 3.1. POBREZA URBANA Y RURAL
(% DE HOGARES)

País	Área	Año	Pobreza	Pobreza extrema
Brasil	Urbana	1990	39	17
	Rural	1990	56	31
Colombia	Urbana	1992	23	10
	Rural	1992	51	31
Costa Rica	Urbana	1990	22	7
	Rural	1990	25	12
Venezuela	Urbana	1990	33	11
	Rural	1990	38	17
América Latina	Urbana	1990	34	13
	Rural	1990	53	30

Fuente: Altimir, 1994, pp. 11-12; Banco Mundial, 1994, p. 200.

entre la pobreza urbana y rural, tomando como ejemplo cuatro países latinoamericanos y al final haciendo un balance general de la región, haciendo evidente este hecho.

Resultados similares se obtuvieron en encuestas recientes sobre pobreza en diversos países latinoamericanos. De acuerdo con dos criterios de pobreza -la proporción de la población que vivía bajo cierto nivel de ingresos y la proporción de personas que carecen de los elementos básicos para tener una calidad de vida decente- las Naciones Unidas calcularon que existe tres veces mayor probabilidad de que los hogares rurales en Colombia y Perú sean más pobres que los hogares de zonas urbanas. En Perú se consideró que tres de cada cuatro habitantes de zonas rurales vivían en grado desesperado de pobreza, en comparación con menos de 25% de los habitantes urbanos. Se considera que diecinueve de cada veinte campesinos peruanos son pobres, mientras que en Colombia, la cifra se aproxima a cuatro de cada cinco hogares.³

Las condiciones de pobreza y escasez de posibilidades de obtener un mejor futuro no son la única causa de este hecho, de igual forma puede verse acentuado en algunos casos por desastres naturales (huracanes, inundaciones, sequías) o como consecuencia de violencia política e inseguridad, es decir un desplazamiento forzado, que obliga a las familias a dejar sus tierras. Aunque está considerado que el mayor indicador que promueve esta migración, es la desigualdad que existe entre el nivel de vida del campo y el de la ciudad. Pero esta decisión, no siempre significa una mejoría notable, ya que las posibilidades de encontrar algo mejor dependen de la preparación con que cuentan los habitantes del campo y tras el objetivo que vallan.

El tema de la “migración del campo a la ciudad”, es muy extenso, debido a las características particulares de cada país, zona o región, por lo cual no pretendo profundizar en este, pero si tenerlo en cuenta para exponerlo como un elemento clave en una de las problemáticas que contribuye al tema central, del deterioro de los zonas centrales, y es la marcada desigualdad social. Pero la pregunta es ¿qué tiene que ver la llegada de esta población de la zona rural, con el abandono del centro y más aun con el deterioro? Para responder estos interrogantes expondré una serie de sucesos que se fueron desencadenando como consecuencia de este flujo migratorio.

Esta población proveniente de las zonas rurales en el periodo anteriormente mencionado, llegaba a las ciudades con grandes expectativas de mejorar su calidad de vida, y proveer un mejor futuro a sus familias, lo que probablemente no tenían en cuenta era la situación que se vivía en las ciudades y la realidad a la que se iban a enfrentar. Principalmente la existente desigualdad social que ya se vivía en las ciudades latinoamericanas, donde las oportunidades para los habitantes de la ciudad de bajos ingresos ya eran escasas de manera que el mercado laboral al que podía acceder la gente del campo era limitado, y debido a la falta de preparación los trabajos a los que podían aspirar, dependían de esto; en el caso de hombres les aguardaban trabajos en puestos

3. GILBERT, Alan. *La Ciudad latinoamericana*, Siglo XXI Editores. México, 1997, p.59

de vigilancia, o que requieran fuerza como en construcciones, y las mujeres como empleadas domésticas, impulsadoras comerciales o en ventas ambulantes. Pero hay que tener en cuenta algo muy importante, y es que las ciudades no estaban preparadas para ese fuerte e intensivo flujo de nuevos habitantes, la oferta laboral no era suficiente, las calles se empezaron a llenar de “gente sin oficio” ante la falta de una ocupación, terminaban en la calle, de mendigos o vagabundos y las mujeres en la prostitución.

La falta de oportunidades, el desempleo y la necesidad de sobrevivir dieron paso a la formación de pandillas y aparición de delincuentes. La desigualdad social se evidenciaba aún más, las calles empezaron a ser ocupadas por vendedores ambulantes, lustradores de botas, recicladores de basuras, gente pidiendo dinero, todo esto generando un ambiente de inseguridad, que afectaba de manera significativa a toda la ciudad en el ámbito físico y social. Estas nuevas actividades se apoderaban del espacio público, la acumulación de basuras, la contaminación, la congestión, y el deterioro, cambiaron la imagen de la ciudad. La población de clase media y alta que residía en los centros, en busca de mejores condiciones y de exclusividad se desplaza hacia las periferias, hacia los nuevos desarrollos, lejos de estas zonas que estaban en proceso de decadencia, dejando así las viviendas que de igual forma caen en abandono.

América Latina que se caracterizó por tener “ciudades de campesinos” dio paso a las “ciudades de pobres”. Hoy esta imagen rural de la ciudad, propia de la urbanización de los años cincuenta, no tiene cabida. Se vive u proceso de urbanización de la pobreza en donde el 62% de los pobres están localizados en las ciudades; convirtiéndoles en el escenario más significativo de la polarización o desigualdad social⁴

El aumento de población en zonas tradicionales, que no estaban previstas para una gran densidad, ni tenían las

4. CARRIÓN, Fernando. *La ciudad construida urbanismo en América Latina*. FLACSO, Sede Ecuador, 2001. p.18

condiciones necesarias, en términos de accesibilidad, alojamiento, servicios públicos o movilidad, ocasionaron un desplazamiento de la población inicial a nuevas zonas de crecimiento de la ciudad, favoreciendo de esta forma una expansión y ocupación de nuevos terrenos, lo cual impulso el incremento de costos que acarrea la extensión de las vías, servicios y en general de las infraestructuras.

De manera que las zonas céntricas sufren un proceso de abandono por parte de sus habitantes tradicionales, ya que las condiciones de este lugar empiezan a ser obsoletas para sus necesidades. Son áreas que tienen una importancia a nivel histórico en la ciudad; pero han entrado en un proceso de decadencia, presentan altos niveles de inseguridad y se percibe una imagen negativa, además ya no cumplen con los requisitos de confort y comodidad que buscan las familias más adineradas. El abandono del centro por parte del habitante inicial, da paso a la ocupación de este, por una nueva población con otras características que lo ira ocupando.

Las nuevas áreas de desarrollo resultan ser urbanizaciones más atractivas, con grandes espacios, amplias zonas verdes y recreativas, aparcamientos y mejores condiciones de movilidad, que no hay en las zonas tradicionales por tratarse de calles estrechas, problemas de aparcamientos y falta de equipamientos. Las zonas céntricas empiezan entonces a perder su valor. Las ciudades empiezan a crecer sin una planificación adecuada, casi podría decirse que a saltos, dejando espacios intersticiales sin desarrollar.

Los gastos que acarrea la adecuación estas nuevas localizaciones, se ven reflejados en el costo de vivir allí, los mercados inmobiliarios entran a jugar un papel importante en estos desplazamientos, ya que es notoria la diferencia en el grado cobertura y calidad de los servicios prestados en las distintas zonas de la ciudad. Empieza a aparecer en las nuevas zonas de desarrollo una concentración de la población de altos ingresos, donde debido a la calidad ambiental, y comodidades el valor del suelo incrementa, dejando a los habitantes que no tienen los ingresos para acceder a estas a áreas, en otras, con menor coste

del valor del suelo, y a su vez con baja calidad en la cobertura de servicios. Se evidencia entonces una segregación social, una diferenciación en la calidad de vida y de oportunidades de los distintos habitantes. Consecuencia de esta diferenciación, es el caso de ocupación de terrenos intersticiales, o de áreas forestales por parte de habitantes de bajos ingresos, que como salida recurren a la auto-construcción o construcción de viviendas informales ante una falta de soluciones por parte de las entidades gubernamentales.

Esta segregación social es un fenómeno muy común en ciudades latinoamericanas que se ve reflejado en el poder adquisitivo de los habitantes según sus ingresos.

La pérdida del valor de las construcciones, lleva a que sean habitadas por personas ajenas a este lugar, que lo llegan a ocupar simplemente por necesidad, pero no sienten ningún arraigo hacia él; el abandono del sector da paso a un cambio de actividad, las viviendas empiezan a ser ocupadas para actividades comerciales, o dan paso a hostales, estaderos, e inquilinatos, en algunos casos son subdivididas y alquiladas por habitaciones a familias que viven en hacinamiento.

La llegada de esta nueva población que se localiza en las zonas céntricas, trae consigo las consecuencias de la fuerte desigualdad social que existe. La falta de oportunidades, y necesidad de sobrevivir conduce a la realización de actividades marginales. El sector empieza a entrar en decadencia, presentando altos índices de contaminación ambiental, auditiva, olfativa y visual, que empiezan a generar un rechazo por parte de los demás habitantes de la ciudad.

Estos sectores actúan como islas dentro del tejido urbano debido a las dinámicas que ocurren allí, tienen un entorno social muy vulnerable, donde la población no presenta ningún sentido de pertenencia o apropiación por el lugar. Empiezan entonces a funcionar nuevos tipos de actividades, surgen pequeños comercios, ventas al por mayor, ventas informales, talleres de reparación, ventas de materiales, ventas de repuestos, que se benefician de una localización céntrica y de los costos de los arriendos. El de cambio de actividad que se produce en las

zonas céntricas trae múltiples consecuencias debido a que estos lugares no son adecuados para ese tipo de actividades, ya que estas empiezan a apoderarse del espacio público, ejerciendo una mayor presión sobre el suelo aumentado su deterioro, y a su vez se genera una gran problemática ambiental, contaminación visual, auditiva y olfativa, vertimiento de desechos, acumulación de basuras.

El rechazo por parte de los demás habitantes de la ciudad es el resultado de las dinámicas que ocurren allí, son lugares que producen miedo, provocado por factores de inseguridad, e ilegalidad, la existencia de un peligro o un riesgo, es una situación que se observa en nuestra realidad que se ve representada en: robos, asaltos, violaciones, secuestros, homicidios, drogas, terrorismo, pandillaje; y la insalubridad producto de la contaminación ambiental.

El cambio de la actividad residencial, no es el único que causa el deterioro de estos lugares; en el caso de antiguas fábricas, bodegas o estaciones de transporte ferroviario, que dejaron de funcionar debido a nueva localización o reemplazo del servicio de movilidad, hace que las infraestructuras queden en abandono y pasen a ser invadidas y apropiadas por la población menos favorecida que no tiene ingresos para alojarse en otros lugares.

1.2.2 Obsolescencia

La evolución de la estructura urbana depende en gran parte del funcionamiento de los mercados inmobiliarios. Cuando existen este tipo de zonas donde debido al grado de deterioro y abandono baja la demanda, se produce una obsolescencia funcional y física; por el contrario en zonas céntricas donde no ocurre este proceso de deterioro debido a que cuentan con mejores características se da otro tipo de obsolescencia, la económica, que ocurre cuando el terreno donde se ubican los inmuebles empieza a tener más valor que estos, y pasan a ser ocupados por grandes bloques que generan más ganancias y una mayor demanda, y su vez aumentan la intensidad de uso.



La obsolescencia funcional de edificios y espacios públicos surge cuando estas estructuras ya no cumplen las funciones para las cuales fueron diseñadas originalmente. Ejemplos de este problema son las casas tradicionales de familias de ingresos altos en los centros históricos que son abandonadas por sus ocupantes como resultado de los cambios en la moda y las aspiraciones de contar con las comodidades modernas. Un patrón similar de obsolescencia afecta a otro tipo de edificios, por ejemplo los edificios de hospitales que quedan anticuados como resultado de las nuevas tecnologías médicas, las bibliotecas que no pueden albergar las nuevas tecnologías de la informática, las estaciones ferroviarias en desuso, o los conventos o iglesias que las comunidades ya no pueden sustentar.

La obsolescencia física se refiere al deterioro de la estructura, las instalaciones o las terminaciones de los edificios hasta el punto en que estos ya no tienen la capacidad de acoger las funciones para las cuales están destinados. Generalmente es el resultado de la falta de mantenimiento, pero la obsolescencia física también puede ser consecuencia de desastres naturales (terremotos o inundaciones) o del efecto sostenido del clima o las actividades urbanas (por ejemplo, las vibraciones generadas por los vehículos).

La obsolescencia económica se produce cuando ya no es rentable mantener los usos originales en un edificio por cuanto el terreno que ocupa, por su localización, ha aumentado de valor y se han incrementado las presiones para demolerlo y poner el terreno a su mejor y más provechoso uso. La obsolescencia económica está muy determinada por la evolución espacial de la aglomeración urbana y los atributos que ganan los lugares centrales como resultado de la expansión de la mancha urbanizada.⁵

5. ROJAS, Eduardo. *Volver al Centro: la recuperación de áreas urbanas centrales*. Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C., 2004. p.9

En el presente estudio, se analiza el caso de las zonas céntricas que no cuentan con las condiciones de evolución, y el ritmo de desarrollo de la ciudad. Las consecuencias de la obsolescencia funcional y física en que han caído estas zonas, hacen que no sean atractivas para los consumidores, no existe interés en comprar inmuebles en lugares que están en este proceso de decadencia, lo cual hace que no se genere una inversión, ya que no representaría ganancias; esta es una problemática a nivel global en el sector, no se puede pensar en hacer inversión en algunos inmuebles de manera individual ya que estos siempre se van a ver afectados por las características de su entorno. De manera que el mercado inmobiliario actúa sobre las nuevas zonas de desarrollo y crecimiento de la ciudad que son rentables.

Cuando se trata de zonas céntricas, existe un factor de vital importancia al hablar sobre obsolescencia física y funcional, ya que son lugares que tienen un gran contenido histórico, donde se encuentran construcciones y monumentos patrimoniales, que han sufrido de igual forma que el sector en general, un deterioro y olvido. Estos elementos de vital importancia, quedan inmersos en medio de ese ambiente de decadencia, sin un mantenimiento adecuado, con daños en las estructuras y acabados.

La falta de acciones e indiferencia ante el deterioro, como ya lo mencione anteriormente tiene altas repercusiones a nivel social, tanto por la población que habita en él, como por los demás habitantes de la ciudad, quienes sienten un rechazo hacia este. El ambiente de delincuencia que se vive en estos lugares, está vinculado con la falta de control por parte del gobierno y de las autoridades, lo cual desencadena en que los residentes que no pueden tomar acciones ante esto, lo abandonen.

Por lo tanto la gravedad de estos casos no solo afecta las construcciones e infraestructuras según los factores de obsolescencia física y funcional, afecta a la sociedad en general, los comportamientos y dinámicas.

1.2.3 Fragmentación social y física

El deterioro de los zonas centrales es un proceso que como hemos visto anteriormente es generado por una serie de factores que están relacionados directamente e influyen unos sobre otros; está claro que cada ciudad es un caso único, que vive este proceso con sus propias características y en tiempos distintos, pero a la vez existen similitudes que podemos encontrar que aplican de forma general a su estudio. Tras haber abordado los temas del abandono del centro, como resultado de la fuerte ola migratoria proveniente del campo y de otras ciudades acompañada de la pobreza y desigualdad social, pasamos a la obsolescencia donde vimos los resultados de esa indiferencia y rechazo que se generó hacia estas zonas céntricas, perjudicando significativamente el entorno urbano y con grandes afectaciones a la sociedad en general, dando paso a una serie de dinámicas y comportamientos que tuvieron gran influencia en la ciudades que conocemos hoy; para lo cual ahora voy a exponer la fragmentación tanto social como física como parte de este proceso de deterioro, dando paso a la inseguridad representada en la segregación espacial y temporal.

Para poder abordar el tema de la fragmentación social y física, es necesario responder algunos interrogantes en la temática del urbanismo, ¿Qué es la fragmentación? ¿Qué dio origen a la fragmentación? ¿Cuáles son las consecuencias de la fragmentación?

La primera consideración que se debe tener en cuenta es que la fragmentación en el contexto del urbanismo es un proceso que va ligado a la historia de la ciudad, hace parte del proceso de conformación y crecimiento de esta.

En el desarrollo del urbanismo latinoamericano es posible reconocer los distintos procesos de expansión que han experimentado las ciudades, y las transformaciones morfológicas presentes en cada etapa; para lo cual voy a hacer un breve repaso nombrando algunas de las principales características

que resumen los momentos significativos, como herramienta para responder a los interrogantes. Por un lado tenemos la ciudad Colonial y Republicana, considerada como la ciudad continua, caracterizada por su traza reticular, en forma de damero, con la Plaza Mayor como elemento urbano organizador, en torno a la cual se establecían los edificios administrativos y religiosos como el Palacio Real, la casa de Cabildo y la Catedral. La ciudad crecía conforme se prolongaban las vías manteniendo su trazado original, hasta donde los accidentes geográficos lo permitieran; a pesar de la existencia de algunos vacíos considerados como áreas libres, de encuentro, el centro se mantenía como el foco de las actividades sociales.

Con la llegada del movimiento Moderno, se dio paso a la ciudad discontinua, la cual representa el crecimiento acelerado y no planificado, la creación de grandes avenidas, el crecimiento en altura, la extensión de vías dejando a su paso áreas intermedias sin desarrollar. El urbanismo moderno basado en la Carta de Atenas reorganizó la ciudad, en un sentido puramente funcional, separando los lugares de residencia, ocio y trabajo. Esta zonificación dio como resultado una ciudad con sectores especializados, con bordes definidos, que no generaban tensiones entre ellos. En aspectos morfológicos, se dio el rompimiento con la ciudad colonial, los bloques de manzanas eran de mayor dimensión, aparecieron las edificaciones exentas, los rascacielos y se ampliaron vías, dándole prioridad al transporte motorizado. La ciudad a la que nos enfrentamos hoy en día es el producto de este proceso de expansión, lo que podríamos llamar ciudad fragmentada, entendida como la separación o independencia de las partes que componen la ciudad, por esta razón, la trama urbana se compone de distintas piezas que funcionan independientemente y generan tensiones, necesidades y vínculos entre ellas. Esta separación e independencia de las partes que componen la ciudad, producto de procesos de crecimiento, sociales, culturales, características físicas o funcionales, dan paso a la existencia de fragmentos débilmente relacionados, los cuales son reconocidos pero funcionan individualmente dentro del todo.

El fragmento, lo roto, es irregular, arbitrario, tiende a independizarse de la totalidad de la cual proviene, ya que su reconstitución es hipotética, pero no cierta.⁶

Estas relaciones débiles o en algunos casos inexistentes, pueden hacer que la falta de conocimiento e intercambio entre los fragmentos y sus agentes sociales se subvaloren, dándole más importancia a unos que a otros, lo que provoca el rechazo o indiferencia sobre piezas contenedoras de elementos significativos físicos o intangibles, que en realidad tienen bastante relevancia en la ciudad y en sus habitantes.

Ahora si bien, podemos explorar a que se refiere la fragmentación social y física, la primera está relacionada la ausencia de lazos sociales entre los individuos y hacia la ciudad, y la segunda con las transformaciones en la trama urbana producto de la expansión; estando las dos relacionadas directamente.

La marcada desigualdad social que se vivió durante el proceso de crecimiento poblacional y territorial de las ciudades latinoamericanas fue la causa de la exclusión y segregación social, que aún perduran en la sociedad, esa acentuación de las clases sociales, en búsqueda de una distinción entre las familias de clase alta y media de los habitantes de bajos ingresos, trajo consigo una ruptura en el espacio urbano, donde la ciudad empezó a estar clasificada y distribuida según los ingresos de sus habitantes, haciendo evidente a su vez una enorme desigualdad distributiva en la calidad de vida. Los ciudadanos son la parte esencial de la ciudad, y las transformaciones de esta, son el resultado de los comportamientos de sus habitantes, en el momento en que deja de haber un sentido de cooperación, de comunidad, se empieza a actuar por medio de parámetros individualistas, donde cada quien actúa según sus propios intereses. Estos comportamientos afectan de manera

⁶. PÉRGOLIS VALSECCHI, Juan Carlos. *Ciudad Fragmentada*. Editorial Nobuko, Buenos Aires, 2005. p.37

directa al espacio urbano, ya que la ciudad por sí misma no puede actuar como una unidad, no existe entonces un funcionamiento global, si no por el contrario hay presencia de múltiples unidades definidas, que no se interesan por lo que ocurre a su alrededor, los elementos singulares se pierden en la ciudad fragmentada.

Es entonces cuando estos fragmentos empiezan a ser extraños para quien no los habita, y muchas veces como sinónimo de lo extraño o desconocido es “peligroso”, al no existir esa conexión entre los mismo habitantes, tampoco existe hacia la ciudad, lo que se traduce en falta de identidad - envidia - ciudad, se da una pérdida del arraigo, y no existe una sentido de pertenencia, ni una valoración del espacio urbano. Esta fragmentación socio-territorial, también genera un sentimiento de foraneidad en la población, una sensación de no pertenecer ni sentirse relacionados con ciertos lugares que sienten como distantes.

Esto podemos evidenciarlo en el caso del espacio público, que pierde su carácter de lugar común, de encuentro, empiezan a ser identificados como ajenos, no se siente como algo propio, es de otros; tanto estos espacios como la ciudad en general, son víctimas del descuido, de la falta de preocupación e indiferencia, los consume la contaminación, y el abandono hasta llegar al deterioro, el individualismo extremo los rechaza. El sentido de ciudadanía, de pertenencia a la ciudad estaría mostrando signos de disolución.

Pero hay un aspecto sobre el que no tengo dudas: los procesos de fragmentación ocurrieron primero en las conductas de los ciudadanos que en el espacio de la ciudad.⁷

La pérdida de la identidad urbana, genera un sistema

⁷. PÉRGOLIS VALSECCHI, Juan Carlos. *Ciudad Fragmentada*. Editorial Nobuko, Buenos Aires, 2005. p.28

de funcionamiento en red, con actividades dispersas, y producto del aumento de pobreza y desigualdad tras la fragmentación, se identifican grupos sociales aislados de la sociedad, los marginales, quienes al igual que esos fragmentos “desconocidos”, infunden miedo y una sensación de peligro por las dinámicas que desarrollan. Esta población producto de la exclusión social habita estas zonas céntricas que fueron abandonadas por las anteriormente mencionadas causas, fueron estos espacios con gran importancia para la ciudad, los que quedaron en el olvido, son el resultante de esa transformación que se vivió y del comportamiento de sus habitantes, son territorios que ahora dan una imagen negativa de la ciudad, y que actúan como islas dentro de todo el tejido urbano, se percibe una barrera que no permite la inclusión de estas zonas, debido al peligro que representan las actividades que allí se realizan para los demás habitantes. Son estos lugares que se recomienda no visitar, que dependen de las temporalidades, y presentan los índices más altos de inseguridad; es la segregación que tiene grandes implicaciones a nivel social.

1.2.4 Inseguridad: segregación espacial y temporal

La inseguridad, es una problemática a nivel social, que tiene distintas formas de expresión, está en continuo incremento, y afecta de manera significativa las ciudades de hoy en día. En la temática del urbanismo, la inseguridad está dada por el temor a posibles agresiones, robos, secuestros, violaciones, homicidios, drogas, pandillaje y accidentes de tráfico, choques o atropellos entre otros; de los cuales podemos ser víctimas, y nos hace sentir expuestos o indefensos ante este peligro

Producto de la fragmentación socio-territorial expuesta anteriormente, está la segregación, entendida como la separación, o exclusión de los distintos grupos sociales, que

vemos representada en la ciudad mediante la clasificación y separación de los sectores según los ingresos económicos de sus habitantes, los ricos y los pobres. Esta diferenciación está relacionada con la ruptura de los lazos sociales, con el aumento de la pobreza y con la desigualdad social, todos estos argumentos dirigen a un mismo concepto, y es el de la inseguridad, el temor a lo diferente y a lo desconocido, a relacionarnos con aquello que no nos es familiar. Y podríamos preguntarnos ¿qué tiene que ver ese miedo, esa sensación con las problemáticas sociales? Pues son muchos los argumentos, es precisamente la sociedad misma quien se ha sido responsable de estos hechos a través de la historia de las ciudades, desde ese crecimiento poblacional donde la falta de oportunidades y la diferenciación de clases dividieron la sociedad y marcaron una barrera, las ciudades crecieron conforme a este comportamiento, las familias adineradas buscaron una exclusividad, y se alejaron de las zonas podríamos llamar “populares”, asentándose en nuevas urbanizaciones con mejor calidad de servicios y privilegios, dejando así la zonas resultantes, como lo es el caso del centro, a quienes no tenían la posibilidad de acceder a algo mejor. Lo cual no quiere decir que vivir en el centro fuese algo negativo, lo desfavorable de esta situación eran las condiciones en que se encontraba, con construcciones en deterioro, abandonadas, espacio público en mal estado, y la falta de mecanismos y desinterés por revitalizarlo, entonces esta población que quedo habitando estas zonas, no contaba con la misma calidad de vida, ni de cobertura de servicios, esto se vio acentuado por el aumento de pobreza y falta de oportunidades, que dieron origen a un tipo de dinámicas que perjudicaron el sector. Se formaron nuevos grupos sociales que desarrollaban actividades marginales y cambiaron por completo la imagen del sector, pasando de ser los lugares tradicionales con gran carga y contenido histórico a ser los lugares más inseguros de las ciudades.

El reflejo en la trama urbana, se manifestó mediante un distanciamiento entre los asentamientos de los ricos y



los pobres, con la separación y a la vez construcción de fronteras urbanas, se procuraba limitar la interacción con miembros de otras clases, empezaron a aparecer entonces a mediados del siglo XX los conjuntos cerrados, enrejados, con sistemas de vigilancia y un ingreso limitado tras pasar un control de seguridad con la privatización incluso de las vías de acceso. Este pensamiento de los urbanizadores, y de las familias de clase social alta, era la respuesta al temor, y a la inseguridad que se vivía en las calles, este cerramiento representaba protección, las calles y plazas, en general el espacio público se convirtió en sinónimo de amenaza y lugares como el centro, y asentamientos de viviendas no formales también llamados barrios de invasión, se consideran entonces como lugares de conflicto, donde el peligro está presente, y generan desconfianza. La segregación y exclusión de reafirmo aún más.

Las zonas consideradas como amenaza, fueron siendo ocupadas cada vez más por la población socialmente marginada, aquellos que no tenían hogar, empezaron a habitar las calles y plazas y a actuar en contra de la sociedad, se formaron las conocidas “ollas” donde se comercializaba droga, y se cometían todo tipo de delitos y acciones fuera del margen de la ley. La falta de acciones públicas, de intervenciones sociales, la indiferencia y tal vez concentración de la atención en otros lugares favorecieron estos asentamientos.

Esta problemática no solo se concentra en los centros, es un problema en general de la ciudad, el incremento del crimen en este tipo de ciudades ha generado incluso el cerramiento de espacios considerados públicos para restringir la entrada. La ciudad es vista entonces como un espacio de movimiento, pero no de interacción, la ruptura de los lazos sociales es evidente

Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En algunos casos no ha sido pensado para dar

seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificio y vías. En otros casos ha sido ocupado por las clases peligrosas de la sociedad: inmigrados o marginados Porque la agorafobia es una enfermedad de clase de la que parecen exentos aquellos que viven la ciudad como una oportunidad de supervivencia. Aunque muchas veces sean las principales víctimas, no pueden permitirse prescindir del espacio público.⁸

La agorafobia urbana, es entonces ese miedo al espacio público, a hacer uso de él para las actividades para las que fue diseñado, interactuar, esparcimiento, actos colectivos, referentes simbólicos, de contacto entre la comunidad. De manera que las personas se sienten más seguras en los espacios cerrados que en los abiertos, es por esto la construcción aún más frecuente de las urbanizaciones privadas, que en algunos casos pueden parecer pequeñas ciudades que intentan ofrecer todos los servicios a sus residentes, recreación, vivienda, esparcimiento, todo en el mismo lugar para que no tengan necesidad de desplazarse. Otro ejemplo de esta preferencia de los espacios cerrados, son los conocidos “centros comerciales” o “malls” que se reservan el derecho de admisión y permanencia, en este caso encontramos algo innovador por parte del sector inmobiliario, estos son espacios colectivos, de uso público pero cerrados, al igual que la ciudad están compuestos de corredores y plazas y al igual que los conjuntos cerrados de vivienda ofrecen zonas de recreación, guarderías para los niños, zonas de comidas, todas las actividades que los habitantes prefieren evitar en las calles, son espacios totalmente cerrados que pueden localizarse en cualquier parte de la ciudad ya que su relación con el entorno en la mayoría de los casos es casi nula.

A raíz de estos argumentos, podemos hablar de una segregación espacial y temporal, que vive en las zonas

8. BORJA Jordi, *El espacio público: ciudad y ciudadanía. Electa Barcelona, 2003. p.23*

céntricas en deterioro. La segregación espacial se presenta en el caso de lugares a los que no se puede o no es recomendable ir, son esas zonas específicas con las cuales se procura evitar cualquier contacto, por temor e inseguridad a los hechos mencionados, que pueden perjudicar a los habitantes de la ciudad en general, son lugares donde los habitantes se sienten indefensos y amenazados por los grupos sociales que ocupan estos territorios, sumado al grado de deterioro también presentan altos índices de contaminación e insalubridad; y la segregación temporal ocurre cuando se cataloga los lugares según su temporalidad, aquellos que se pueden visitar en determinados horarios, es decir cuando el comercio y los servicios están abiertos, ya que durante la noche la población flotante que genera las actividades desaparece, quedando el sector en manos de la clandestinidad.

Los arquitectos quieren que el centro sea un espacio de encuentro. Es una equivocación pensar que el centro está hecho para los carros. Queremos que la gente vuelva al centro, camine y viva en esa parte de la ciudad. Estamos en un círculo vicioso, las personas no caminan por la inseguridad pero la delincuencia aumenta en la medida de que haya menos transeúntes. Louis Kopec⁹

La inseguridad en el ámbito urbano, también se manifiesta en el tráfico vehicular, además de ser un componente de contaminación ambiental, en ciudades congestionadas y con problemas de movilidad representa un factor relevante de inseguridad en las calles, de riesgo de accidentalidad. Los atascos o congestiones en las vías, son recurrentes, cuando no se respetan las normas de tránsito, podemos hablar de una violencia vial, que pone en peligro la integridad física de las personas.

⁹ Publicación periódico *El Tiempo*, Sección otros, Fecha de publicación, 27 de julio de 1999

2

CASO DE ESTUDIO: BOGOTÁ, SECTOR MÁRTIRES Y SAN VICTORINO

- 2.1 Bogotá en el contexto actual
- 2.2 Bogotá desde sus inicios
- 2.3 Periodo Colonial S. XVI - XIX
- 2.4 Periodo Republicano 1890 - 1930
- 2.5 Periodo Moderno 1930 - 1980

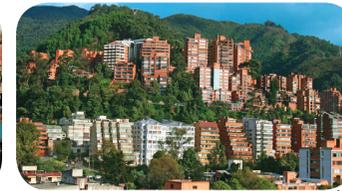
Viviendas en el norte,
 Fuente: <http://www.smartcountries.com/barrios-unidos/>



Barrios de invasión en los cerros
 Fuente: Villa Nidia, Diario ADN, 19/02/2013



Viviendas estrato alto en los cerros
 Fuente: Revista Semana, 09/11/2013



Centro Empresarial Calle 116
 Fuente: Panoramio Calle 116: © Todos los derechos reservados por Norman Mejía



Viviendas en Te...
 Fuente: Panoramio



Viviendas en el norte de la ciudad
 Fuente: <http://casas.mitula.com.co/casas/casas-moderna-guaymaral>



Viviendas estrato 5 y 6 norte de la ciudad
 Fuente: <http://casas.mitula.com.co/casas/casas-bogota-calle-140>



Viviendas estrato 5 y 6 norte de la ciudad
 Fuente: Panoramio © Todos los derechos reservados por CeltaCorto



Viviendas estrato 3 y 4 al noroccidente de la ciudad
 Fuente: <http://casas.mitula.com.co/casas/apartamentos-mirador-suba>



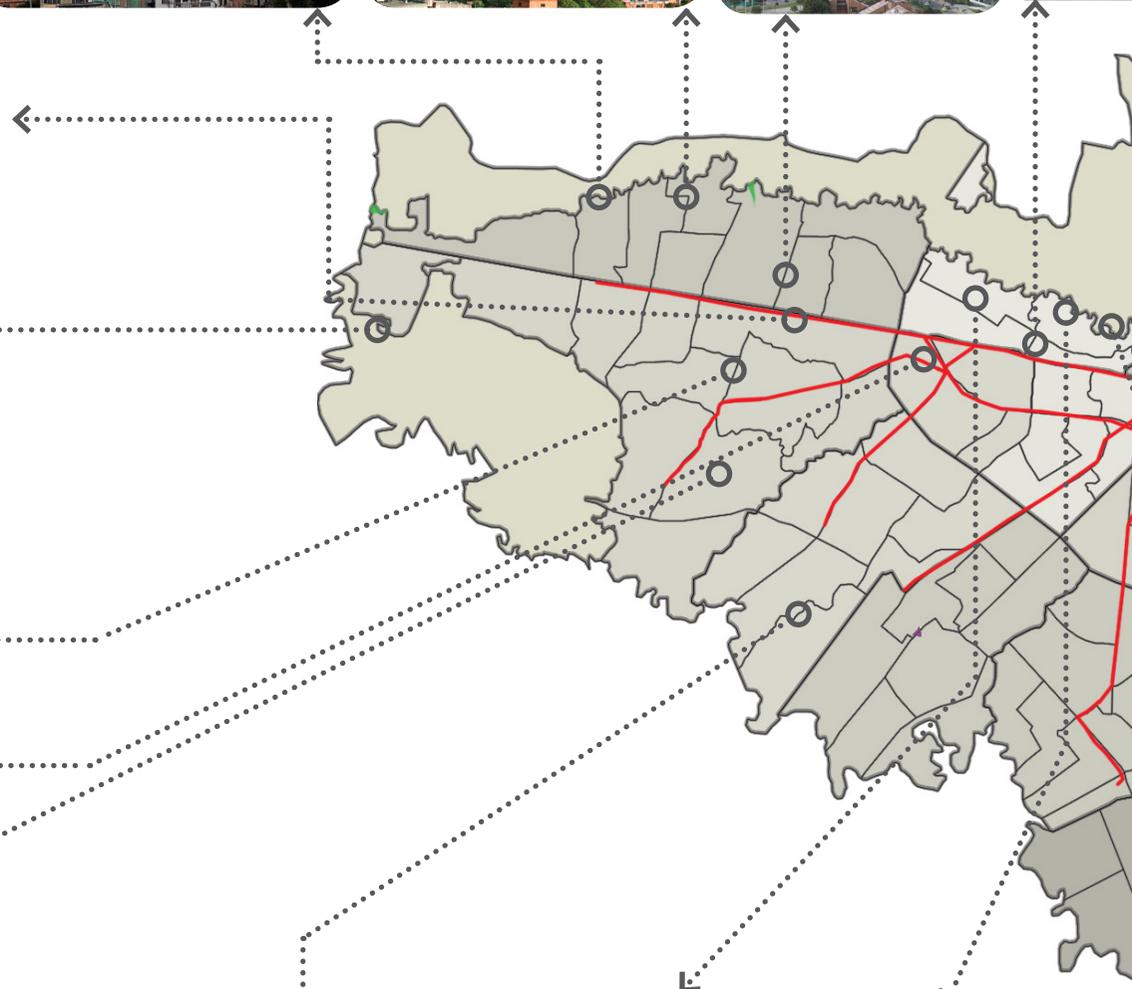
Viviendas al occidente de la ciudad
 Fuente: http://www.tucasaenbogota.com.co/venta/apartamentos/suroccidental/modelia/propiedad_00000718332.html



Calle 100
 Fuente: El Espectador 30/05/2011



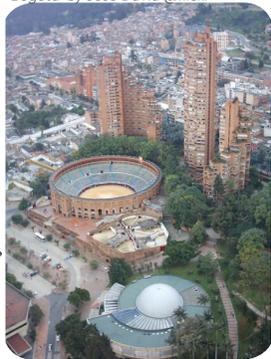
Centro Financiero Calle 72
 Fuente: Panoramio Calle 72: © Todos los derechos reservados. por Wilson X



saquillo, Chapinera, La Merced, Quinta Camacho
© Todos los derechos reservados.



Torres del parque.
Fuente: Flickr Jose David Parra
'Bogotá' by Jose David @flickr



Monserate.
Fuente: Panoramio Monserate: © Todos los derechos reservados por Guillermo Ardila G



Vista hacia los cerros orientales
Fuente: <http://www.bogotatravelguide.com/>



Plaza de Bolívar.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Centro Histórico. Candelaria. Fuente: Fetze Weerstra <http://www.fetzeweerstra.com>



Viviendas en el sur de la ciudad estratos 1 y 2
Fuente: CaracolRadio 8/7/2013



Vista desde el sur occidente hacia el norte de la ciudad
Fuente: Flickr Ciudad Bolivar by Sterneck @flickr



Centro Internacional Calle 26.
Fuente: Flickr Centro Internacional: Jose David Parra
'Bogotá' by Jose David @flickr



Viviendas de interés social
Fuente: Vanguardia 29/12/2013



Viviendas en el sur, estrato 2
Fuente: <http://www.smartcountries.com/barrios-unidos/>



Plano 1. Localización Colombia - Bogotá
 Elaboración propia

El presente estudio pretende abordar los orígenes y causas que influyeron en el deterioro urbano que presenta el centro de Bogotá; específicamente en el sector de Mártires y San Victorino. Por lo cual, la investigación está encaminada a entender la configuración actual de esta zona en general, haciendo un análisis de su proceso de crecimiento, y de los factores que fueron determinantes en su desarrollo. Para poder entender estos cambios que han surgido en el sector de estudio, es necesario conocer el funcionamiento y las características principales de la ciudad.

2.1 Bogotá en el contexto actual

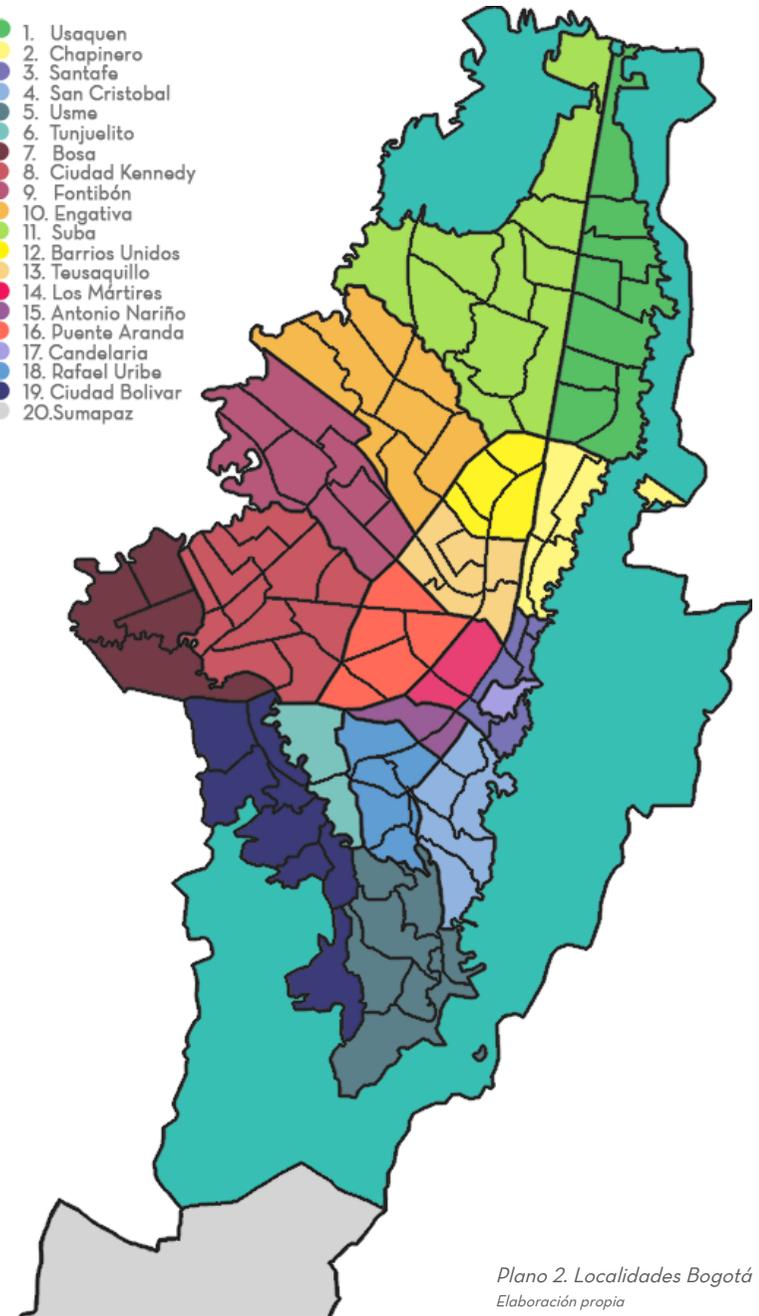
Bogotá está ubicada en Colombia, en el centro del país, en el altiplano Cundiboyacense; llamado así por ser un conjunto de tierras altas pertenecientes a la cordillera oriental de los Andes entre los departamentos de Boyacá y Cundinamarca. Bogotá se encuentra a 2640 msnm, cuenta con una población de 7.363.782 de habitantes, y una extensión total de 1775.98 km², repartidos en 307.36 km² de área urbana, 170.45 km² de área suburbana, y 1298.15 km² de área rural.

Por ser la capital es el núcleo político, económico, administrativo, industrial, artístico, cultural y turístico del país. La importante oferta cultural se encuentra representada en la gran cantidad de museos, teatros y bibliotecas.

Tiene una temperatura promedio de 13.5 °C, las temporadas secas y lluviosas se alternan durante todo el año; los meses más secos son diciembre, enero, febrero y marzo; durante los meses más lluviosos, abril, mayo, septiembre, octubre y noviembre la temperatura es más estable. Es la zona habitada del país con las temperaturas más bajas.

La división político administrativa que existe en Bogotá, se llama localidades, está dividida en 20 y para efectos de la reglamentación del POT (Plan de Ordenamiento Territorial) cada

- 1. Usaquen
- 2. Chapinero
- 3. Santafé
- 4. San Cristóbal
- 5. Usme
- 6. Tunjuelito
- 7. Bosa
- 8. Ciudad Kennedy
- 9. Fontibón
- 10. Engativa
- 11. Suba
- 12. Barrios Unidos
- 13. Teusaquillo
- 14. Los Mártires
- 15. Antonio Nariño
- 16. Puente Aranda
- 17. Candelaria
- 18. Rafael Uribe
- 19. Ciudad Bolívar
- 20. Sumapaz

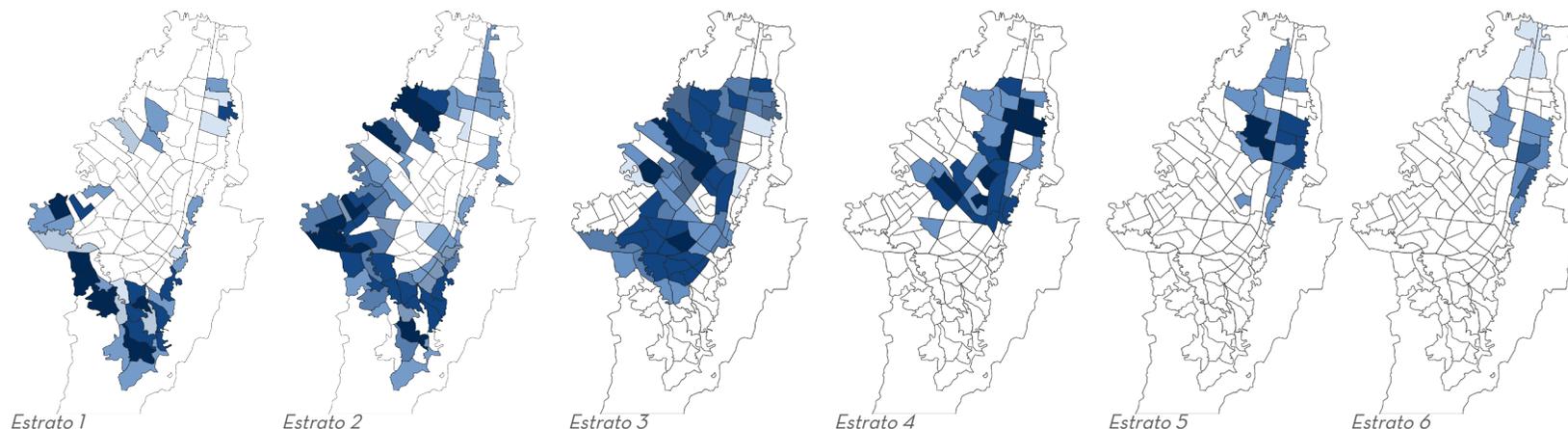


Plano 2. Localidades Bogotá
 Elaboración propia

localidad se subdivide en varias Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), para un total de 117; estas están conformadas por uno o más barrios, los cuales se agrupan de acuerdo con características homogéneas.

El trazado urbano y nomenclatura utilizados en Bogotá, corresponden a las coordenadas cartesianas, donde las vías están clasificadas en: calles, que están perpendiculares a los cerros orientales, con su número incrementándose gradualmente hacia el norte desde la calle 1 o hacia el sur desde la misma calle pero con el sufijo “sur”; carreras, son paralelas a los cerros orientales, con la numeración aumentando a medida que se desplazan hacia el oeste de la carrera 1, o con el sufijo “este” para las que están más al oriente de la carrera 1; otra clase de vías, más comunes en las partes modernas de la ciudad, son las diagonales o transversales, que están trazadas oblicuamente respecto a las calles y las carreras.

De igual forma existe una clasificación socio-económica denominada estratos, que corresponde a un estudio que jerarquiza y clasifica las viviendas en 6, siendo 1 el más bajo y 6 el más alto; esto permite la categorización en distintos estratos o grupos de personas que tienen características sociales y económicas similares, a través del examen de las características físicas de sus viviendas, el entorno inmediato y el contexto urbanístico o rural de las mismas.



Esta herramienta de focalización del gasto se emplea para cobrar los servicios públicos domiciliarios con tarifas diferenciales por estrato y para asignar subsidios y contribuciones a los hogares en esta área. De esta manera, quienes tienen más capacidad económica pagan más por los servicios públicos y contribuyen para que los hogares de estratos bajos puedan pagar sus tarifas. La estratificación socio-económica en Bogotá se ha constituido en un factor de identidad de grupos sociales que es entendido por la población como una señal de distinción de clases, lo cual ha generado en la ciudad procesos de segregación residencial. Al analizar la distribución de la población por estratos socio-económicos, se puede identificar la presencia de los estratos bajos 1 y 2, que representan un 50% de la población de la ciudad, especialmente en aquellos sectores que han sido desarrollados de manera informal en la periferia, por procesos de auto-construcción. El estrato 3, que representa el 38% de la población, ocupa las áreas centrales de la ciudad y parte de la periferia. Por último, los estratos 4, 5 y 6, que en conjunto representan el 12% de la población, tienen una clara tendencia de localización hacia el norte de la ciudad.

La estratificación social como indicador de capacidad de gasto Bogotá, al constituirse en indicador de distinción en la forma de habitar, ha generado una homogeneidad social al interior de las nuevas agrupaciones de vivienda denominados “conjuntos cerrados”. Esta lógica ha provocado que las relaciones sociales

Plano 3. Estratificación social Bogotá
Elaboración propia

entre los distintos estratos sociales estén determinadas por una violencia simbólica que impone el cerramiento físico del espacio. Además de ello, la estigmatización de sectores de la ciudad donde habita población pobre es uno de los problemas que afecta con mayor gravedad a Bogotá.

Para efectos urbanísticos está dividida en cinco piezas según el POT; para determinar las normas de desarrollo y construcción en los distintos sectores, y así diferenciar las actividades residenciales, comerciales, industriales, zonas de reserva y áreas de expansión.

1. Centro Metropolitano: Contiene la infraestructura urbana que aloja las principales actividades administrativas, culturales, deportivas, culturales, políticas y de servicios de la ciudad. Está constituido por cuatro áreas funcionales: el centro tradicional (casco histórico) y su expansión al norte (calle 26 a 100); el eje occidental (Centro Administrativo Nacional, Salitre, Modelia, Zona Franca y aeropuerto) y el nodo de equipamientos metropolitanos (Ciudad Universitaria, parque Simón Bolívar, polideportivos).

2. Tejido residencial Sur y tejido residencial Norte: Cada uno está formado por sectores residenciales en los que es fundamental consolidar la actividad del suelo única y exclusivamente para uso habitacional. Obviamente con la consecuente infraestructura comercial, de servicios y equipamientos que satisfaga las necesidades de sus habitantes.

3. Ciudad Sur: Dentro de sus límites existe una gran actividad residencial que debe optimizarse para mejorar el nivel de vida de sus habitantes. Tareas como la ampliación de la cobertura de los servicios públicos y la construcción de vías principales y secundarias que faciliten la comunicación dentro del área misma y con la ciudad coadyuvarán en este propósito. Debido a su estrecha cercanía con algunas zonas rurales de la ciudad y aledañas a esta, en esta área son importantes las acciones que se realicen en materia de construcción, pues debe evitarse al máximo la afectación del equilibrio ecológico existente.

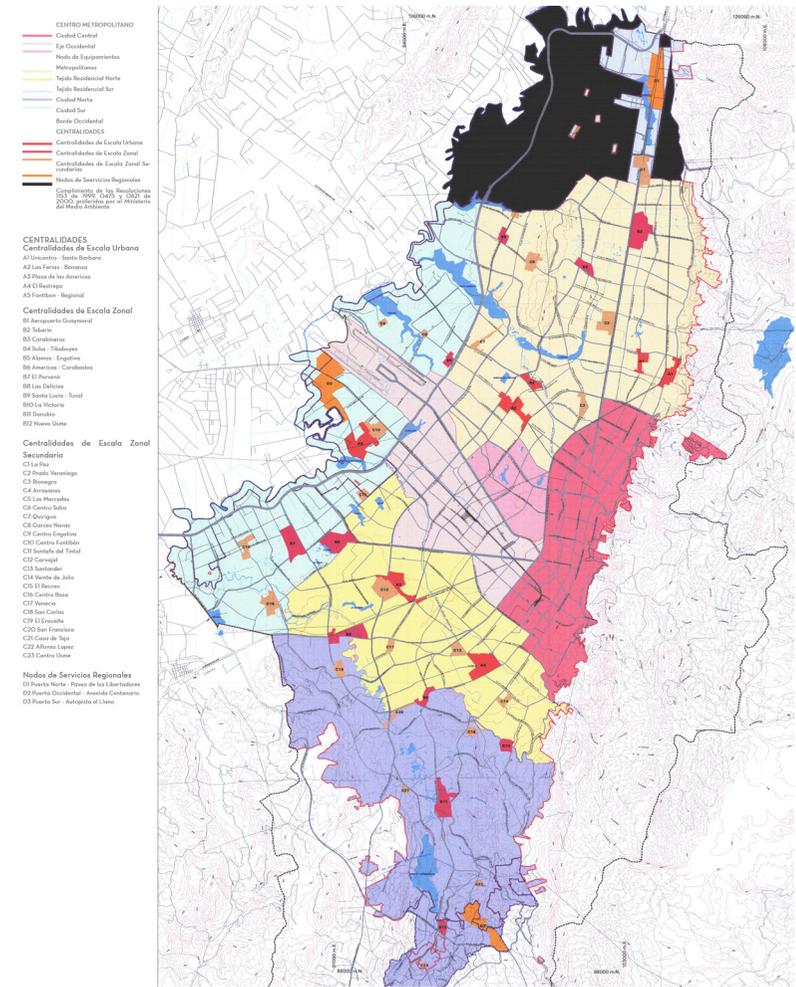
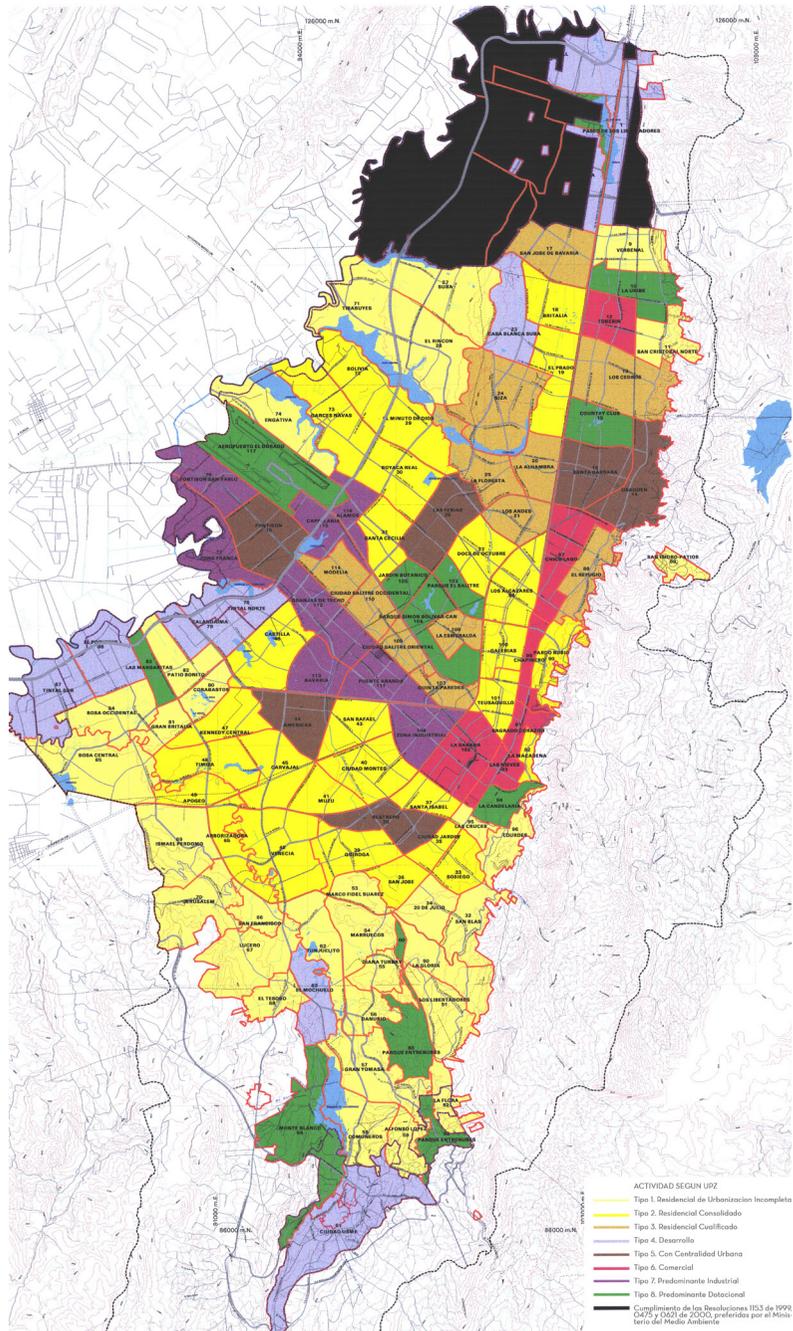


Imagen 2. Piezas urbanas y piezas de centralidad
 Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá

4. Ciudad Norte: Este posee una serie de terrenos urbanizables en los que deberán desarrollarse paralelamente las centralidades comerciales, recreativas, culturales y de servicios que satisfagan las necesidades de sus habitantes. La implementación del sistema vial principal y secundario y de las redes de servicios será primordial para la expansión y articulación de Bogotá en esta zona.



5. Borde Occidental: Este territorio comprende el espacio de transición entre las áreas urbanizadas de Bogotá y los municipios ubicados al costado occidental del río Bogotá. Junto con las ciudades Norte y Sur, esta zona se destinó para la expansión de la ciudad.

Como vimos anteriormente en el apartado de zonificación de la ciudad, esta diferenciación está relacionada directamente con la localización de las distintas actividades en el suelo urbano.

Las zonas residenciales son las de tonos amarillo, donde se diferencian las urbanizaciones incompletas (tonos claros), correspondientes a zonas periféricas, en su mayoría a la zona sur y algunas de oriente y occidente que son viviendas de estratos 1 y 2, donde se presentan casos de informalidad y auto-construcción, con deficiencias en su infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público. Las zonas de residencial consolidado (tonos medios) son sectores consolidados de estratos medios de uso predominantemente residencial, donde se presenta actualmente un cambio de usos y un aumento no planificado en la ocupación territorial. Los sectores residenciales cualificados (tonos oscuros) son sectores consolidados de estratos medios y altos con uso básicamente residencial, que cuentan con infraestructura de espacio público, equipamientos colectivos y condiciones de hábitat y ambiente adecuadas.

En color violeta claro están los sectores de desarrollo: son sectores poco desarrollados, con grandes predios desocupados.

Las zonas de color marrón son catalogadas como centralidad urbana, son sectores consolidados que cuentan con centros urbanos y donde el uso residencial dominante ha sido desplazado por actividades empresariales que fomentan la actividad económica. Estas zonas empresariales están distribuidas estratégicamente en la ciudad como focos importantes de centralidad, que generan una vida urbana y también cuentan con servicios complementarios.

Imagen 3 Actividades en el suelo urbano según UPZ
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá

El eje de color morado corresponde a la zona industrial, y tiene mucha importancia en el crecimiento histórico de la ciudad, ya que parte del centro en sentido occidental hasta donde se ubica el aeropuerto. Su localización se debe a la vía del occidente que históricamente fue el acceso a la ciudad, para entrada y salida de mercancías y es utilizada para el transporte pesado; esta zona cuenta con el área que requieren las naves industriales para su funcionamiento.

Las zonas de color verde de predominio dotacional son grandes áreas destinadas a la producción de equipamientos urbanos y metropolitanos que por su magnitud dentro de la estructura urbana se deben manejar bajo condiciones especiales.

Las zonas de color rojo son comerciales referidas a sectores del centro metropolitano donde el uso está destinado a las actividades económicas terciarias de intercambio de bienes y servicios (locales y oficinas).

En el centro, tanto en el casco histórico, como su expansión hacia el norte, enmarcan un gran eje comercial; que está rodeado de las principales vías de la ciudad en los dos sentidos y a su vez cuenta con la red de TransMilenio que lo bordea facilitando su accesibilidad. El centro se mantiene como la localización más deseada para las actividades económicas, es el lugar donde se concentran actividades de como asesoría, consultoría o marketing, los servicios turísticos, artículos de consumo diario donde la actividad está basada en una relación directa entre el que suministra el servicio y el que lo recibe; por lo cual una determinante para su localización es la accesibilidad que tenga para sus clientes. Este centro a la vez, recoge las actividades administrativas que se favorecen de su ubicación, por lo cual están los juzgados y las oficinas de abogados. Todas estas actividades comerciales han sobresalido frente a las actividades residenciales y las han desplazado a otros sectores de la ciudad.



Imagen 4. Vista de la Plaza de Bolívar hacia los Cerros Orientales 1846.
 Fuente: Libro Ciudades históricas de Colombia. Irene Vasco, Ediciones B, 2009

2.2 Bogotá desde sus inicios

El caso de estudio está ubicado en las localidades de Mártires y Santafé. En la localidad de Mártires corresponde a la UPZ La Sabana y los barrios la Estanzuela, la Pepita, el Voto Nacional, la Sabana, la Favorita y el Listón; y en la localidad de Santa fe la UPZ Las Nieves y el barrio San Victorino.

Este análisis se va a realizar en tres momentos de la historia que marcaron las pautas para lo que hoy conocemos como Bogotá. Estos tres periodos son: Colonial S. XVI - XIX, Republicano 1890 - 1930, Moderno 1930 - 1980.

Para aproximarnos a la configuración del tejido actual de Bogotá, es necesario remontarnos a sus orígenes, es decir a las razones que dieron lugar a su localización.

Las características que se tuvieron en cuenta en el momento de elegir el lugar de asentamiento fueron aspectos tales como su orografía e hidrografía. De manera que la fundación de la Santafé¹⁰ colonial estuvo determinada por la presencia de los

10. Santafé fue el nombre asignado por Gonzalo Jiménez de Quesada en la fundación jurídica, al que sería el centro de gobierno del Nuevo Reino de Granada. Con la



cerros orientales (pertenecientes al sistema montañoso de la cordillera de los Andes), la facilidad de obtener recursos hídricos, la extracción de materiales para la construcción y la extensa planicie que se presentaba. La decisión de su emplazamiento se hizo al pie de la montaña, de manera estratégica para poder tener un dominio visual sobre toda la sabana como mecanismo de defensa.

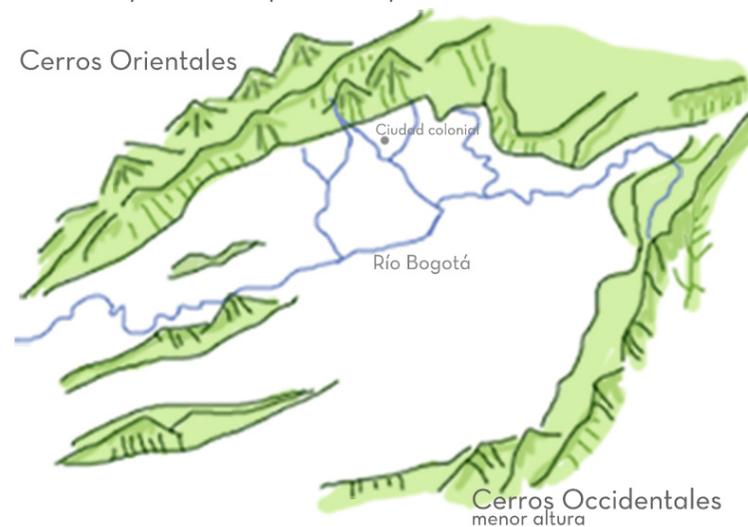
Esta planicie donde se asentó la ciudad, tiene aproximadamente 40 km de extensión y fue llamada la Sabana de Bogotá, que en su límite oriental tiene los cerros orientales, y hacia el occidente cuenta con la presencia del río Bogotá; y un sistema de agrupaciones montañosas, que se encontraban más alejadas de la ciudad, con una altura menor respecto a la rasante de la sabana, y son de tipo disperso, unos cerros aislados de serranías con valles. Hacia el norte tenía como límite el río San Francisco y al sur el río San Agustín, de manera que los ríos y los cerros serían los que marcarían los primeros límites de la ciudad.

proclamación de la República de Colombia en 1819, el Congreso de Angostura le dio la denominación de Bogotá proveniente del vocablo indígena Bacata que hacía referencia a uno de los cacicazgos de la población muisca que habitaba la Sabana de Bogotá. Con la Constitución de 1991, se restableció el nombre de Santafé de Bogotá y la ciudad recibió la categoría de Distrito Capital. Desde el año 2000, la capital de Colombia se denomina nuevamente Bogotá, Distrito Capital. Fuente: Biblioteca virtual Luis Ángel Arango. Revistas Credencial Historia

El crecimiento y desarrollo de la ciudad se dio pegado a los cerros, ya que este fue el límite que tenía hacia el oriente, presenta una diferencia de unos 400 m con la rasante de la sabana. De esta forma los cerros orientales se convirtieron en la imagen que caracteriza el paisaje de la ciudad, debido a su extensión en sentido norte - sur. La Bogotá del periodo colonial, era una ciudad con un trazado ortogonal, con manzanas cuadradas del mismo tamaño y calles que se cruzaban en ángulo recto, se encontraba contenida entre dos quebradas que descendían de los cerros orientales y rodeaban el lugar; al norte San Francisco (antiguamente Vicacha proveniente del vocablo indígena), y al sur San Agustín (antiguamente Manzanares).

Bogotá presentó un atraso en su crecimiento durante el periodo colonial respecto a otras ciudades latinoamericanas como Buenos Aires, Sao Paulo y Río de Janeiro, debido a su localización por encontrarse lejos de los puertos, y a sus particularidades geográficas ya que su escarpada topografía dificultaba la comunicación con el resto del país.

Habiendo estudiado las decisiones del emplazamiento del centro fundacional de Bogotá, para llevar a cabo los objetivos de esta investigación vamos a hacer énfasis en los orígenes y transformaciones que sufrió el sector del caso de estudio, San Victorino y Mártires, que hacen parte del centro de la ciudad.



*Imagen 5. Vista general del lugar de asentamiento
Elaboración propia basada en modelo 3D de la
Alcaldía Mayor de Bogotá*

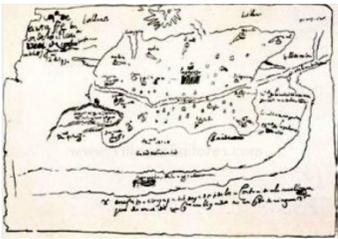


Imagen 6. Bogotá 1584
 Fuente: Bogotá social, planos de Bogotá
<http://www.bogotasocial.org/>

2.3 Período Colonial S. XVI - XIX

El primer asentamiento de la Santafé colonial se dio el 6 de Agosto en 1538 por el Español Gonzalo Jiménez de Quesada, pero fue hasta finales de Abril de 1539 cuando se hizo formal la ceremonia de su fundación en compañía con Nicolás de Federmann y Sebastián de Belalcázar. Se realizó el trazado para ubicar la Plaza mayor, las calles y repartir los solares. En torno a la Plaza mayor se organizaron las construcciones más significativas, la Catedral tenía prioridad en la adjudicación del solar, ya que esta era el símbolo de la conquista y de igual forma las edificaciones de funciones públicas.

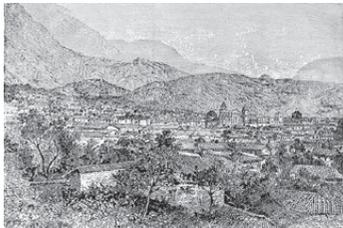


Imagen 7. Bogotá 1772 vista desde el costado occidental.
 Fuente: Revista Credencial Historia.
 (Bogotá - Colombia) N. 33, 2001



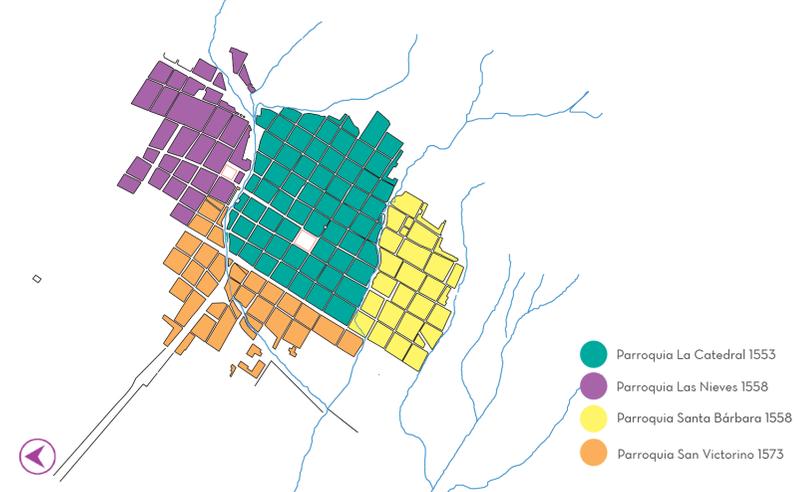
Plano 4. Bogotá 1539. Asentamiento colonial.
 Elaboración propia, con la información recopilada.

La división urbana que se manejaba en ese entonces era denominada “parroquia”, la primera fue La Catedral en 1553, la segunda y tercera fueron Las Nieves y Santa Bárbara en 1558, y la cuarta fue San Victorino en 1578.

La parroquia estaba definida por las actividades que se realizaban en los edificios religiosos. Alrededor de ellos se generó una vida urbana de mucha intensidad, lo cual producía diversas

dinámicas de sociabilidad ciudadana. Es decir, los edificios religiosos calificaban el espacio urbano de su entorno. Por ejemplo, un convento era, entre otras cosas, centro de servicios financieros y de mercado, lo que animaba la vida urbana de la calle donde estuviera, pues los censos, las capellanías y las hipotecas, continúan una compleja trama que vinculaba a los feligreses con el convento. Además, los colegios y las boticas eran centros de servicios que atraían la población adyacente. Por supuesto, los servicios religiosos contribuían activamente a definir los ritmos cotidianos de los habitantes de la zona bajo control de la parroquia en cuestión.¹¹

La división de las parroquias estaba delimitada por los accidentes geográficos, los ríos marcaban la configuración de estas. Permanecieron como unidades urbanas hasta mediados del siglo XVIII; la ciudad creció demográfica y físicamente, lo cual hizo necesario generar otro tipo de división con un carácter más administrativo que religioso, entonces en 1774 se emitió una ordenanza que dividía la ciudad en 4 cuarteles y 8 barrios, y el nombramiento de un alcalde por barrio; de manera que sustituía la división

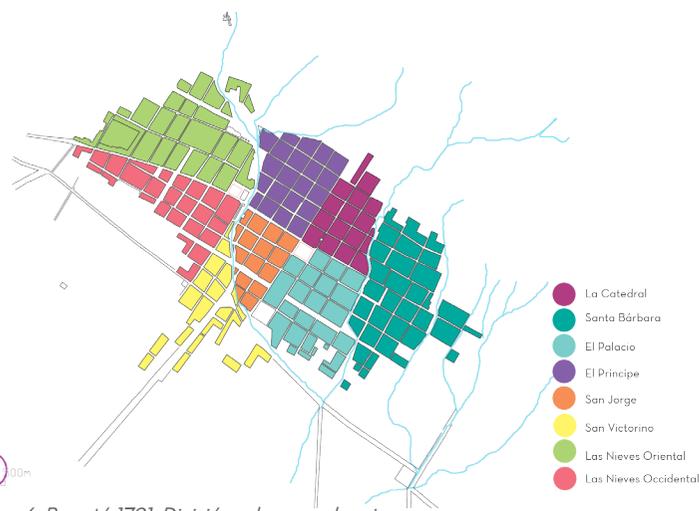


Plano 5. Bogotá 1784. Primera división urbana, Parroquias
 Elaboración propia, con la información recopilada.

¹¹ SALDARRIAGA Roa, Alberto. Bogotá siglo XX urbanismo, arquitectura y vida urbana. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá. 2000. p.48

Población 1775
 16.233 habitantes.





Plano 6. Bogotá 1791. División urbana en barrios.
Elaboración propia, con la información recopilada.

por parroquias aunque esta siguieron siendo usadas indistintamente. Los barrios creados fueron: La Catedral, con 15.5 manzanas, el Palacio, con 14 manzanas, el Príncipe, con 18 manzanas, San Jorge, con 11 manzanas, las Nieves Oriental, con 25 manzanas, las Nieves Occidental, con 22 manzanas, Santa Bárbara, con 17 manzanas, San Victorino, con 32 manzanas. Los respectivos alcaldes debían nombrar las calles y enumerar las construcciones, al igual que hacer la matrícula de sus habitantes, incluyendo todos sus datos personales; tenían por obligación que vivir en su respectivo barrio, estar al tanto de todo lo que ocurría en él y velar por su limpieza, orden y seguridad.

San Victorino; para ese entonces se encontraba en lo que era conocido como las afueras de la ciudad, en su límite hacia el occidente; era la puerta de entrada a esta por el camino de occidente que comunicaba con el río Magdalena. La Plaza de San Victorino estaba ubicada en el que más adelante sería el Barrio Santa Inés; la plaza fue de gran importancia debido a su localización estratégica como remate de la vía de acceso a la ciudad, por ser un paso obligado para acceder a esta, era el punto de entrada tanto de viajeros como de mercancías que surtían la

ciudad colonial. De allí que su vocación desde siempre ha sido la puerta de llegada de las distintas poblaciones a la ciudad. En 1792 se instaló allí una de las primeras pilas de agua públicas, elemento que potencio una fuerte actividad comercial. Ha sido entonces un escenario de encuentro entre personas de múltiples procedencias, un lugar de intercambio.

El antiguo barrio de Santa Inés, donde se encontraba la Plaza de San Victorino, en sus orígenes fue un barrio de arrabales; tenía una iglesia que llevaba su nombre. A nivel urbano representaba una ruptura con la tradicional traza en damero, ya que las quebradas que descendían de los cerros (San Agustín y San Francisco) rompían con su traza ortogonal, de manera que la plaza inicialmente tenía una forma triangular al ser un espacio residual que limitaba con el río San Francisco. En el extremo occidental del sector confluían los dos ríos provenientes de los cerros, y con el riego en época de lluvias se fue formando un jardín donde crecieron blancos y bellos cartuchos; pero otra sería la suerte con la que correría el sector y este jardín, dando paso en el futuro a uno de los lugares más temidos por los habitantes de la ciudad.



Plano 7. Bogotá 1791. Localización del área de estudio.
Elaboración propia, con la información recopilada.



Imagen 8. San Victorino 1810. Límite de la ciudad hacia el occidente.
Fuente: Eduardo Serrano. Historia de la fotografía en Colombia 1983. Imagen tomada de Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano, Copyright 1998



Imagen 9. San Victorino 1898. Pila de agua.
Fuente: SABOGAL BERNAL, Sandra Jinneth. Imagen y memoria de la transformación urbana de San Victorino. Bitácora urbano/territorial vol. 10 Universidad Nacional de Colombia (2006), p. 234 - 247

Población 1800
21.464 habitantes.
Población 1835
39.000 habitantes.



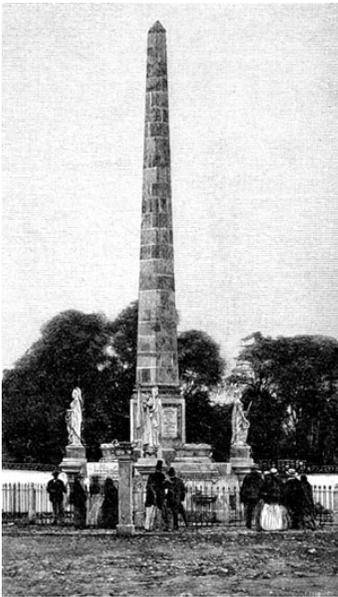
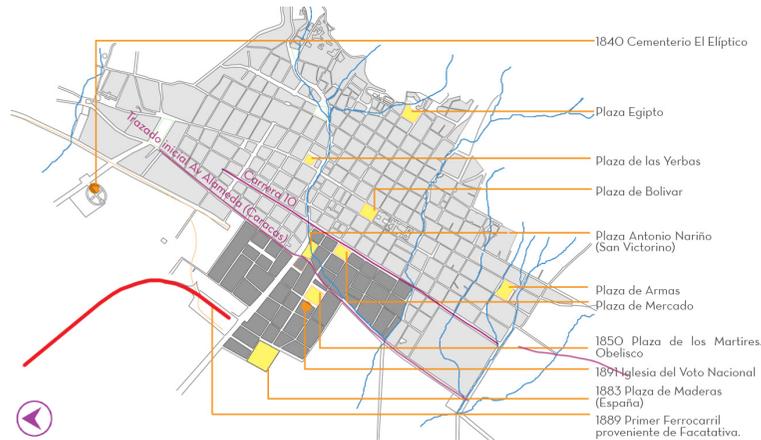


Imagen 10. Obelisco de los Mártires
 Fuente: El nuevo Bogotano (www.elbogotano.com)

Por cuestiones de salubridad en 1840 se construyó a las afueras de la ciudad, en el que más adelante sería el sector de Mártires el primer cementerio, llamado “el elíptico” junto con una capilla y una plazoleta. En 1850 se construyó la Plaza de Los Mártires en la antigua Huerta de Jaime, en el costado occidental de la Avenida de la Alameda (posteriormente Avenida Caracas), donde se levantó un obelisco en memoria de los mártires que lucharon por la independencia; este se convirtió en un lugar de la vida señorial, pueblerina y pintoresca.



Plano 8. Bogotá 1894. Crecimiento del área de estudio.
 Elaboración propia, con la información recopilada.

Al frente del sector, por el occidente, estaba la denominada Huerta de Jaime, el jardín donde ajusticiaron a la Pola, Antonia Santos, Mercedes Abrego, Camilo Torres, Francisco José de Caldas, y otros. Luego, desde el siglo XIX, se llamaría la Plaza de los Mártires. Allí, muchos años después un puñado de trabajadores de la “fotoagüita”, registrarían muchas escenas: recuerdos de amor en el corazón de una flor pintada en un papel de fotografía, una plaza en cuyo centro se levantó un obelisco (por mucho tiempo abandonado) con la inscripción: “Es dulce y decoroso morir por la patria”.¹²

12. GARZÓN, Germán y MORRIS Ingrid. El Cartucho, del Barrio Santa Inés al Callejón de la muerte. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2010. p.20

Dos manzanas más hacia el occidente se construyó en 1883 la Plaza de Maderas (más adelante cambiara su nombre a Plaza España) donde antiguamente se vendían materiales de construcción, leña, carbón y animales en pie; todo este tipo de actividades generaban contaminación ambiental, barro, polvo, heces, mendigos y a su vez una imagen negativa del sector, ya que seguía siendo parte de la periferia de la ciudad y no presentaba mayor desarrollo. En relación con la movilidad, el 24 de diciembre de 1884 se inauguró la primera línea de tranvía que comunicaba el centro con el sector de Chapinero, a lo largo de este siglo, el eje norte-sur tomo gran importancia, y el crecimiento de la ciudad se dio hacia el oriente y sur oriente, debido a la economía basada en la extracción de materiales para la construcción, lo cual generaba fuentes de empleo. Hacia el occidente no se presentaba un mayor crecimiento, más que unas cuantas manzanas debido al elevado precio de la tierra por su topografía plana hacia ese sentido, y la resistencia de los dueños de las haciendas a vender sus tierras.

El mismo año, Alfonso Acevedo, gobernador de la ciudad, ordeno prohibir el paso de carruajes y coches de mula por las calles principales de la ciudad, ya que estas eran estrechas y se deterioraban los empedrados y enlozados. Esto ratifico el carácter de la Plaza de San Victorino como puerto, ya que era el lugar de encuentro para quienes buscaban un medio de transporte para ir a las poblaciones aledañas.

A pesar de la desaparición de la iglesia en 1827, la plaza no perdió importancia e incluso podría pensarse que este “paganismo” favoreció el desarrollo del comercio en su interior: desprovista de imágenes religiosas o republicanas, la plaza respondía a su propio orden. Era una plaza para ser tomada por los aguateros, las carrozas, los caballos, la miel y las maderas, los vendedores y los compradores. Esta plaza hacía las funciones de puerto terrestre de la ciudad. En ella había constantemente un

Población 1881
 84.723 habitantes.



gran depósito de fardos y de materiales para construcción que venían a Bogotá del sur y del occidente transportado por el ferrocarril de la Sabana, para ser conducidos luego al centro de la ciudad en carros¹³ de resorte. Además, San Victorino fue el apostadero de carruajes, caballos, mulas y bueyes de tiro principalmente en los días de mercado, pues este se localiza muy cerca de la plaza.¹⁴

El resultado de este carácter que adquirió la plaza, fue determinante para lo que sería la vocación del sector, por un lado atrajo personas de distintas poblaciones que iban a la ciudad en busca de oportunidades económicas y laborales; fue el sitio de llegada de viajeros y negociantes de manera que allí se instalaron algunos de los primeros hoteles y estaderos; se dio la aparición de agencias de transporte de pasajeros. Estos hechos estuvieron acompañados de otro suceso importante; la migración del campo a la ciudad, como se expuso en el marco teórico fue una de las principales características que tuvieron un impacto en la ciudad por los sucesos que desencadenarían. Generó una concentración poblacional, para la cual la ciudad no estaba preparada; esto produjo cambios importantes a nivel económico y social, la creación de nuevos grupos sociales, economías de subsistencia y nuevas formas de violencia y exclusión.

La llegada del primer ferrocarril a la Estación de la Sabana ubicada en el sector de Mártires, en la calle 13 con carrera 18 que procedía de Facatativá con un trayecto de 40km el 20 de Julio de 1889 generó un gran impacto en las dinámicas de este sector, que apenas empezaba a surgir, junto con la Plaza de San Victorino se ratificó la vocación de esta área en general como terminal, y esto generó la

llegada de una creciente población visitante y la recepción e intercambio de mercancías.

Se produjo la concentración de una fuerte presencia comercial en el sector, la cual debido al creciente grupo poblacional y la necesidad de supervivencia, ocasionó un comercio de tipo semi-formal e informal que empezó a afectar de manera directa las dinámicas urbanas. La plaza pasó de ser un lugar de encuentro a ser un lugar de intercambio mercantil, se intensificó la actividad comercial y peatonal, se convirtió en un sector “popular” donde los vendedores ambulantes generaban una invasión al espacio público. En el costado occidental de la Plaza de los Mártires, se construyó la Iglesia del Voto Nacional en 1891, lo cual empezaría a configurar el sector. En 1904 se construyó el Hospital de San José, con los planos adoptados por el arquitecto italiano Pietro Cantini. El hospital, de propiedad de la Sociedad de Cirugía de Bogotá, fue inaugurado en 1925.

2.4 Periodo Republicano 1890 - 1930

A mediados del siglo XIX, en Santa Inés existía un lugar donde se realizaban actividades de reciclaje de basuras, estaba ubicado en la carrera 12 A entre calle 9 y 10, era la forma de ganarse la vida por parte de quienes no tenían acceso a otro tipo de trabajos. Para esta época debido a la migración ya empezaban a verse en la calle, los que la gente de la alta sociedad llamaba “sin oficio” en su mayoría eran una población mestiza que se rehusaba a los trabajos en los campos por la falta de garantías y decidían ir a la ciudad a probar suerte.

Para 1891 se crearon más de 30 negocios en el sector, lo cual hizo de este un lugar muy concurrido por los tipos de comercio que ofrecía. En 1894 era un sector de bastante interés debido a su cercanía con la Estación de la Sabana y a la plaza de mercado central, de manera que era un lugar reconocido por los servicios que prestaba a los visitantes.



Imagen 11. San Victorino 1887

Fuente: CARBONELL HIGUERA, Carlos Martín. El reordenamiento del espacio urbano en el sector de San Victorino y Santa Inés (Bogotá) en relación con las dinámicas de informalidad y marginalidad (1948-2010). *Territorios* 24 (2011), p. 131-163.



Imagen 12. Iglesia del Voto Nacional y Obelisco de los Mártires.

Fuente: Boletín Cultural y Bibliográfico - Banco de la República, Volumen 46 - 83 2012



Imagen 13. Hospital de San José 1917. Inaugurado en 1925.

Fuente: Colección Gumersindo Cuéllar. www.banrepultural.org/blaavirtual/imagen/gumercindo-cuellar/hospital-san-jose-bogota-colombia

13. Término utilizado en gran parte de Latinoamérica para referirse al coche o automóvil.
14. SABOGAL BERNAL, Sandra Jinneth. Imagen y memoria de la transformación urbana de San Victorino. *Bitácora urbano\territorial* vol. 10 Universidad Nacional de Colombia (2006), p. 237

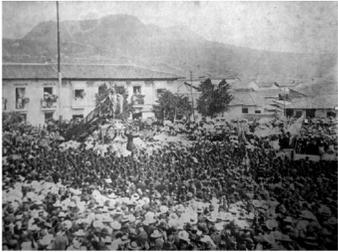


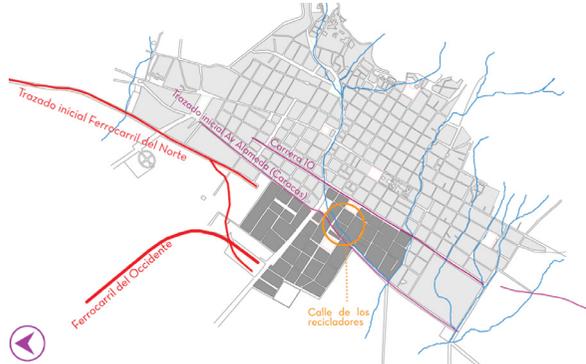
Imagen 14. 1910 Inauguración estatua de Antonio Nariño, Centenario de la Independencia.

Fuente: CARBONELL HIGUERA, Carlos Martín. El reordenamiento del espacio urbano en el sector de San Victorino y Santa Inés (Bogotá) en relación con las dinámicas de informalidad y marginalidad (1948-2010). Territorios 24 (2011), p. 131-163.



Imagen 15. Plaza Antonio Nariño (San Victorino)

Fuente: <http://cafe-y-tertulia.blogspot.de/>



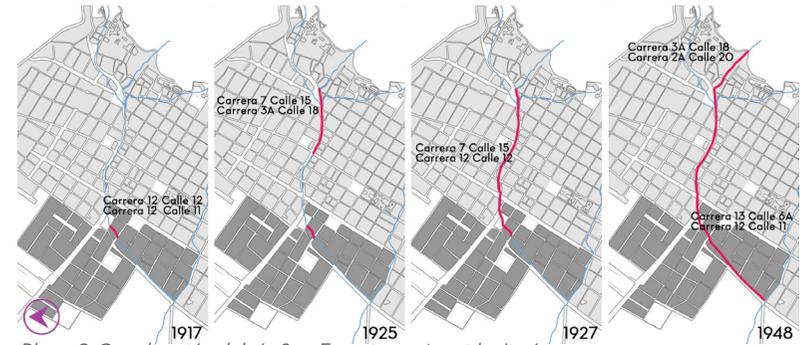
Plano 8. Bogotá 1894. Localización calle de los recicladores futura Calle del Cartucho
 Elaboración propia, con la información recopilada.

Las primeras muestras de lo que sería el futuro del sector se evidenciaron a finales del siglo XIX en 1883 y durante los primeros 30 años del siglo XX. En las calles abundaban jóvenes en búsqueda de un medio de subsistencia, eran serviciales con los transeúntes, se ofrecían para cargar las compras, acompañarlos a casa, ayudarles a cruzar la calle, hacían de voceros para los lugares de venta, para ofrecer los periódicos, descargaban mercancías; todo esto a la espera de alguna retribución. Pero debido a la pobreza que se presenciaba en el sector se empezaron a formar pandillas, que trataban de sobrevivir a la ciudad, perjudicando a la sociedad; todas estas personas que vivían en la calle empezaron a ser llamadas “indigentes” o “gamines”¹⁵. La calle en ese entonces se convirtió en un lugar de sustento, y en un medio de comunicación y expresión. El ámbito urbano era un lugar de marginalidad.

En 1910 la Plaza de San Victorino cambio su nombre a Plaza Antonio Nariño; como hecho conmemorativo del centenario de la Independencia, y un gran significado para el periodo republicano, se erigió la estatua del prócer, removiendo la antigua pila. La estatua fue inaugurada el 20 de julio de 1910, momento en que la plaza adquiriría una importancia a nivel cultural y como

equipamiento urbano. Se creó una plazoleta que rodeaba la estatua para permitir que las líneas del tranvía que llegaban a San Victorino pudieran dar la vuelta y de esta forma reforzar el significado simbólico de la plaza convirtiéndola en un hito urbano.

Con la canalización del río San Francisco entre 1919 y 1925, se dio paso a la Avenida Jiménez que se extendió hasta a Plaza de San Victorino; lo cual le abría las puertas a la modernidad al sector. Los antiguos puentes desaparecieron y esto generaba un paso más ágil para el tránsito vehicular, una mejor conexión entre el interior del centro con la ciudad y a su vez mejoraron las condiciones de higiene y saneamiento. El proyecto se ejecutó, aunque no todo el trayecto corrió con la misma suerte; su financiación se hizo a través de un modelo de pago poco usual, bajo el sistema de contribución de valorización, que se refiere a “una contribución sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local”¹⁶, es decir que la realización de las obras dependía de los pagos que hicieran los dueños de las propiedades que eran colindantes con el río, ya que estos predios eran los más beneficiados. Lo que ocurrió debió a este sistema de pago, fue una diferencia en la canalización de los



Plano 9. Canalización del río San Francisco - Avenida Jiménez
 Elaboración propia, con la información recopilada.

distintos tramos, ya que se consideraba que debía iniciarse desde los cerros hacia el occidente hasta llegar al cruce con el río San Agustín, pero esto se vio modificado dependiendo de la capacidad

Población 1907
 86.328 habitantes.
 Población 1912
 121.257 habitantes

15. En Colombia el término gamín, es utilizado para referirse a un niño que vive en la calle, con reputación de ser ladrón. La palabra viene del francés gamín, que significa chiquillo, chico, niño o adolescente.

16. Gerencie: <http://www.gerencie.com/contribucion-por-valorizacion.html>

económica de los dueños de los predios. De manera que el orden en que se iniciaron los tramos, como se ven el gráfico fue según la disponibilidad de los pagos, lo cual ocasiono que algunas áreas cobraran más importancia y surgieran más que otras, donde las obras tardaron más en ejecutarse y su entorno se perjudicaba cada vez más.

Los tramos realizados en la primera y segunda etapa, contaron con obras importantes financiadas a su vez por inversores, como el edificio del periódico El Tiempo, elegantes hoteles y centros comerciales y financieros, que empezaron a darle una visión monumental a la nueva avenida, pero unas manzanas más hacia el occidente se encontraba el sector del comercio informal donde esta obra no se podía considerar como una avenida monumental, ni una vista hacia al progreso. Era entonces evidente que los ideales modernistas de los inversores se centraban en lugares en los cuales se podía obtener un beneficio, y una valorización.

El río fue reemplazado por una calle demasiado estrecha para cumplir con las condiciones de una avenida monumental; ubicada en una zona cuyas características sociales no eran las de orgullo ni las de mostrar, nunca representó una vía de comunicación importante para la ciudad. Además, la canalización de este tramo no participó de las expectativas de fomento al dinamismo económico característico del sector del primer tramo mencionado, distinguido por la presencia de centros financieros y políticos, hoteles de lujo y locales de comercio formal.¹⁷

Después de la canalización del río, la calle de los recicladores se convirtió en el escondite de los delincuentes, allí se instalaron pandillas y todo aquel que no tenía un hogar, ya que debido a su morfología era el lugar idóneo para la realización de actividades ilícitas; adquirió el nombre de “La calle del cartucho” debido a su cercanía con el antiguo jardín dicen algunos, otros le atribuyen el nombre a

los conos de cartón en donde se vendía el hilo, ya que en estos fue donde se empezó a comercializar la droga, era conocida como la calle del diablo. La imagen del barrio se empezó a ver deteriorada, a causa del tipo de actividades que se empezaron a desarrollar allí, la venta de licor adulterado en botellas de perfume recicladas y la inhalación de vapores para calmar el hambre.

Existió un Hospicio creado en 1938, que más adelante dio paso el Departamento de protección y asistencia social en 1960. La labor de este lugar era recoger a madres e hijos de escasos recursos que vivían en la calle, mediante una “limpieza” y lo que hacían era desplazarlos a las periferias de la ciudad, ya que buscaban ocultarlos y alejarlos de la sociedad. Para este año Bogotá contaba con cerca de 330.312 habitantes de los cuales cerca de 170.000 provenían de otras partes del país

Con el paso del tiempo la Estación de la Sabana fue tomando mayor importancia, ya que se construyeron nuevas líneas de comunicación en sentido norte y sur, que facilitaban la movilidad y el transporte de mercancías. En 1917 se construyó la actual fachada, esto determino la configuración espacial del sector, también llamado la Sabana, y del centro de la ciudad; ya que en torno a esta se organizó un sector dedicado a la recepción e intercambio de mercancías, y a su vez se configuro como la puerta de llegada para visitantes y extranjeros; lo cual produjo una creciente migración que más adelante sería la principal causa de crecimiento de la ciudad.

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.¹⁸

18. CARDEÑO MEJÍA, Freddy Arturo. Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2007. p.23



Imagen 16 - 17. 1920 Canalización río San Francisco
Fuente: Revista Credencial Historia. (Bogotá - Colombia) N. 33. 2001



Imagen 18. Avenida Jiménez
Fuente: ATUESTA ORTIZ, María. La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX, Territorios 25 (2011), p.191-211.

Población 1918
143.994 habitantes.
Población 1928
235.421 habitantes



Periodo Republicano 1890 - 1930
CASO DE ESTUDIO: BOGOTÁ, SECTOR MÁRTIRES Y SAN VICTORINO

17. ATUESTA ORTIZ, María. La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX, Territorios 25 (2011), p.206



Imagen 19
1917 Fachada Estación de la Sabana
Fuente: Juan Pablo Cruz / Yarleys Pulgarín, "Estación del Ferrocarril de La Sabana," Herencia MIA | Bogotá D.C., <http://www.herenciamia.org/bogota/items/show/64>.



Imagen 20. Ferrocarril de la Sabana
Fuente: Revista Cromática. 2013

Fue un periodo donde se evidencio un clasismo y una división social muy marcada, la gente de la alta sociedad, habitante tradicional de la ciudad eran conocidos como "cachacos"¹⁹. La falta de oportunidades en otras regiones del país, y la violencia en el campo hicieron de la capital un lugar de refugio para múltiples visitantes, que llegaban a la ciudad con sus atuendos y equipaje dejando todo atrás, en busca de oportunidades. Eran personas que viajaban habiendo comprado únicamente un pasaje de ida y en sus mentes no se pasaba la idea de volver a su lugar de origen. Fue así como los cachacos empezaron a llamarlos costeños a los que provenían de la costa, paisas a los de Antioquia, llaneros a los de los llanos orientales, boyacenses a los de Boyacá, pastusos a los de Pasto y así dependiendo de la región. Esta población fue llegando y ocupando barrios y casas que iban siendo abandonadas por parte de sus habitantes tradicionales que iban en busca de lugares más exclusivos. La migración del campo a la ciudad trajo una ola de pobreza y delincuencia, existía entonces una estigmatización, y un menosprecio hacia la población menos favorecida.

2.5 Periodo Moderno 1930 - 1980

El hecho más trascendente, que genero los cambios más importantes y tal vez los más drásticos en el sector y en la ciudad en general fue el 9 de Abril de 1948, la fecha del conocido Bogotazo, este fue un acontecimiento que marco la historia de la ciudad, cuando fue asesinado el líder político del partido liberal Jorge Eliecer Gaitán; no solo fue determinante para lo que sería la actividad política en la ciudad, también tendría implicaciones en el ámbito urbano.

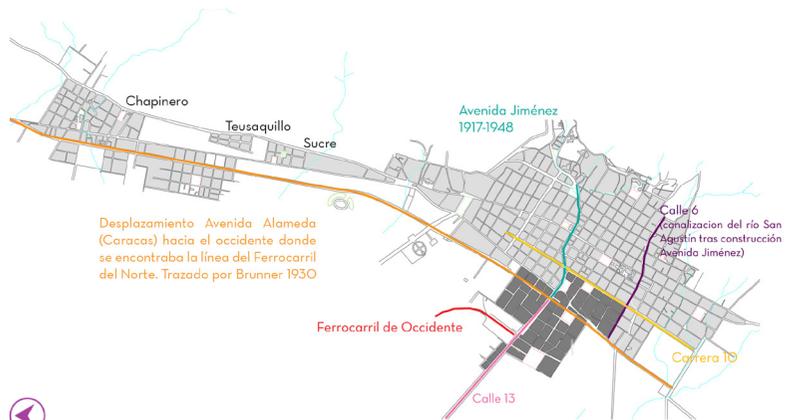
¹⁹. La palabra cachaco actualmente se usa para referirse a personas nacidas en Bogotá. Se cree que viene de la palabra casaca, que era un tipo de chaqueta de ceremonia parecida al frac y usada por los nobles en la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX. Se empezaron a llamar cachacos a los jóvenes elegantes, cultos y refinados que habitaban en la sabana de Bogotá y usaban casaca para diversas ocasiones

Antes de este suceso, para 1946 existía ya una gran demanda de viviendas, se presentaba un hacinamiento producto del crecimiento poblacional. La ciudad pedía un cambio, una modernización, que no era posible ejecutar tan fácilmente ya que los nuevos urbanistas de la época se enfrentaban a la herencia de la ciudad colonial, la cual con sus estrechos perfiles viales dificultaba el tránsito y existía un déficit de equipamientos. El centro había conservado su estructura física casi desde el siglo XVII pero por el otro lado su población había aumentado considerablemente. La configuración urbana empezó a evidenciar cambios en los nuevos trazados; en el barrio del Voto Nacional y San Victorino las manzanas eran cuadradas, mientras que las nuevas eran más alargadas y estrechas de manera que podían aprovechar mejor el espacio y generar más unidades de vivienda.

La zona occidental de la ciudad se consolido como el sector de comercio e industria; el tipo de industria que se llevó acabo fue de bienes no duraderos, pequeños talleres se establecieron allí. Esta actividad se fue extendiendo cada vez más hacia el occidente debido a la cercanía con la Estación de la Sabana y a la calle 13 que representaba la salida de la ciudad y una importante conexión regional.

Estas circunstancias hicieron que se empezaran a desarrollar barrios obreros a los alrededores de la estación por lo cual existía una gran disponibilidad de mano de obra que ayudo a afianzar aún más esta actividad.

Así, las haciendas se fueron urbanizando y dieron paso a los barrios La Estanzuela, La Pepita, La Sabana, El Listón, y La Favorita todos estos en Mártires. El crecimiento de la ciudad era necesario, de manera que se empezaron a trazar vías desde el centro hacia las periferias, al norte, sur y occidente para la construcción de nuevos barrios. La ciudad empezó a crecer de forma alargada dejando una serie de vacíos, ya que los nuevos barrios aparecían dispersos a lo largo de las vías, funcionaban como bloques independientes.



Plano 10. Bogotá 1920. Expansión hacia el norte.

Elaboración propia, con la información recopilada.

*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*²⁰

Se vio la necesidad de planificar y regular el desarrollo que se estaba presentando en la ciudad; en 1929 se creó el Departamento de Urbanismo, que se encargaría de crear una normativa para el futuro crecimiento y de su red vial; el presidente de esta época, Enrique Olaya Herrera invitó a la ciudad al arquitecto austriaco Karl Brunner, quien venía de trabajar en el Ministerio de Obras Públicas de Chile, y en 1933 lo nombro director del departamento. Brunner trabajó durante 15 años en la ciudad (1933-1948); su periodo coincidió con la llegada de la arquitectura moderna al país, se construyeron obras emblemáticas como la Biblioteca Nacional 1933, y la Universidad Nacional 1936 entre otras. El interés por la ciudad y la arquitectura se tradujo en la

20. CARDEÑO MEJÍA, Freddy Arturo. *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2007. p.35*

creación en 1936 de la primera facultad de arquitectura en la Universidad Nacional, donde Brunner a partir de 1938 dictó la cátedra de Urbanismo, la primera promoción se graduó en 1941.

Para ese entonces Bogotá contaba con 270.000 habitantes, era una ciudad con grandes problemas de hacinamiento, higiene y movilidad. En 1936 Brunner generó el Primer Plan de Desarrollo Urbano para Bogotá, dentro del cual planteaba el traslado de los barrios obreros ubicados en el pie del cerro, hacia el sur y las periferias para descongestionar el centro y solucionar algunos problemas de saneamiento y a su vez la recuperación de este espacio natural; la creación de una red de parques y espacios de recreación; la ampliación de vías principales como, la Avenida la Alameda carrera séptima, la calle 26 y la Avenida Chile; y la creación de barrios como Bosque Izquierdo, Gaitán, Santa Lucía, Palermo, Centenario y el Campin, que son considerados hoy en día como bien planificados. Pero también dentro de sus criterios de traslado de los barrios obreros estaba la consideración de que estos debían estar ubicados en terrenos planos ya que los cerros debían ser para los adinerados que podían financiar la dotación de servicios que se requerían.

La aparición espontánea de barrios, a “saltos” género unos vacíos intersticiales, ya que se formaron fragmentos dispersos, ubicados a lo largo de los ejes viales; Chapinero para ese momento estaba ubicado en lo que se conocía como el norte de la ciudad, su importancia era debido a que este era el sitio de recreo de la élite bogotana, el norte siempre considerado como el lugar de dispersión y fines de semana de los más adinerados, al que se accedía en coche o en el tranvía que circulaba por la carrera 14 (Avenida la Alameda posteriormente Avenida Caracas). La tendencia de la búsqueda de exclusividad en la zona norte llevó al desplazamiento voluntario de las familias de clase media y alta de las zonas tradicionales del centro, La Candelaria, a



Imagen 21. Karl Brunner
Ingeniero y arquitecto graduado de la
Technischen Hochschule Wien y
Doctor en Ciencias Técnicas
Fuente: Biografías Biblioteca Virtual del Banco de
la República

- URBANIZACIONES
1. Palermo, 1934
 2. Anteproyecto El Campín, 1934
 3. El Retiro, 1939
 4. Medina, 1935
 5. Barrio Obrero, centro social y deportivo, 1935
 6. Proyecto El Campín
 7. San Luis, 1936
 8. El Bosque Izquierdo, 1936
 9. Barrio El Centenario, 1938
 10. Ciudad del Empleado, 1942
 11. Ciudad Satélite, 1942
- ENSANCHES Y PLANES VIALES
12. Estudio sobre el ensanche sur, 1934
 13. Estudio sobre el ensanche occidental, 1934-1935
 14. Estudio del ensanche de la Calle Real, 1935
 15. Estudio sobre la construcción de la avenida Central, 1935
 16. Plan vial para Bogotá, 1936-1937
 17. Apertura de vías, 1934
 18. Plano regulador y ensanche de Bogotá
 19. Regulación de la avenida Caracas
 20. Regulación de la avenida Jiménez
- EQUIPAMIENTOS
21. La Media Torta
 22. Jardines de la Escuela Bellavista
 23. Estadio El Campín
 24. Monumento a Humboldt
 25. Clínica de emergencia
 26. Proyecto de un hotel diurno (subterráneo)
 27. Terraza mirador Paseo Bolívar
 28. Prolongación de la calle 26
 29. Paraderos para el tranvía
 30. Kioscos para el Paseo Bolívar
- PARQUES
31. Parque Paseo Bolívar
 32. Parque calle 13, carrera 26
 33. Plaza de Nariño
 34. Parque Santander
 35. Parque Santa Sofía
 36. Parque San Martín
 37. Parque San Diego
 38. Parque forestal El Salitre
 39. Bosque Panamericano
 40. Parque San Fernando
 41. Parque barrio La Estrella
 42. Parque Bosque Calderón Tejada
 43. Parque 20 de Julio
 44. Parque Los Rosales
 45. Avenida Sebastián de Belalcázar

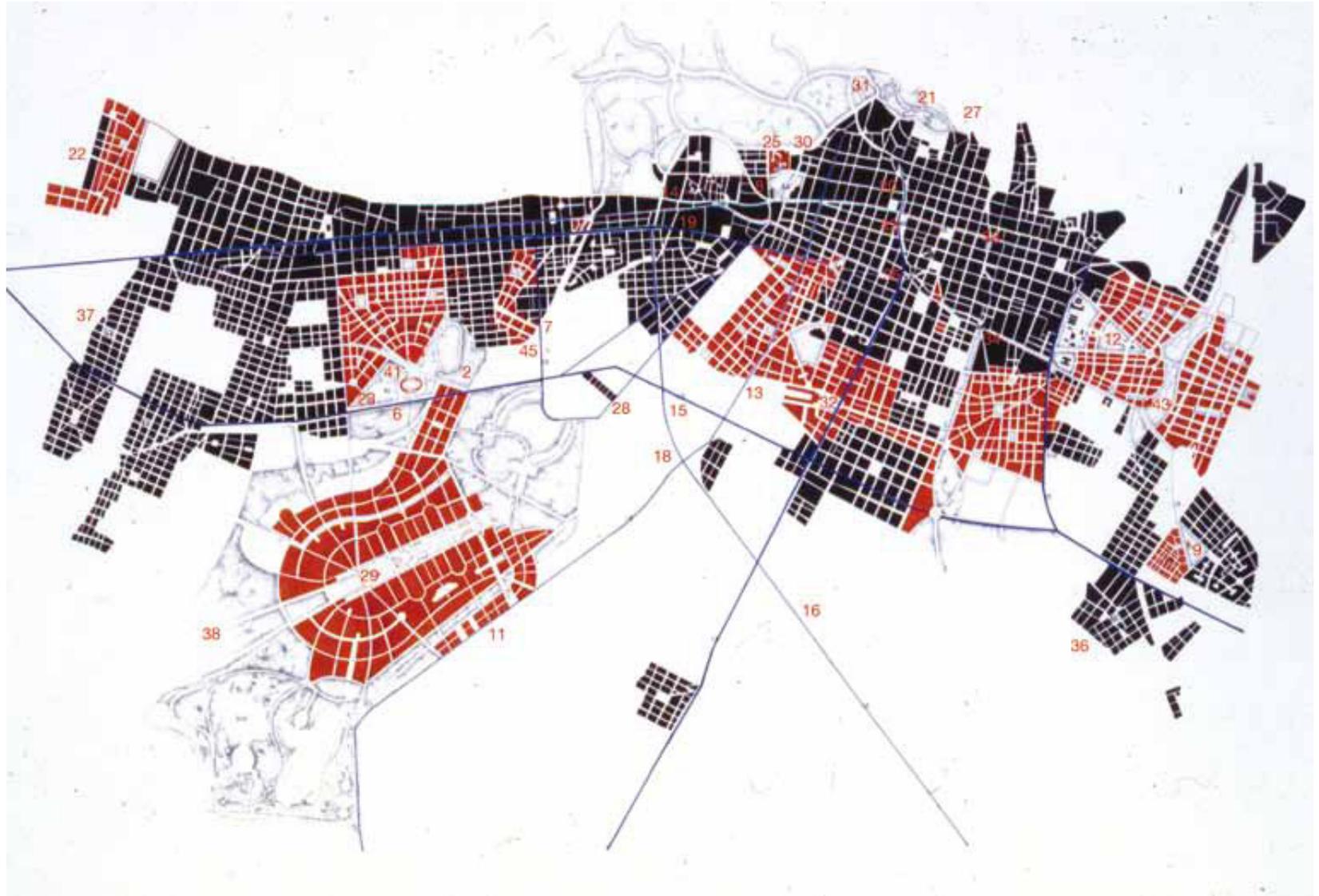


Imagen 22. Karl Brunner, proyectos y urbanizaciones para Bogotá, (color rojo) sobre le plano de 1930.
 Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951: Precisiones en torno al Plan Director

los alrededores del Ferrocarril de Norte. A lo largo de las vías que comunicaban el centro con Chapinero empezaron a aparecer casas quintas, a ambos costados de la Avenida Alameda, fortaleciendo la formación de barrios exclusivos, como La Merced, Teusaquillo, Santa Teresita, La Magdalena y Palermo.

En la arquitectura colombiana hay una deliberada intención de importar estilo europeos en el diseño y construcción de las viviendas de los sectores de élite. El estilo inglés goza de un alto prestigio entre los arquitectos y sectores socialmente dominantes de la urbe bogotana en expansión a mediados de la década del treinta del siglo XX. Elementos estilísticos que recuerdan la arquitectura victoriana: la ventana de bahía, el ladrillo a la vista, los techos inclinados. En definitiva, el norte de la ciudad permitió la construcción de lujosos chalets donde parecía que no vivía nadie por la tranquilidad del lugar, pero donde residió una clase reservada y casi invisible de aristócratas ciudadanos. Solamente faltaba adornar estas urbanizaciones y barrios con una lujosa avenida decorada con árboles ornamentales, mullidas alfombras de césped, caminos peatonales rodeada de hermosas mansiones; esta avenida de corte europeo de "ciudad jardín" fue la Avenida Caracas²¹

Respecto al trazado vial de acuerdo con los planteamientos de Brunner, se proponía la ampliación de vías centrales, y también el desplazamiento de la línea del ferrocarril que estaba en la carrera 14, hacia el occidente, dando paso a la aparición de la Avenida la Alameda, llamada así por su imagen estética, pero según el acuerdo 53 del 18 de noviembre de 1933, se denominó oficialmente como Avenida Caracas; para Brunner esta vía fue concebida como los boulevard de París o las ramblas de Barcelona, con doble

calzada en ambos sentidos y un gran paseo arborizado con anchas sendas peatonales, iluminación y mobiliario público, haciéndola monumental y representativa. La aparición de esta gran avenida fue necesaria debido al aumento de tráfico rodado en la ciudad; en 1939 circulaban por la ciudad cerca de 6.034 vehículos (entre buses, camiones, coches y motos) para 1940 la cifra había ascendido a 7.195, en 1948, se calculaba que por la ciudad circulaban cerca de 15.058 coches y dos años después la cifra había ascendido a 18.461.

Los planteamientos de Brunner han sido criticados por los urbanistas posteriores, porque consideraron que sus obras habían sido de carácter puntual y disperso, y que no había cumplido con la labor de abarcar la ciudad de forma global, y en cuanto al trazado de la Avenida Caracas, se censuró la visión de un corredor de espacio público que planteo para una ciudad que estaba creciendo y aumentando el tráfico rodado y el ancho de esta avenida debido a su carácter estético no cumplía su carácter funcional para el cual había sido concebida, esta angosta vía no respondía a las necesidades con sus calzadas insuficientes, y así en 1967 los nuevos arquitectos y urbanistas para mejorar las condiciones de movilidad ampliaron la avenida, de dos a cuatro carriles en cada sentido, ahora no quedan rastros, solo quedan recuerdos de sus corredores y jardines verdes.

Brunner trabajo también como Consejero oficial para cuestiones urbanísticas en Popayán, Pasto, Manizales, Santa Marta, Girardot, Medellín y Buenaventura, y en 1948 regreso a Austria. A pesar de las críticas que existen a su trabajo, es clave resaltar que antes de Brunner, en Bogotá no había existido ningún estudio ni planteamiento acerca de la planificación urbana, de manera que fue quien introdujo dichos conceptos para el estudio de una ciudad que estaba aún atada a su trazado colonial, con grandes problemas de diferencias sociales, creciendo aceleradamente y sin ningún tipo de control.



Imagen 23-24-25. Avenida Caracas (Antigua Alameda)

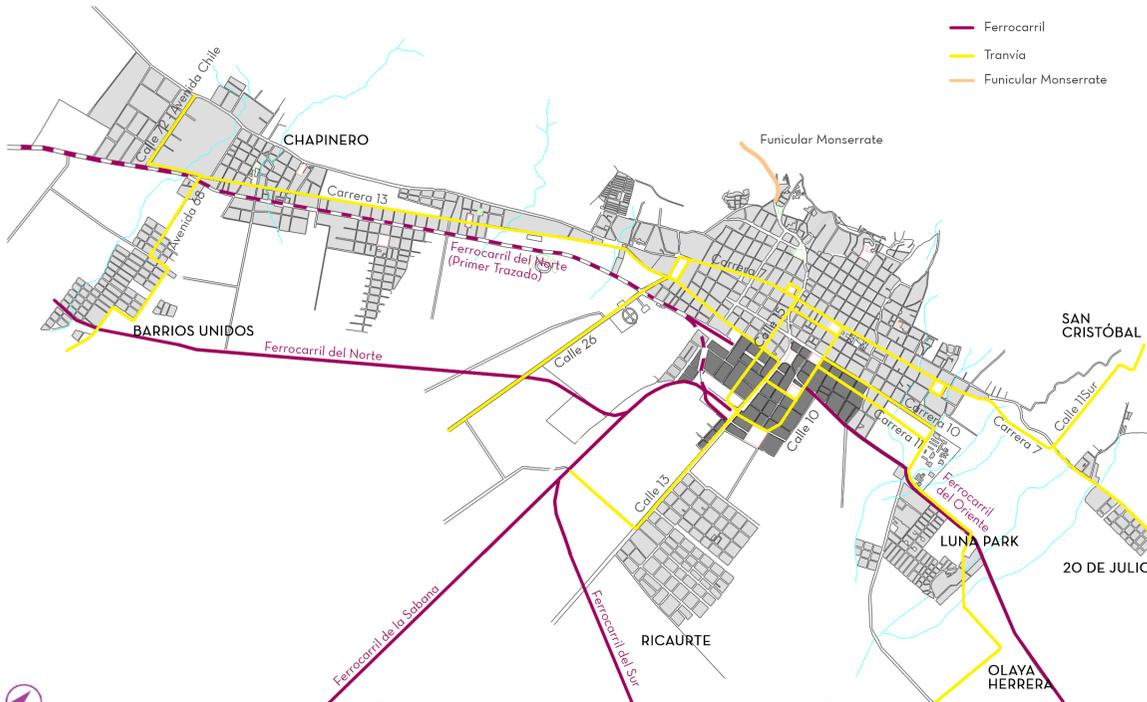
Fuente: PUENTES GONZÁLEZ, William Fernando. La Avenida Caracas un espacio hacia la modernidad 1933-1948. Revista de Arquitectura vol. 10. Universidad Católica de Colombia (2008), p. 4 - 9



Imagen 26. Conjunto de viviendas en Chapinero

Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951: Precisiones en torno al Plan Director

21. PUENTES GONZÁLEZ, William Fernando. La Avenida Caracas un espacio hacia la modernidad 1933-1948. Revista de Arquitectura vol. 10. Universidad Católica de Colombia (2008), p. 6-7



Plano 11. Movilidad Bogotá 1910-1951
 Elaboración propia, con la información recopilada.

El crecimiento demográfico de Bogotá ya era notable,

entre los años 1938 y 1948 la población aumentó en 180.000 habitantes, contando al final de dicho periodo con aproximadamente 500.000 habitantes. En un corto periodo de tiempo paso de ser una ciudad compacta, a una expandida, y desintegrada con tendencia hacia el norte. Para 1945 una decisión administrativa ordenó la adquisición de la manzana triangular que era necesaria para regular la Plaza de San Victorino y así lograr su ensanchamiento.

Una ciudad fragmentada y diferenciada social y culturalmente va surgiendo de todo este proceso de expansión y “mejoramiento” urbanístico. La tendencia natural que las clases adineradas se ubiquen en el nororiente y los barrios obreros y populares se sitúen al sur occidente reflejada en el plano de lo

territorial el carácter discriminatorio, clasista y esnobista de la sociedad colombiana. En esta dirección son claras las políticas y disposiciones para resolver necesidades en infraestructura, servicios públicos y dotaciones urbanas privilegiando al norte y reforzando los problemas, exclusión y marginalidad en otros puntos cardinales de la ciudad.²²

La ley 88 de 1947, exigía un instrumento de regulación y planeación para poder enfrentar las problemáticas de expansión urbana, debido al crecimiento acelerado y clandestino en pequeñas porciones, Charles-Edouard Jeanneret Gris más conocido como Le Corbusier, icono de la arquitectura moderna, visitó la capital y fue contratado junto con la TPA (Town Planning Associates) para la realización de un Plan para Bogotá.

Le Corbusier era el exponente más conocido del urbanismo funcional, y era partidario de la modernización radical de la ciudad tradicional con base en la introducción de conjuntos de rascacielos residenciales, autopistas elevadas, centros cívicos y zonas verdes, siguiendo un esquema de separación de funciones vitales básicas de la ciudad moderna propuesta por la Carta de Atenas de 1933.²³

El Plan para Bogotá se componía de dos partes, un Plan Piloto o Plan Director a cargo de Le Corbusier y un Plan Regulador a cargo de Josep Lluís Sert y Paul Lester Wiener TPA (1949-1953). El Plan Piloto sirvió de base para el Plan Regulador, el primero era el modelo y el segundo definía detalles, y especificaba sistemas de estructura. El Plan Piloto

22. PUENTES GONZÁLEZ, William Fernando. La Avenida Caracas un espacio hacia la modernidad 1933-1948. Revista de Arquitectura vol. 10. Universidad Católica de Colombia (2008), p. 8

23. MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. Bogotá: Anatomía de una Transformación: Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004. p.51



Imagen 27. Le Corbusier, Plan Director de Bogotá (1950) regional: plano resumen de habitar, trabajar y recrear el cuerpo y el espíritu. En lo regional, dónde localizar el aeropuerto internacional y cómo sería el esquema de vías de aproximación a la capital, cómo se tratarían los pueblos y qué papel jugarían los cursos de agua de la Sabana



Imagen 28. Le Corbusier, Plan Director de Bogotá (1950) metropolitano: plano resumen de habitar, trabajar y recrear el cuerpo y el espíritu. En la escala metropolitana, qué tratamiento darle a la natural geografía hídrica, cómo manejar las áreas fuera del perímetro acordado, que fue la avenida Cundinamarca.



Imagen 29. Le Corbusier, Plan Director de Bogotá (1950) urbano: plano resumen de habitar, trabajar y recrear el cuerpo y el espíritu. En lo urbano, una clara zonificación de las cuatro funciones, que se definían con manchas de color convenidas por CIAM.

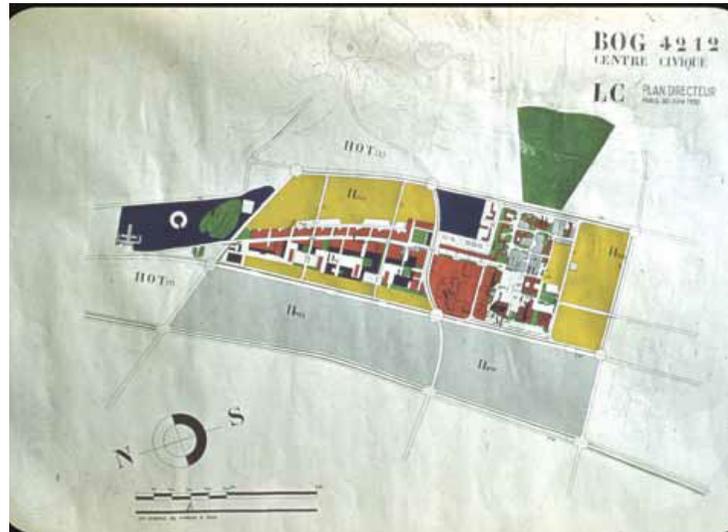


Imagen 30. Le Corbusier Plan Director de Bogotá (1950) centro cívico: plano resumen de habitar, trabajar y recrear el cuerpo y el espíritu. En el centro, la reestructuración de usos, la búsqueda de mayores densidades, el tratamiento de espacio vecino a la plaza de Bolívar.



Imagen 31. Le Corbusier en la Universidad Nacional, en su primera visita, en 1947. Le Corbusier; Augusto Tobito; Jorge Gaitán Cortés; Fernando Martínez Sababria; Jorge Arango Sanín; Emma Villegas de Gaitán; Paul Lester Wiener.

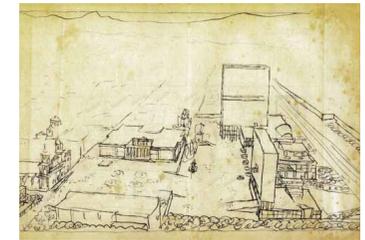


Imagen 32. Le Corbusier vista del centro cívico

Imagen 27 - 32
Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951:
Precisiones en torno al Plan Director

Imagen 33. Le Corbusier, proyecto Plan Director para Bogotá: plano del Centro Cívico.

Propuesta de Le Corbusier, conservación de algunos edificios y casas antiguos, la creación de un centro cívico vertical, con la inserción de unidades habitacionales. Las vías que organizan el Centro Cívico ya están definidas: paralelas a la montaña: las carreras 4.^a, 10.a y 14 y en sentido perpendicular, la calle 6.^a, la avenida Jiménez y la calle 26. Unos trazos ya insinúan la disposición de las unidades en el costado oriental de la carrera 10.^a, en la parte central. La carrera 10.^a empieza a manifestar su carácter doble, como vía principal de flujo rápido, y como vía de acceso al sector, de flujo moderado. Así mismo, ya se precisan los puntos de cruce, conflictivos con las vías perpendiculares

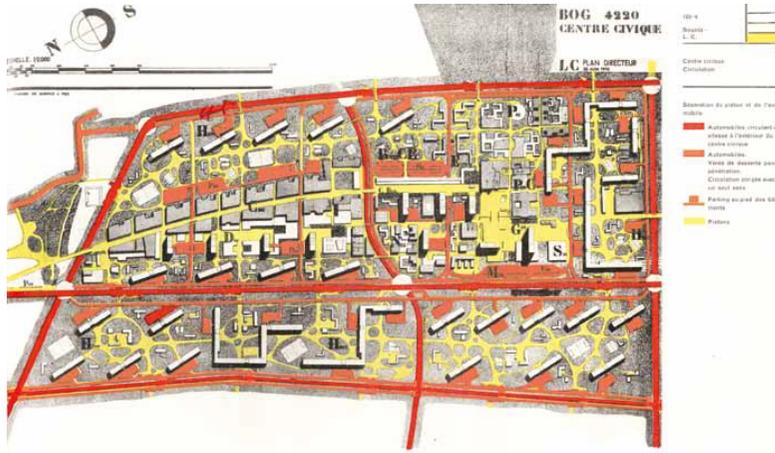
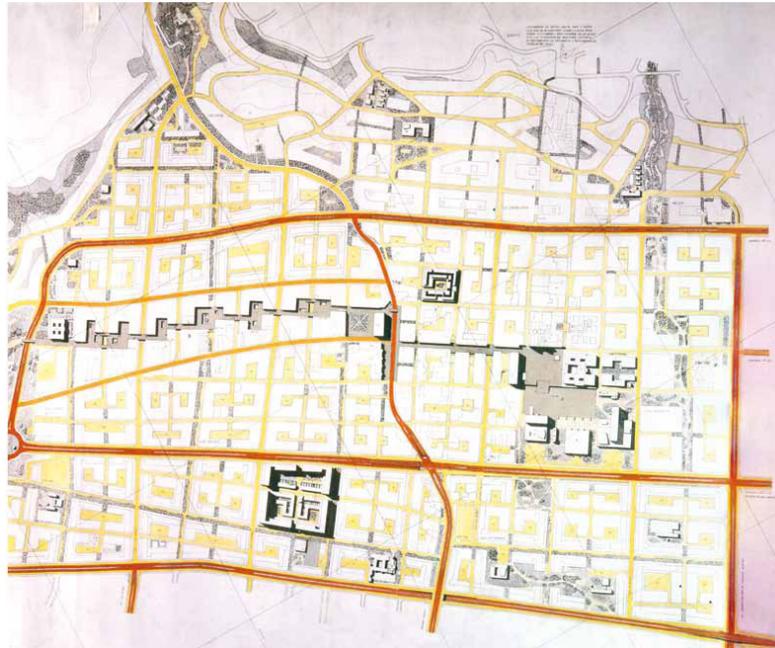


Imagen 34. Sert y Wiener, Plan Regulador para Bogotá (1952): plano del Centro Cívico.

Wiener y Sert proponen una zona central para Bogotá que mantiene el trazado en retícula y señalan dos polos de desarrollo: un centro recreativo cultural en la zona de la calle 26 alrededor de la plaza de toros, unida al parque Santander por una vía peatonal nueva que atraviesa las manzanas entre la 7.^a y la 5.^a. Mantienen la peatonalización de la 7.^a que conduce a la plaza de Bolívar y dejan la ampliación propuesta por Le Corbusier. Desaparecen las unidades habitacionales. En resumen: Sert respeta la retícula y propone soluciones volumétricas que se insertan dentro de las manzanas.



Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951: Precisiones en torno al Plan Director

era de tipo general, estaba enfocado a regular el crecimiento acelerado de la ciudad; definía el perímetro urbano, una zonificación de la ciudad y la clasificación del sistema vial. El Plan Regulador definía de manera más particular elementos que ya venían fundados en el Plan Piloto, ya que definía los usos y actividades en la zonificación establecida, las alturas, normativa de edificación, densidad de población, perfiles viales, aparcamientos, mobiliario de espacio público y servicios públicos. Dentro de los requisitos para el Plan estaba la elaboración de un plan para el Centro Cívico, el cual generó bastante controversia y no fue acogido, ya que las propuestas de Le Corbusier consistían en conservar únicamente nueve manzanas del centro histórico, y demoler las restantes para crear rascacielos administrativos y residenciales; hacer el trazado de bulevares para resolver los problemas de tráfico y comunicar el centro con la periferia; fueron propuestas muy radicales que no tenían en cuenta los comportamientos sociales, económicos y políticos del momento y mucho menos la historia y legado de esta zona para la ciudad. Sus propuestas estarían relacionadas con los hechos ocurridos en el Bogotazo, que serán explicados más adelante

El Plan Regulador no llegó a ser una norma oficial, el Plan Piloto fue legalizado con el decreto 185 de 1951, pero no fue ejecutado por motivos políticos y técnicos debido a la situación que enfrentaba el país. Este fue el periodo de la dictadura en Colombia (1953-1957), donde el gobierno militar realizó la construcción de equipamientos, sin estar basados en ningún plan, e influyeron en la transformación de la ciudad; la migración del campo a la ciudad no permitió un control del crecimiento de la ciudad.

El Plan desde sus inicios fue catalogado como “funcionalista” y muy criticado; en 1946 se creó la revista PROA por el Arquitecto Carlos Martínez, esta revista era el portavoz de la arquitectura moderna en Colombia, y en ella surgió el debate acerca del Plan para Bogotá, criticando las propuestas de Brunner y Le Corbusier según los postulados de la CIAM.

*La inutilidad del Plan para Bogotá ha sido destacada por varios intelectuales bogotanos. Para Saldarriaga (Saldarriaga y Fonseca, 1984), fue un instrumento obsoleto antes de ser terminado, para Vargas (Vargas, 1987) es un plan descontextualizado de la realidad social y cultural de la Bogotá de entonces, y para Salmona (Salmona, 2003) un ejercicio que aportó muy poco.*²⁴

A pesar de que el plan no se ejecutó como estaba propuesto, el planeamiento urbano en años posteriores adoptó algunas de las propuestas y la clasificación vial propuesta.

El 9 de Abril de 1948 alrededor de la 1 de la tarde cuando se dirigía a almorzar frente a su oficina ubicada en el centro de la ciudad, fue asesinado Jorge Eliécer Gaitán, candidato del Partido Liberal a la Presidencia de la República para el período 1946-1950. Una fuerte ira se desató en las calles y recayó sobre las edificaciones, la reacción de sus seguidores fue inmediata, atacaron los edificios gubernamentales, los incendiaron, saquearon y quemaron su mobiliario en las calles, de igual forma los comercios y plazas de mercado fueron arrasados por una inconforme multitud que reclamaban a gritos la pérdida de este líder, que era considerado como la esperanza para el país.

La protesta perdió su carácter político y se transformó en un acto vandálico, las tiendas de licor fueron saqueadas, las ferreterías igualmente en busca de cualquier objeto para estar armados, se oían los gritos y los tiroteos por parte de civiles y uniformados, la gente borracha por las calles perdió el control y fue destruyendo todo lo que había a su paso. Fueron borrados por completo iconos de la arquitectura republicana, al igual que el tranvía del cual solo quedan



Imagen 35



Imagen 36

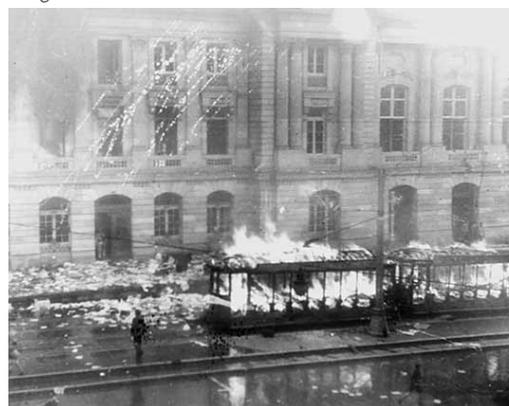


Imagen 37



Imagen 38

*El centro después del Bogotazo
Fuente: Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano, Copyright 1998*

huellas en las calles de los hierros, ya que todos fueron quemados. En medio de la revuelta se sumaron vagos y delincuentes que únicamente aprovecharon la ocasión. El saldo que dejó este día fueron más de 3.000 muertos, daños y destrucción de 142 edificaciones de todo tipo y múltiples saqueos.

24. TARCHÓPULOS, Doris. *Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (86).*

*Población 1951
715.250 habitantes*





Imagen 39. Página principal del periódico tras el Bogotazo

Fuente: <http://www.a57.org/articulos/cronica/El-mito-del-9-de-abril>

Para los urbanistas del momento, que anteriormente se habían manifestado proponiendo una remodelación del centro, después de 20 años de seguir las leyes que los detenían, finalmente el suelo había sido liberado de forma radical, lo cual permitía una regeneración sustancial debido a las grandes zonas liberadas después de los destrozos. Por tanto lo que se conoce actualmente de esta zona, fue construido a partir de 1950. Como consecuencia de los destrozos, la Plaza de San Victorino dejó de ser un lugar cívico, y la estatua fue removida para dar paso a unos parqueaderos públicos.

Estos acontecimientos tuvieron repercusión no solo en la ciudad, a nivel nacional se vivieron los efectos de la lucha entre las clases políticas (liberales-conservadores), que se venía manifestando desde 1930, pero que estallaron con el asesinato de Gaitán; este fue un periodo denominado “La violencia” aproximadamente entre 1948 y 1957, en todas las regiones del país se vivió una guerra, que produjo la fuerte migración del campo a la ciudad; de manera que Bogotá sufrió los estragos de estos hechos, fue el refugio de quienes huían de la violencia.

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.²⁵

25. AGUILERA PEÑA, Mario, *Insurgencia Urbana en Bogotá: Motín, Conspiración y Guerra Civil, 1893-1895*. Instituto Colombiano de Cultura, 1997. p.108

La ciudad se empezó a expandir, se dio la aparición de nuevos barrios ubicados al norte de la ciudad, estos nuevos asentamientos aparecían en las periferias y a lo largo de los ejes viales de carácter regional. Este crecimiento acelerado y no planificado fue producto del estado en que quedó el centro, después de los trágicos hechos del Bogotazo, ocasionó inmediatamente el abandono por parte de las familias pudientes, que en busca de mejores condiciones se mudaron al norte de la ciudad a construir quintas campestres en las haciendas.

Para 1950 con la expansión de la ciudad hacia el norte y las periferias, se empezaron a generar nuevas centralidades financieras como la calle 26 o centro internacional, la calle 72 o Av. Chile, la calle 100 y 116. Bogotá entraría entonces en su periodo de transformación, requería de grandes avenidas debido al aumento de número de automóviles, zonas de espacio público, equipamientos y viviendas para la creciente población. Era una ciudad de avenidas, edificios y grandes obras pero a la vez la desigualdad y pobreza hacían parte fundamental de esta.

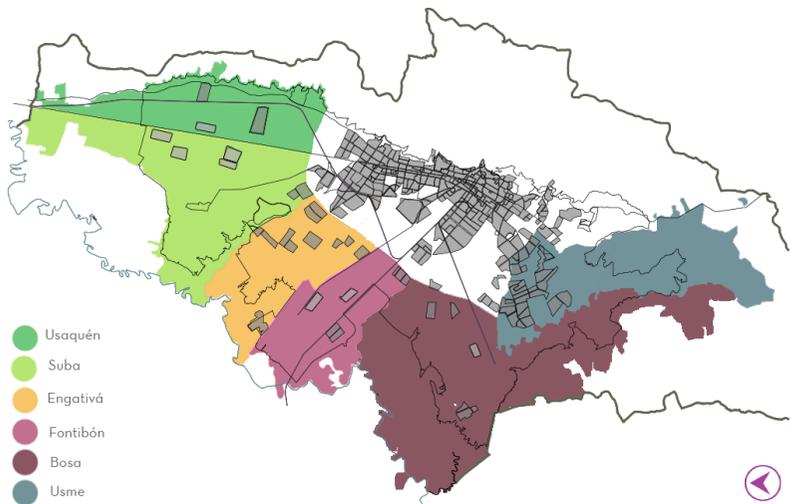
Muchos de los inmigrantes se alojaron inicialmente en los inquilinatos ubicados dentro de las antiguas casonas que habían dejado las familias adineradas del centro, en la zona colonial de La Candelaria y en barrios céntricos como Las Cruces.²⁷ Ello implicaba vivir en condiciones insalubres de hacinamiento, y los llevaba a mudarse constantemente hasta cuando se hacían a un lote en barrios periféricos. Para los más pobres, esto se tradujo en “construir precarias viviendas sobre pendientes laderas en terrenos inundables, en lotes accesibles sólo por fangosas y empinadas trochas, lejos del centro y de las escuelas, empleos, hospitales y rutas de buses”, asentamientos que recibieron el nombre oficial de “barrios incompletos” o de barrios clandestinos, pero que reunieron a mediados de los años sesenta, al 40% de la población de la ciudad y ocuparon un 35% de la superficie de la misma.²⁸ Otros accedieron a barrios de invasión y urbanizaciones piratas.²⁶

26. MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. *Bogotá: Anatomía de una Transformación*:



Imagen 40-41. Plaza de San Victorino antes y después del Bogotazo.

Fuente: Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano, Copyright 1998



Plano 12. Bogotá 1954. Anexión Municipios
Elaboración propia, con la información recopilada.

Uno de los principales problemas que tenía Bogotá, era la falta de estabilidad político administrativa, ya que entre 1941 y 1955, hubo una excesiva rotación de alcaldes, 25 en dicho periodo, para un promedio de 8 meses de duración del cargo, esta falta de continuidad durante cada mandato imposibilitaba un buen liderazgo y una planificación a largo plazo. El periodo del Frente Nacional (1958-1974) introdujo la estabilidad política, logrando así una continuidad en los periodos de las Alcaldías²⁷ para el caso de Bogotá.

Para ese momento ya era posible reconocer una áreas

Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004. p.55

27. Entre 1910-1954 los alcaldes eran designados por el Gobernador de Cundinamarca, en 1954 con la creación del Distrito Especial de Bogotá, el alcalde para a ser designado por el Presidente de la República. En 1988 el alcalde pasa a ser designado por medio del voto popular y se establece una duración de dos años para el cargo. Con la constitución de 1991 y el nombramiento como Distrito Capital, el periodo de las alcaldías se extiende a tres años. A partir del 2002 mediante el acto Legislativo O2 se estableció una duración de 4 años, y se mantiene en la actualidad. Fuente: Historia Institucional alcaldía mayor de Bogotá D.C. Tomo II. Alcaldía Mayor de Bogotá. 2011

que determinaban el funcionamiento de la ciudad, el eje centro-norte correspondería a servicios, centro-occidente actividades industriales, y hacia el eje sur estaba localizadas las urbanizaciones marginales, la ciudad estaba entonces formadas por múltiples barrios, como unidades básicas de expansión, que iban apareciendo como núcleos desarticulados según los intereses propios de los urbanizadores

En 1954 mediante una ordenanza de la Asamblea Departamental se anexaron los municipios aledaños de Usme, Bosa, Fontibón, Engativá, Suba y Usaqué, lo que amplió significativamente el territorio de la ciudad e incrementó su población en un total de aproximadamente 70.000 habitantes de los municipios anexados

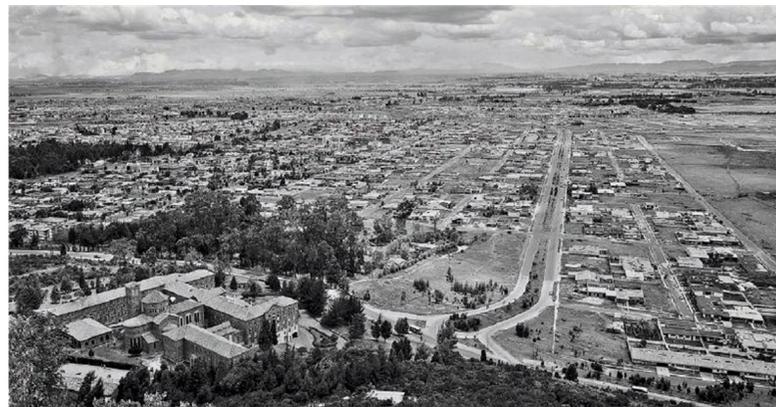


Imagen 42-43. Expansión de Bogotá hacia el Norte. Barrio el Chico 1950 - 1960
Fuente: BOGOTÁ | Fotos Antiguas <http://www.skyscrapercity.com/>



Población 1964
 1.697.311 habitantes



La ciudad continuó su crecimiento en todas las direcciones: carreteras, parques, museos, edificios públicos, ministerios, restaurantes, universidades, oficinas, industrias, servicios, cinemas, teatros, discotecas, prostíbulos, la Avenida Circunvalar y la calle 72 -corazón del sector financiero nuevo del norte (años ochenta)-, el estadio de Fútbol “El Campín”, el Palacio de los Deportes, el Velódromo, centros comerciales en el Norte, como Unicentro (inaugurado el 25 de abril de 1976), Bulevar Niza, Granahorrar, Hacienda Santa Bárbara; en el Occidente, con Salitre Plaza, y en el Sur, con Sao y El Tunal (estos últimos, construidos en los años noventa). También se dio un notorio desarrollo del comercio, en particular, a través del apareamiento de grandes supermercados El acelerado crecimiento demográfico y físico de la ciudad, en condiciones de liderazgos débiles y problemas de corrupción, continuó incidiendo sobre el progresivo deterioro y desorden. Al mismo tiempo, se encarecieron los servicios públicos básicos, empeoró la calidad de vida, y con ello aumentaron los niveles de pobreza, como dejan ver los amplios territorios de marginalidad y la creciente irrupción de la economía informal en los andenes y espacios públicos de la ciudad. Como consecuencia, el proceso de transformación hacia una ciudad moderna parecía, según muchos, haber fracasado. Bogotá se estaba convirtiendo en una gran urbe ruidosa, con un tráfico caótico, con parques y espacios públicos transformados en basureros, gran cantidad de huecos en las calles, andenes acabados e invadidos por carros y vendedores ambulantes, estacionarios y semiestacionarios, y un sector informal cada vez más grande.²⁸

28. MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. Bogotá: Anatomía de una Transformación: Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004. p.64

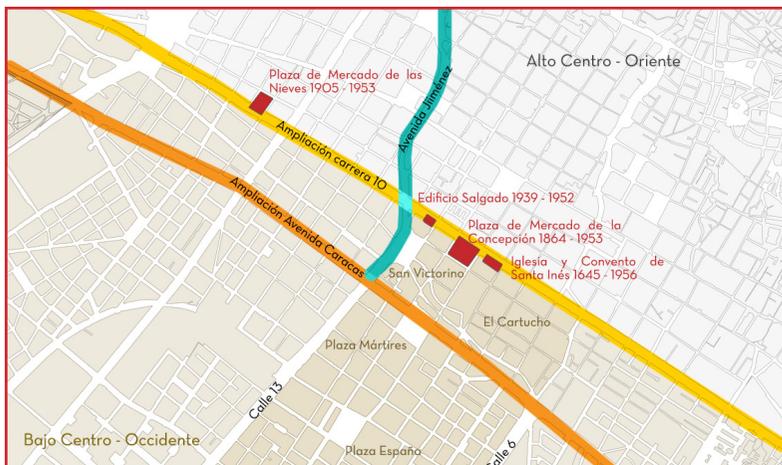


Plano 13. Bogotá 1970

Elaboración propia, con la información recopilada.

Uno de los grandes cambios tanto para el sector como para la ciudad en general surgió en 1957, cuando se decidió ampliar la carrera 10 para el transporte público, fue un eje vial muy importante que facilitó el tránsito en sentido norte - sur, y que a su vez marco una fuerte división entre el centro histórico y San Victorino. Para realizar esta ampliación hubo que demoler la Iglesia de Santa Inés, múltiples construcciones que estaban a lado y lado de la vía y el mercado central que se ubicaba junto a esta vía, el cual albergaba a la mayoría de comerciantes informales de la zona, que posteriormente deberían ser reubicados.

Esta avenida permaneció entre una fuerte tensión, la tradición vs el progreso, conservación del patrimonio vs nuevas edificaciones. Esta era una vía colonial de 8m, que paso a tener 40m. El barrio Santa Inés quedo como una isla dentro de la ciudad, delimitado hacia el norte por la Avenida Jiménez y sur por la calle 6 (antiguos ríos) y al oriente la nueva carrera 10 y al occidente la Avenida Caracas. El sector quedo inmerso en un ambiente gris, de delincuencia e informalidad. La ya conocida calle del Cartucho se empezó a expandir hasta ocupar gran parte del sur del barrio, se convirtió rápidamente en el sector más temido de Bogotá, donde todo lo malo e ilegal ocurría. Muchos decían que había quedado condenado después de la demolición del recinto sagrado, y había caído en la desgracia, así como cayo la iglesia, cayo el barrio.



Plano 14. Intervenciones viales en el sector, edificios demolidos para la ampliación de la carrera 10, división del centro en alto y bajo como consecuencia de la ampliación
Elaboración propia, con la información recopilada.

El proyecto de la carrera 10 iba más allá de una obra civil de ampliación de un perfil vial; fue un cambio que transformó la configuración de la ciudad, la cual estaba determinada por sus construcciones coloniales y republicanas, con sus estrechas vías, y que estaba a la espera de una modernización que le permitiera una nueva imagen. Se dio una nueva división predial de las manzanas que daban sobre la vía y se formaron lotes más grandes, se englobaron predios para poder construir en altura. El resultado de estas acciones favorecía notablemente al sector de la construcción que estaba ansioso por la valorización que adquiriría el suelo, debido a todas las nuevas construcciones y la cantidad de pisos.

Por lo tanto mientras para algunos se trataba de darle un cambio a la imagen de la ciudad, hacerla más funcional, habitable y eficiente; para un gran número de interesados, es decir los agentes inmobiliarios, significaba un gran negocio al ver aumentar su capital. Allí se instalarían oficinas, grandes empresas, gremios, bancos y aseguradoras; sería el centro financiero que creó la élite social alta y para el cual requería de nuevos y amplios edificios. Esta gran avenida pasaría de ser una calle colonial con comercio informal a ser una vía distinguida y de actividades financieras.



Imagen 44 - 45 Vista de la Carrera 10 antes y después de la demolición de la Iglesia de Santa Inés
Fuente: NIÑO MURCIA, Carlos y REINA MENDOZA, Sandra. La Carrera de la Modernidad, Construcción de la Carrera Décima. Bogotá (1945 - 1960). Alcaldía Mayor de Bogotá. Primera Edición Bogotá, 2010.



Una decisión administrativa en 1977 estableció que de la carrera 10 hacia el oriente funcionarían los estamentos administrativos y gubernamentales, de igual forma que el comercio formal, y hacia el occidente se consolidó la zona mercantil y popular. Existió una diferencia muy marcada entre el alto centro y el bajo centro, que ratificó aún más la diferencia de clases sociales. Esta división tan notoria hizo que San Victorino, Mártires y la Plaza España pasaran a ser lugares de exclusión social.

La carrera 10 se consolidó como un gran eje comercial, de manera que algunos comerciantes se empezaron a establecer en sus costados, este era un “espacio intersticial” entre San Victorino y el centro histórico y administrativo. La alcaldía tomó la decisión de ceder una parte de la plaza de parqueaderos de San Victorino para crear las galerías Antonio Nariño y así reubicar a los comerciantes que habían sido desplazados de la carrera 10.

Los resultados de esta división hicieron que hacia el occidente se fortalecieran las condiciones de informalidad, era un sector de tolerancia, donde se concentraban gamines y prostitutas, de manera que las ventas informales ya no eran el único problema ahora se respiraba un ambiente de insalubridad, inseguridad, delincuencia, contrabando y drogadicción. Con el tiempo el número de comerciantes fue creciendo, era un sector de comercio mixto, de ventas al por mayor dirigido al sector popular, a las clases bajas.

Población 1970
2.321.455 habitantes
Población 1973
2.796.200





Imagen 47. Carrera 10 después de la ampliación



Imagen 48. Edificio del Banco de Bogotá

Es conveniente la iniciación de algunos trabajos de carrera 10a.

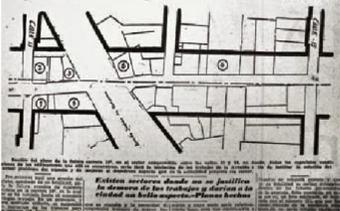


Imagen 49. Periódico anunciado la ampliación de la carrera 10

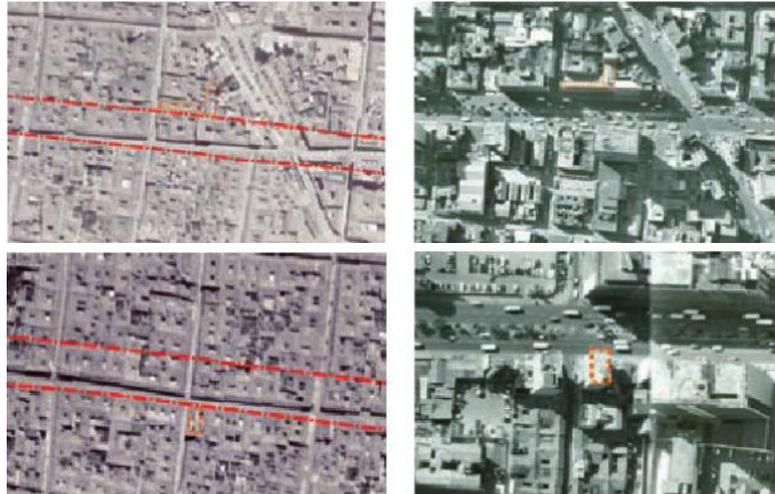


Imagen 46 Vista aérea de algunos tramos de la carrera 10 intervenidos

Imagen 46 - 49.

Fuente: NIÑO MURCIA, Carlos y REINA MENDOZA, Sandra. La Carrera de la Modernidad, Construcción de la Carrera Décima. Bogotá (1945 - 1960). Alcaldía Mayor de Bogotá. Primera Edición Bogotá, 2010.

La ciudad adquirió una nueva imagen, una gran avenida de amplias aceras y separador, formada por nuevas edificaciones, de 12 pisos de altura, con zócalo comercial, punto fijo con ascensor, sótanos, grandes ventanales, distribución flexible y mobiliario contemporáneo. La nueva carrera 10 representaba modernidad, automóviles, arquitectura moderna y tecnología industrial. Esta actuación tuvo más intereses económicos, que funcionales para la ciudad, ya que no fueron estudiados a fondo los efectos que una moderna avenida podría causar en el centro tradicional. Se dio la ruptura definitiva con la ciudad colonial, de una ciudad concentrada se pasó a una lineal pero a su vez fragmentada con barrios dispersos (Teusaquillo, Chapinero, y Barrios Unidos hacia el noroccidente; Ricaurte y Puente Aranda al occidente; Luna Park, el Restrepo, el Vergel, y Olaya al sur occidente; 20 de Julio y San Cristóbal al sur).

Las repercusiones que tuvo esto para el sector de estudio, fue el afianzamiento de la zona industrial, se generó una tensión entre las ventas informales de San Victorino y una industria hacia el occidente, dejando a Mártires en el medio de estas dos

actividades convirtiéndolo en un sector de usos mixtos, entre comercio, industria y talleres.

Para ese entonces, después de esos 20 años de transformaciones la ciudad se había expandido y consolidado. El centro pasó al olvido y abandono, toda la atención e intereses estaban enfocados en las nuevas urbanizaciones, se notaba una clara diferenciación en los nuevos trazados; el valor del suelo era más económico que el que se ofrecía en el centro obsoleto, deteriorado e inseguro, así fue abandonado a su propia suerte, y a la de sus nuevos habitantes que no contribuían a una mejora; por el contrario imprimían una imagen turbia y gris.



Plano 15. San Victorino - Mártires años 90. División actividades. Elaboración propia, con la información recopilada.

San Victorino era entonces un sector de comercio informal, casetas de ventas, gente pidiendo dinero, durmiendo en las calles; el antiguo barrio de Santa Inés ahora era conocido como El Cartucho, lo que había empezado siendo una calle de recicladores resulto expandiéndose hasta ocupar la zona sur, sin algún control ni condiciones de salubridad. La población marginal de todas las edades, niños, adultos y ancianos se tomaron por completo el

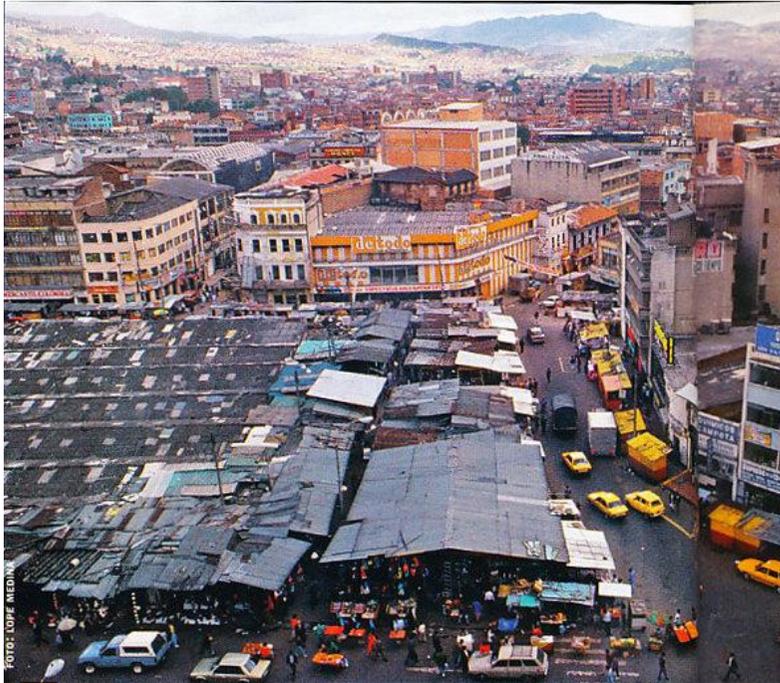


Imagen 50. San Victorino años 90. Galerías Antonio Nariño

Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

lugar, se apodero de las construcciones deterioradas y en ruinas y se regían bajo sus propias reglas, se convirtió en un lugar de miedo que nadie se atrevía a visitar. Todas las actividades ilegales ocurrían allí.

Para el caso de Mártires, se convirtió en un lugar de múltiples actividades que se veía afectado por lo que ocurría en San Victorino, de manera que también decayó. La construcción de nuevas avenidas marco aún más la división dentro del mismo sector. El trazado de la avenida 19, vía de mucha importancia marco una fuerte ruptura con barrio Santa fe, donde los antiguos hoteles y estaderos que existían para servir la llegada de visitantes a la Estación, pasaron a ser prostíbulos y moteles convirtiéndose esta en una zona de tolerancia. El barrio la Favorita ubicado al oriente de la Estación se especializo en talleres de mecánica de motos, La Sabana barrio donde estaba



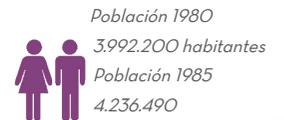
Imagen 51. San Victorino años 90. Galerías Antonio Nariño

Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

ubicada esta, era un barrio de edificaciones deterioradas y en ruinas enfocado a la venta de materiales de construcción. El trazado de la calle 13, como continuación de la Avenida Jiménez, también marco una ruptura, y la zona sur del sector no contó con mejor suerte.

La Plaza España fue ocupada por ropavejeros²⁹ y por una plaza de mercado, y a pesar de que eso convirtió al sector en una fuerte centralidad, las condiciones en que se dio afectaron aún más su imagen. Era un lugar de intercambio de mercancía por excelencia, pero debido a la pobreza que existía, esto se prestó para robos e inseguridad. Con la plaza de mercado se empezaron a comerciar artículos manufacturados, esto dio a paso al tipo de comercio conocido como “San Andresito” en el barrio la Pepita, ya que más adelante se empezarían a vender mercancías importadas, generando pequeños centros comerciales especializados en este tipo de comercio.

29. Término utilizado para referirse a los vendedores de ropa de segunda mano.



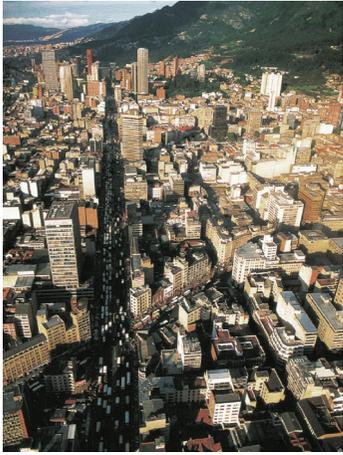


Imagen 52. Carrera 10 cruce Avenida Jiménez 1990.
 Fuente: BOGOTÁ | Movilidad <http://www.skyscraper-city.com/>



Imagen 53. Plaza España años 90, ropavejeros y de fondo el Hospital de San José
 Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

El barrio del Voto Nacional empezó a funcionar como inquilinato, las viviendas se subdividieron para alojar a familias completas en habitaciones; de igual forma se concentró en los primeros niveles de las viviendas un tipo de comercio al por mayor en torno a la Plaza España.

Se empezaron a instalar empresas de transporte regional, que cubrían a las poblaciones a las cuales el tren no llegaba, y a su vez los camiones de distribución de mercancía. Esto trajo consigo la desgracia al sector; en los solares vacíos, fueron quedando los coches viejos, y estos eran utilizados como vivienda por los habitantes de la calle, empezaron los robos, las muertes y la lucha por sobrevivir; aparecieron entonces lugares de venta de repuestos para automóviles, y más adelante talleres de reparación en el barrio La Estanzuela.

El espacio urbano se vio afectado notablemente, todas las actividades que se generaron, habitantes de la calle, ventas informales, reparación de motos y automóviles, plazas de mercado, reciclaje; generaban una invasión del espacio público, ya que como el sector no había sido diseñado para albergar estos usos, se realizaban en las aceras y vías.

En 1983 se inauguró la actual terminal de transporte de Bogotá en el occidente en el sector de Ciudad Salitre, de manera que

las empresas de transporte intermunicipales que se ubicaban allí desaparecieron, y con este se debilitó el comercio que mantenía el sector, los locales comerciales empezaron a ser ocupados por compraventas, lo cual incrementó los robos.

Se ha dicho que el negocio de las flotas fue lo que empezó a deteriorar el sector. Luego fue el turno de las compraventas que se dieron a comprar objetos robados. Mientras tanto, los residentes y propietarios se iban, vendían o arrendaban las casas que se fueron convirtiendo en inquilinatos, casas con piezas para hombres solteros o matrimonios sin hijos. También se alquilaban piezas por días o meses para nuevos migrantes, a los que alguien llamó “prófugos del azadón”. Mucho después, otros montaban una venta de sueños o alquiler de cuartos por horas. Y con ello sobrevino la hecatombe del barrio.³⁰

El panorama en la década de los 90 es el siguiente, San Victorino y Mártires estaban consolidados por completo, ya no formaban



Imagen 54. Carrera 10. Sector centro histórico
 Fuente: Cecilia Posada. <http://agoraproduccioncultural.com/>

30. Alcaldía Mayor de Bogotá. El Cartucho del barrio Santa Inés al callejón de la muerte. Página 47

parte de la periferia; el sector en general estaba sumergido en un ambiente de ilegalidad, inseguridad, insalubridad, delincuencia que lo catalogaron como el sector que más miedo impartía en la ciudad. No existía un sentido de pertenencia por parte de sus habitantes, no existía una comunidad, con el desplazamiento y abandono por parte de los habitantes tradicionales, la población que lo ocupó no se preocupaba por su aspecto. La actividad residencial fue desplazada y dejaron de existir las viviendas unifamiliares. Las calles estaban convertidas en botaderos de basura, y las bodegas de abastecimiento abandonadas se convirtieron en “metederos” y escondites de bandas. El sector es considerado como el “patio trasero” del centro tradicional.

Y fueron arribando los recién salidos de la cárcel, los jóvenes campesinos con la anhelada libreta militar que, según se decía, abría puertas para el empleo. Una vez cumplido con el deber patriótico, se agregaban a la peligrosa aventura de la urbe, los sin familia, los sin futuro, los que perdieron la esperanza de conseguir un empleo digno, los drogadictos, los locos, los prófugos, los destechados y los que nunca tienen adónde ir. Detrás de ellos, llegaron los proxenetas, los traficantes de droga, los vendedores de armas, de órganos, de personas, los falsificadores, los que cobraban vacunas a los delincuentes y todos los demás comerciantes de la ilegalidad.³¹

31. GARZÓN, Germán y MORRIS Ingrid. *El Cartucho, del Barrio Santa Inés al Callejón de la muerte*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2010. p.48

El Cartucho años 90

Fuente: GARZÓN, Germán y MORRIS Ingrid. *El Cartucho, del Barrio Santa Inés al Callejón de la muerte*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2010



Imagen 55

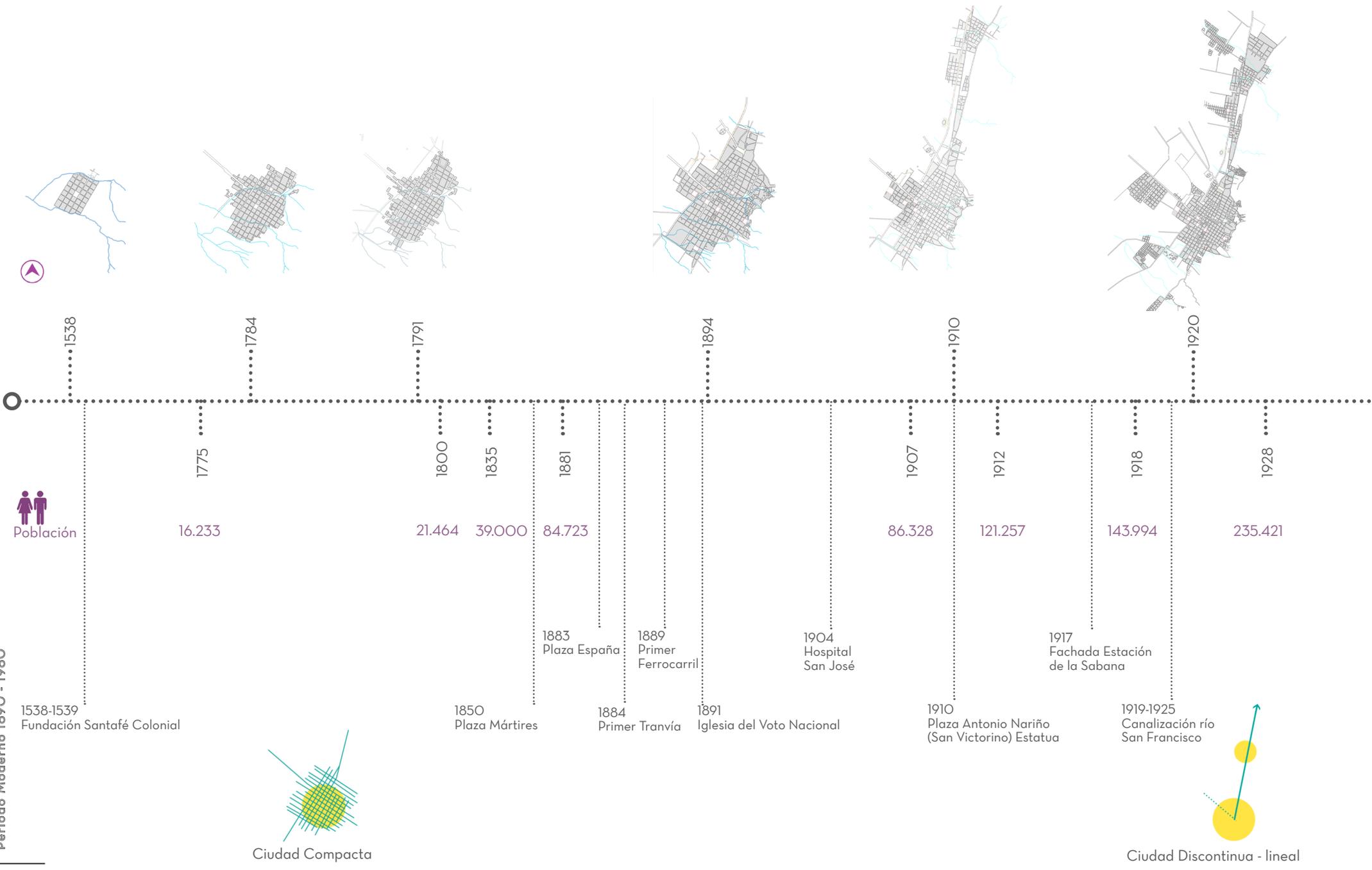


Imagen 56



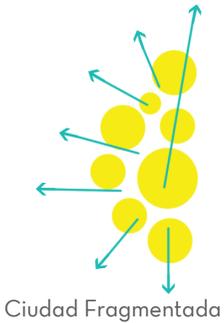
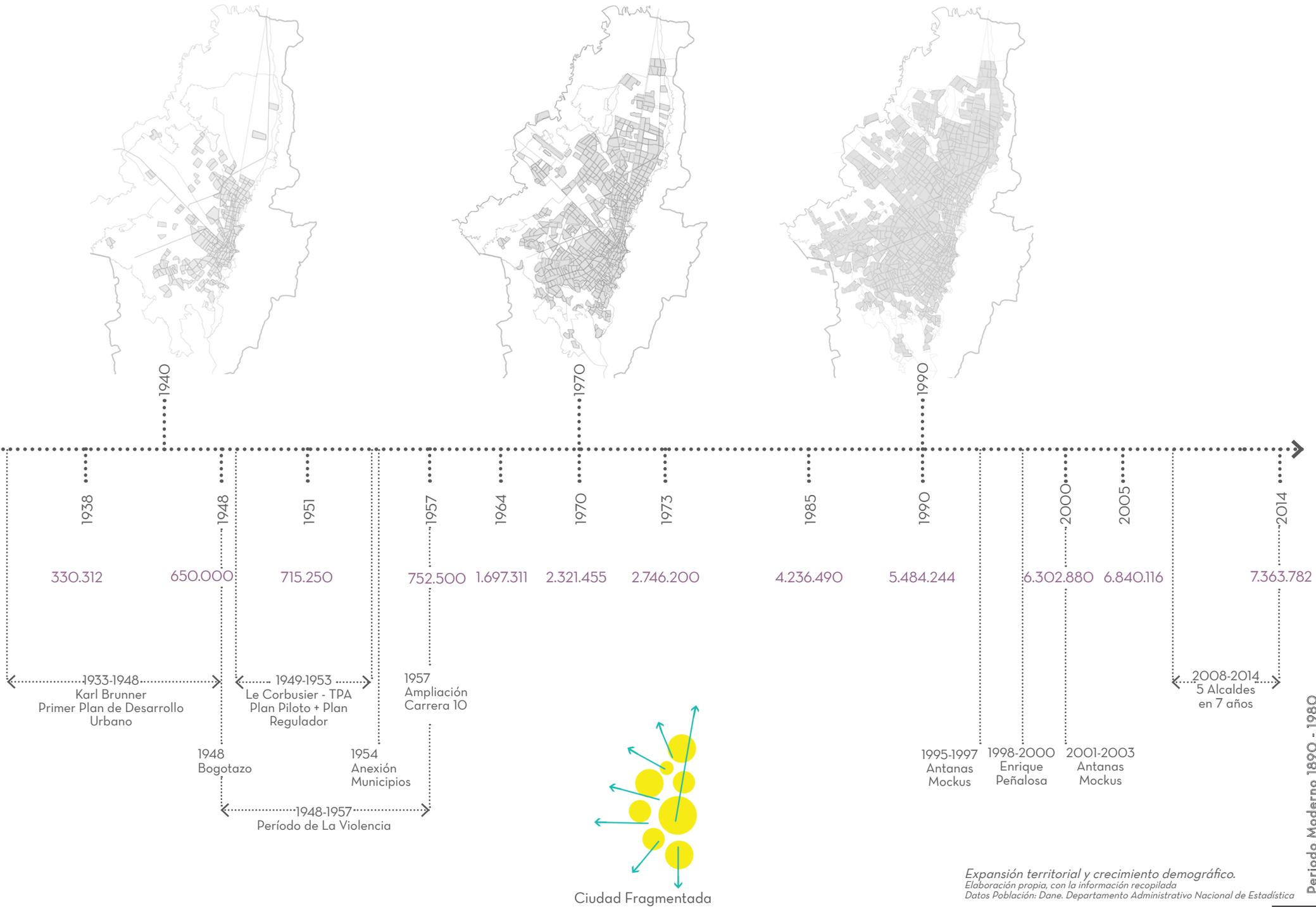
Imagen 57

CASO DE ESTUDIO: BOGOTÁ, SECTOR MÁRTIRES Y SAN VICTORINO
 Período Moderno 1890 - 1980



Ciudad Compacta

Ciudad Discontinua - lineal



Expansión territorial y crecimiento demográfico.
 Elaboración propia, con la información recopilada
 Datos Población: Dane. Departamento Administrativo Nacional de Estadística

3

BOGOTÁ: LA CULTURA CIUDADANA Y LA CIUDAD PARA

- 3.1 Formar ciudad
- 3.2 Por la Bogotá que queremos
- 3.3 Para vivir todos del mismo lado
- 3.4 Conclusiones



Población 1995
5.699.661 habitantes

Bogotá en la década de los 80 y de los 90 estaba caracterizada por un ambiente gris, después de todas las transformaciones que había sufrido a lo largo de los años se encontraba estancada, en un ambiente de marginalidad, inseguridad, y discriminación, había una falta de identidad, como se mencionó anteriormente en el primer capítulo, era evidente la ruptura de los lazos sociales entre los ciudadanos, y de estos hacia la ciudad. Los problemas de seguridad no estaban únicamente en el ámbito local de la ciudad, la violencia por la que atravesaba el país, la afectaba directamente, la lucha contra el narcotráfico y los grupos armados al margen de la ley tuvieron grandes repercusiones en esta.

El argumento, que en algunas ocasiones se propone, de que mejorar la seguridad en Bogotá no tiene relevancia para el resto del país, ya que Bogotá no ha sufrido el impacto de los grupos armados ilegales y redes de criminalidad organizada, no resulta cierto. De hecho, más allá del asalto al Palacio de Justicia por el M-19 en 1985, Bogotá ha sido el lugar predilecto para el asesinato de personalidades políticas y sociales nacionalmente destacadas, desde por lo menos la mitad de los años ochenta hasta hoy día. Además, es la ciudad que ha experimentado los más grandes atentados con carros bomba y otros medios explosivos que el país ha conocido, los cuales han dejado centenares de víctimas y daños materiales millonarios. Estos actos terroristas, en especial los ejecutados a finales de los años ochenta y comienzos de los noventa, que fueron atribuidos en mayor medida al narcotráfico, provocaron una fuerte sensación de miedo, desconfianza y terror entre la ciudadanía, que se tradujo por épocas en una significativa baja en la asistencia a sitios públicos y centros comerciales, y en la reducción de actividades comunitarias y sociales³².

32. MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. Bogotá: Anatomía de una Transformación: Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004. p.118

La lucha nacional contra los carteles del narcotráfico en repetidas ocasiones tuvo como escenario principal a Bogotá; el miedo y el temor que se creó en los ciudadanos a salir, a espacios públicos, e incluso a tomar un vuelo tras el atentado a un avión de la aerolínea Avianca²⁷ de noviembre de 1989 en la ruta Bogotá-Cali, en la que fallecieron 107 personas, sumado a los carros bomba, y al asesinato de personalidades de la vida política afectaron las dinámicas y comportamientos de los habitantes de la ciudad. Tras la muerte del narcotraficante Pablo Escobar por parte de las fuerzas del Estado en diciembre de 1993 la ola mortal a nivel nacional disminuyó, pero no desapareció.

En la historia de la ciudad, hay un periodo clave dentro su configuración, al cual se le reconocen una serie de cambios drásticos, que beneficiaron a la ciudad y a sus habitantes y hacen parte de la ciudad que se conoce hoy en día. En el periodo comprendido entre 1995 y 2003 Bogotá fue el escenario de políticas de seguridad y convivencia, gracias las alcaldías de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa, se dio una transformación en la manera de hacer y vivir la ciudad, basada en los principios de cultura ciudadana, tolerancia, respeto por los demás y por la ciudad. Se restableció la seguridad en un alto porcentaje, se recuperó la identidad de muchos de los habitantes y con esto un sentido de pertenencia por su ciudad. Las tasas de homicidios en Bogotá disminuyeron más rápidamente que la tasa nacional y de otras ciudades.

En este apartado voy a exponer los rasgos más característicos de las alcaldías comprendidas entre 1995 y 2003 para tener una idea general de los cambios que se dieron en el ámbito urbano y en el comportamiento de los habitantes, mediante políticas enfocadas a la realización de programas sociales, campañas de comunicación para llegar a la población los distintos estratos, formación en valores de tolerancia y respeto, mediante una gestión transparente, logrando generar conciencia entre los ciudadanos y dándole

otra cara a la ciudad, evidenciando notorios resultados en términos de seguridad y reducción de violencia, y de igual forma mejoras en el espacio urbano que dependían de la actitud los usuarios. Seguridad y convivencia ciudadana fueron argumentos clave de esta gestión.

3.1 Formar Ciudad

Formar ciudad, fue el nombre del Plan de Desarrollo ejecutado por Antanas Mockus en su primer alcaldía (1995-1997). Mockus es filósofo y matemático colombiano, de ascendencia lituana, habiendo dedicado gran parte de su vida al campo de la educación fue Rector de la Universidad Nacional, y recordado por su forma poco convencional de confrontar a los estudiantes y profesores. Se postuló para la Alcaldía del periodo antes mencionado, con una campaña diferente, como candidato independiente, sin publicidad, a muy bajo costo, bajo el principio de la cultura ciudadana, entendida como el “conjunto de costumbres, acciones y Reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos”. Mockus era una figura no convencional, era una opción diferente a la política tradicional, y con eso le quiso mostrar a los ciudadanos que existía una forma pacífica de resolver conflictos, uno de los lemas de su campaña era “No p’s, no propaganda, no política, no partido y no promesas”. En las elecciones derrotó a su opositor Enrique Peñalosa considerablemente con un 66% contra un 28% en las urnas.

Su formación y trayectoria en el campo de la educación, hicieron que llevara la academia al sector público, su alcaldía estuvo caracterizada por la realización de actos simbólicos, con los cuales su intención era llegar a todos los ciudadanos y generar conciencia, muchas de sus acciones eran objeto de crítica y burla, la gente no había visto algo

así y les parecía ridícula su forma de actuar. A pesar de las críticas recibidas, los resultados fueron visibles, en una ciudad como Bogotá en los principios de los 90 sumergida en ese ambiente de violencia, caos e inseguridad, el fomento de la cultura ciudadana fue un aspecto clave para reactivar los valores y potenciales de esta. Mockus señalaba que existía un divorcio entre la cultura, la ley y la moral en Colombia, “la gente tira basura en las calles porque es moralmente aceptado, o actúa con violencia porque la sociedad no lo condena”.

Mockus tenía una manera particular de llegar a los ciudadanos, mediante campañas gráficas, contaba con una creatividad pedagógica y comunicativa con la que logro tener efecto en miles de ciudadanos. Su énfasis en la cultura ciudadana lo transmitió de distintas formas, dentro de los ejemplos más representativos están: las tarjetas ciudadanas, un simple gesto con una tarjeta impresa por las dos caras con una mano en cada uno, haciendo por un lado una seña de aprobación o de algo bueno y por el otro de desaprobación o malo, la finalidad de este símbolo era su uso en las calles, para “evaluar” entre los mismos ciudadanos los comportamientos que se tenían en la ciudad y poco a poco hacerlos reflexionar de como los veían los demás; la implantación de la llamada “ley zanahoria” consistió en reglamentar la 1:00 am como hora límite para la venta y consumo de licor, y el cierre de los establecimientos, ya que el consumo de este, está involucrado en gran parte de los accidentes de tráfico y homicidios por las peleas en las calles, su objetivo era regular este consumo y evitar los múltiples accidentes que ocurrían a altas horas de la noche cuando las personas estaban en alto estado de embriaguez, a pesar de muchas críticas recibidas los resultados fueron inmediatos.

Dentro de sus métodos pedagógicos estaba el de formar ciudadanos, de mejorar su conducta en la ciudad, para lo cual introdujo una manera de educar a las personas a



Imagen 58. Aurelijus Rutenis Antanas Mockus Šivickas
Político, filósofo y matemático colombiano, de ascendencia lituana. Magíster en Filosofía de la Universidad Nacional de Colombia, Licenciado en Matemáticas y Filosofía de la Universidad de Dijon, doctor Honoris Causa de la Universidad de París XIII, y de la Universidad Nacional de Colombia. Fue alcalde de Bogotá en dos ocasiones, candidato a la Vicepresidencia (1998) y la Presidencia de la República (2006 y 2010)
Fuente: Biografías Biblioteca Virtual del Banco de la República



Imagen 59. Tarjetas ciudadanas
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Población 2000
6.302.880 habitantes
Población 2005
6.840.116 habitantes



Imagen 60. Mimos en las calles como parte de la estrategia para la cultura ciudadana

Fuente: Academic turns city into a social experiment. Harvard Gazette Archives.

comportarse en las calles con grupos de mimos, cuya labor era mostrarle tanto a peatones como conductores, que debían respetarse unos a los otros siguiendo las señales de tránsito, haciendo uso de los cruces peatonales, y dando paso a los demás, parecía un método absurdo para mucha gente que no pensaba que fuera posible en una ciudad de ó millones de habitantes hacer este tipo de “juegos”, pero lo cierto es que dio resultado, de igual forma reglamentó la prohibición de la pólvora, para evitar la muerte o las lesiones en niños, implemento un plan de desarme para reducir la posesión de armas y la promoción de eventos culturales en espacios públicos para que la población regrese a los parques y se generó mayor sentimiento de comunidad.

“Si me vas a pegar, mejor empújame. Si me vas a empujar, mejor grítame. Si me vas a gritar, mejor háblame. Si me vas a hablar, hablemos.” Era su campaña para la reducción de la violencia, a nivel familiar y en las calles, una de sus grandes preocupaciones ya que era consciente que el respeto se inicia en casa, y lo que somos ante la sociedad es el reflejo de lo que nos han enseñado en el hogar. El respeto a la vida

Durante su periodo la economía de la ciudad se reactivó y creció, animando de esta forma las inversiones extranjeras, “Bogotá coqueta” fue como proyecto la ciudad, que sería reconocida por los valores instaurados en sus ciudadanos. Físicamente la ciudad no cambio, seguía teniendo una imagen de un alto deterioro y la huella del descuido de muchos años, pero la labor de Antanas Mockus tuvo una gestión exitosa, sembró la confianza entre ciudadanos y políticos, enseñó a los bogotanos a trabajar por el bien común, y contribuyó a obtener los recursos necesarios para poder generar un mayor cambio.

3.2 Por la Bogotá que queremos

Por la Bogotá que queremos, fue el Plan de Desarrollo de su sucesor, Enrique Peñalosa quien había sido su opositor en las anteriores elecciones. Peñalosa es economista y administrador colombiano nacido en Estados Unidos, al igual que su padre desde joven estuvo vinculado a la vida política, y fue elegido como candidato independiente a la alcaldía por el periodo 1998 - 2000 con el propósito de una recuperación física de la ciudad, principalmente del espacio público, consideraba este como elemento clave para un proceso de resocialización entre los ciudadanos y la ciudad, contaba con experiencia académica y técnica en temas de urbanismo.

La desacralización de lo público, la pérdida de la noción de protección del patrimonio colectivo como deber y derecho de la comunidad, la debilidad de las autoridades para hacer cumplir las normas, entre otros aspectos, han contribuido a la pérdida progresiva de nuestra identidad e imaginario colectivos, de nuestro sentido de pertenencia a la ciudad, debilitando los lazos de convivencia. Para revertir este proceso es preciso adoptar medidas para el restablecimiento del espacio público de la ciudad, de los espacios para el peatón, espacios propios

de la estética urbana que conforman la ciudad, espacios en los cuales se es ciudadano, en los cuales se convive y se establecen relaciones con los demás.³³



Imagen 61. Recuperación de aceras ocupadas por coches aparcados
Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

El enfoque de su gestión estaba en la recuperación del espacio público, consideraba que la actitud de las personas frente a la ciudad era debido al mal estado y condiciones de deterioro en que se encontraba, uno de sus grandes logros fue liberar las aceras de la invasión de los coches. El propósito de sus acciones estaban dirigidas a hacer una ciudad con igualdad, donde todos los ciudadanos tuvieran libertad de disfrutar del espacio público, recuperando las aceras, los parques, las plazas, fomentando la movilidad peatonal de una forma más segura, ya que anteriormente el peatón tenía que luchar contra el automóvil para poderse movilizar.

Dentro de sus proyectos esta TransMilenio³⁴ como sistema masivo de transporte, la red de ciclo-rutas, la Red Distrital de Bibliotecas,

33. Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá, D. C., 1998, Acuerdo No 6, de junio de 1998, Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas 1998-2001 "Por la Bogotá que Queremos". p.11

34. El nombre TransMilenio fue asignado porque en Colombia y en algunas otras ciudades el uso de buses está relacionado como el sistema de transporte de la gente pobre; debido a la indiferencia de los habitantes hacia la ciudad hasta la década de los 90, la estrategia al introducir este nuevo sistema de transporte masivo, fue darle un nombre, para "subirlo de status" TransMilenio, (Empresa de Transportes del Tercer Milenio) con M, mayúscula en la mitad de manera que el estereotipo antes mencionado desapareciera y los ciudadanos se sintieran orgullosos del sistema que los beneficiaría a ellos y a la ciudad. Enrique Peñalosa, Documental Urbanized, de Gary Hustwit. 2011

la construcción de colegios, parques, alamedas entre otros. Fue una gestión muy completa ya que se dio una transformación en la imagen de la ciudad, se integraba el sistema de transporte masivo, con infraestructura diseñada para el peatón, y complementado con una oferta cultural.

En temas de movilidad, Peñalosa fue partidario de promover el uso del transporte público sobre el particular, se introdujo entonces el "pico y placa"³⁵, una medida que restringía el uso de los automóviles particulares en un horario determinado, y este estaba determinado según el número final de la placa, esta medida con la finalidad de no promover la construcción de más vías para solucionar los problemas de tráfico. La prohibición de ocupar las aceras con los automóviles era otra de sus políticas para desincentivar al uso de este; la implementación de una amplia red de ciclo rutas. También existe en Bogotá, el "día sin carro" que se celebró por primera vez en Bogotá el 24 de Febrero del 2000, fue otra de sus iniciativas para estimular a las personas a usar otros medios de transporte alternativos como el transporte público o bicicletas, en lugar del automóvil particular, fue premiada con el Stockholm Challenge Award-Environment. Y su proyecto más reconocido el TransMilenio, un sistema de transporte masivo, basado en el modelo de Curitiba, consiste en buses articulados que circulan por un carril preferencial, que pretendían solucionar los graves problemas de movilidad por los que atravesaba la ciudad, lo alcanzó a inaugurar un mes antes de finalizado su mandato y sería la labor de continuarlo para su sucesor, Antanas Mockus elegido por segunda vez como alcalde. Durante este período se entregaron las troncales: Autonorte, Calle 80 y Caracas



Imagen 62. Programa de espacio público
Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

35. Placa es el término utilizado en Colombia para referirse a la matrícula de los coches.



Imagen 63. Enrique Peñalosa Londoño
Es un economista, administrador y político colombiano nacido en Estados Unidos. Se graduó en Economía e Historia en la Universidad de Duke. Realizó sus estudios de maestría en Administración en el Institut International d'Administration Publique y un doctorado en Administración Pública en la Universidad de París II (Universidad Panthéon-Assas). Desde el año 2000, Enrique Peñalosa ha realizado consultorías y dictado conferencias en ciudades, organizaciones y universidades sobre administración urbana.
2014. Actual candidato presidencial
1997- 2001- Alcalde Mayor de Bogotá.
1990-1991- Representante a la Cámara, Partido Liberal.
1986 Secretario Económico del entonces Presidente, Virgilio Barco.
Fuente: <http://lasillavacia.com/>



Imagen 64. Afiche campaña Bogotá 2600 metros mas cerca de las estrellas.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Imagen 65. Red de ciclo-rutas
Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá



Imagen 66. Biblioteca Pública Virgilio Barco Vargas
Fuente: <http://www.fundacionrogeliosalmona.org/>



Imagen 67. TransMilenio
Fuente: <http://www.transmilenio.gov.co/>



Imagen 68. Recuperación de espacio público
Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

En materia de seguridad, Peñalosa reiteraba su compromiso con el espacio público, la recuperación de este tenía un impacto significativo en la conducta de los habitantes, un espacio limpio, mejor ordenado, con mejores condiciones de accesibilidad, con dotación de mobiliario iluminación, mejora la calidad de vida y promueve la interacción entre los distintos grupos sociales.

Finalmente respecto al espacio público, realizo la recuperación de parques y plazas que se encontraban en deterioro. Una ciudad para la gente e igualdad a través del diseño urbano fue finalmente lo que Peñalosa hizo para Bogotá, devolviéndole espacios que habían sido ocupados por actividades para las que no estaban diseñados, Peñalosa logro un cambio físico en la ciudad y era consciente que la alcaldía de Mockus sirvió para sensibilizar a los ciudadanos y volverlos receptivos al cambio. Por medio de la campaña “Bogotá 2600 metros más cerca de las estrellas” se potenció la confianza de los ciudadanos en una ciudad renovada, y a la vez lego a ser una identificación a nivel internacional.

3.3 Para vivir todos del mismo lado

Para vivir todos del mismo lado, fue la segunda alcaldía de Antanas Mockus, 2000 al 2003, en la cual retomo las bases de la cultura ciudadana de su periodo anterior, y continuo con el desarrollo de los proyectos iniciados

por Peñalosa. Mantuvo su metodología pedagógica para mejorar el comportamiento de los ciudadanos en las calles, en el 2003 lidero una campaña llamada “estrellas negras” junto con el Fondo Colombiano de Prevención Vial, con el ánimo de prevenir imprudencias que terminarían en accidentes, como cruzar una calle cuando el semáforo aún está en verde, no usar las cebras o los puentes peatonales, o conducir embriagado y a altas velocidades, la campaña consistía en dibujar en las calles una estrella de cuatro puntas, similar a una cruz, en los lugares donde había ocurrido un accidente y alguien había muerto, era un proyecto de comunicación y concientización, los resultados al mes fueron un 36% de reducción de accidentalidad, el mensaje publicitario para peatones, conductores y motociclistas era “escucha lo que las estrellas te dicen” con el propósito de evitar que se repitieran esos accidentes y se respetaran las normas viales; la campaña tuvo bastante éxito y fue tomada como ejemplo a nivel nacional. Incluyo políticas enfatizando en fortalecer la gestión de recuperación, conservación y crecimiento de la estructura ecológica principal y del sistema distrital de espacio público, al igual que la meta de disminuir en un 20% los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad y los proyectos prioritarios fueron las tres nuevas troncales de transporte masivo: Américas, NQS y Avenida Suba.

En Bogotá se evidencio un cambio en un corto periodo de tiempo frente a un caos urbano al que se enfrentaron, fueron nueve años de formación, educación ciudadana, y de un mejoramiento a nivel físico de la ciudad las acciones de estas administraciones que tuvieron como objetivo recuperar el orgullo y la confianza de los habitantes hacia el medio urbano en el que se desenvuelven. Uno de los resultados más importantes que se puede reconocer a estos mandatos de Mockus y Peñalosa, fue la mejoría de la seguridad en la ciudad, gracias a una transformación urbanística y a una concientización en el comportamiento de los ciudadanos.

Entre 1998 y 2002, se construyeron más de dos millones de metros cuadrados de espacio público; se recuperaron y crearon centenares de parques; se construyeron 270 kilómetros de ciclorrutas; se instalaron más de 10.000 elementos de inmobiliario público; se sembraron 135.000 árboles y se implementó un nuevo sistema de transporte público. Se erigieron edificios públicos de gran interés social y arquitectónico, como: bibliotecas, colegios, una cárcel distrital y el archivo distrital. Expertos internacionales de visita en la ciudad, como el urbanista danés Jan Gehl, comparaban la transformación de Bogotá con otras ciudades “recuperadas”, como Lyon (Francia), Curitiba (Brasil), Córdoba (Argentina), Barcelona (España), y Copenhague (Dinamarca).³⁶

3.4 Conclusiones

Estos fueron los años del cambio en Bogotá, un ejemplo de la importancia e incidencia del comportamiento de los habitantes para el buen funcionamiento de la estructura urbana, el fortalecimiento de las relaciones sociales como herramienta para reducir los niveles de violencia e inseguridad. Estas administraciones resaltaron el valor del espacio público como elemento primordial para una regeneración social, un espacio de calidad, y acceso a todos los habitantes.

La creación de TransMilenio y la red de ciclo-rutas, tuvieron como objetivo mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, y a la vez de la población de bajos ingresos que no tenía la capacidad de comprar un coche, es un método de inclusión social, permitiéndoles viajar en un sistema de transporte masivo que reduciría los tiempos de traslados en

36. MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. Bogotá: Anatomía de una Transformación: Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004. p.264

comparación con los autobuses existentes, o la posibilidad de usar la bicicleta como medio de transporte, a través de una amplia red que mejora la calidad de vida de los habitantes y reduce la desigualdad de oportunidades. Pero no existe una desigualdad únicamente a nivel económico, también se pensaron los espacios públicos para los adultos mayores, los jóvenes, los niños, los discapacitados y los que no lo son. Los proyectos realizados por ambos alcaldes se complementan el uno con el otro, ya que para construir ciudad es necesario formar ciudadanos y viceversa, la labor emprendida en dichos periodos revitalizó la ciudad.

Una ciudad de calidad es una en la que los ciudadanos salen al espacio público y pasan mucho tiempo en este. Allí encuentran gente, ya sean desconocidos, vecinos o amigos, se deleitan con la belleza de la arquitectura o disfrutan los parques. El urbanista Jan Gehl ha dicho que la medida de éxito de la ciudad es qué tanto tiempo pasamos en el espacio público, no por necesidad, sino de manera opcional, porque nos gusta estar allí.³⁷

Peñalosa argumentaba que la mala calidad del entorno físico generaba una percepción negativa y un rechazo de parte de los habitantes, mientras que los estratos altos se refugiaban en los clubes campestres, casas de campo y centros deportivos privados el deterioro y déficit de zonas de recreación y deporte en las poblaciones de bajos ingresos influía en la formación de pandillas, y actividades delictivas, debido a la exclusión. Las estrategias para enfrentar entornos vulnerables parten de una inclusión social, se construyeron centros educativos, deportivos, y el programa Bibliored, que consiste en una red de bibliotecas públicas diseñadas por reconocidos arquitectos con el fin de dotar lugares específicos de la ciudad con elementos culturales, educativos y deportivos para generar un impacto favorable en las comunidades vecinas. Las principales bibliotecas del sistema son: Biblioteca

37. PEÑALOSA, Enrique (2005). Espacio Público, igualdad y Civilización. Artículo final.



Imagen 69.



Imagen 70.

Campaña Estrellas Negras

Fuente: Victor Vargas. Estrellas Negras.

<http://prezi.com/ruwk5rsgatjr/estrellas-negras/>

Pública Virgilio Barco (2001) diseñada por Rogelio Salmona, Biblioteca Pública El Tunal (2001) por Suely Vargas Nóbrega, Manuel Antonio Guerrero y Marcia Wanderley, Biblioteca Pública El Tintal (2002) por Daniel Bermúdez, también diseñador de la más nueva la Biblioteca Pública Julio Mario Santo Domingo (2010), todas estas localizadas en el sur y occidente de la ciudad.

La ciudad para el coche o para el peatón, un tema que no se había estudiado con anterioridad, el primer avance fue la formación que Mockus implemento tanto para peatones y conductores de hacer buen uso y acatar las normas de tráfico, con el fin de respetar el espacio de movilidad de cada uno, Peñalosa complemento esta acción con un aporte muy significativo para la ciudad, y fue la restricción del tráfico vehicular, la regularización del uso del coche privado, la recuperación de las aceras que eran ocupadas por coches aparcados y vendedores ambulantes, fue un logro que hoy en día se evidencia en la ciudad, se le dio prioridad al peatón, para lo cual la a través de la transformación urbana se crearon alamedas, que han abierto espacios de movilidad para los bogotanos de todos los estratos, creando condiciones que siendo más dignas para todos, pueden tener un efecto positivo en la disminución de la inseguridad en sus áreas de influencia, devolvieron la posibilidad de caminar la ciudad. En un discurso en el Primer Seminario Internacional de Transporte Urbano en 2001, durante su segundo mandato Mockus hizo la siguiente reflexión “Debo confesar que ahí aprendí una lección. En mi anterior periodo, hace cinco años y medio, pregunté a los expertos, “cuánto vale arreglar las vías”, me respondieron, “trescientos millones de dólares”; pregunté también, “cuánto valdría arreglar los andenes y los separadores”, y me volvieron a responder, “trescientos millones de dólares”. Entonces dije, “tocó arreglar primero las calles y dejar para luego los andenes”, porque comenzar por éstos últimos parecía como algo suntuario. De Peñalosa aprendí, que hay razón para hacer exactamente lo contrario”.

El arquitecto y urbanista Jan Gehl, en su libro “Cities for people” incluye el caso de Bogotá, resaltando el valor que tienen los ciudadanos en el espacio urbano y los beneficios que se obtienen al diseñar la ciudad en función a este.

Bogota, Colombia, a South American city of six million inhabitants, has carried out remarkable city planning from 1995 to the present. Particularly in the years from 1998 to 2001 under the leadership of Mayor Enrique Peñalosa, work to improve city quality has been a priority. In a city where only 20% of the inhabitants owned a car, for years the bulk of transport investment was devoted to improving car traffic.

Starting in 1998 priorities were changed to improving mobility and living conditions for the remaining 80% of the population. Residents without automobiles needed to be able to walk, bicycle and use effective means of public transport to get around the city.

A program was implemented to improve the conditions for pedestrian and bicycle traffic. Blocked by parked cars for years, sidewalks were cleared and renovated, and 330 km/200 miles of new bicycle paths were built. Bicycles were considered a practical and cheap means of transport that would ensure increased mobility for the inhabitants of the poorest districts in the city. And in connection with building new city neighborhoods, good pedestrian and bicycle paths were established as a matter of course before roads for vehicular traffic.

Bogotá, Colombia, una ciudad sudamericana de seis millones de habitantes, ha llevado a cabo una planificación extraordinaria de la ciudad desde 1995 hasta el presente. En particular, en los años 1998 a 2001 bajo la dirección del alcalde Enrique Peñalosa, el trabajo para mejorar la calidad de la ciudad ha sido una prioridad. En una ciudad donde sólo el 20 % de los habitantes tenía

coche, durante años las inversiones en transporte se han centrado en mejorar el tráfico de automóviles.

A partir de 1998 se cambiaron las prioridades para mejorar las condiciones de movilidad y de vida para el 80 % restante de la población. Quienes no poseían coche, necesitaban poder caminar, usar bicicleta y medios eficaces de transporte público para moverse por la ciudad.

Se implementó un programa para mejorar las condiciones para el tránsito de peatones y bicicletas. Las aceras que estaban bloqueadas por coches aparcados durante años, fueron despejadas y renovadas, 330 km/200 millas de nuevos carriles bici se construyeron. Las bicicletas fueron consideradas como un medio práctico y económico de transporte, que garantiza una mejor movilidad para los habitantes de los barrios pobres de la ciudad. Y en relación con la construcción de nuevos barrios de la ciudad, la construcción de caminos peatonales y para bicicletas se establecieron como una prioridad ante la construcción de vías para el tráfico de coches.³⁸



38. GEHL, Jan, *Cities for People*, Island Press, Sep 2010 p. 221-222

4

PROYECTOS MÁRTIRES Y SAN VICTORINO

- 4.1 Información general
- 4.2 Eje Ambiental sobre la Avenida Jiménez
- 4.3 Plaza de San Victorino
- 4.4 Ciclo-rutas
- 4.5 TransMilenio
- 4.6 Parque Tercer Milenio
- 4.7 Plaza España

El centro está hecho, prácticamente no hay que hacerle nada. Lo único sería construir vivienda, volverlo activo otra vez. Con una buena edificabilidad, con una buena arquitectura.

El centro tiene cosas muy bellas, perdidas al lado de cosas muy feas.

Claro, como tuvo un abandono de tantos años. Recuperar el centro es recuperarlo con una excelente arquitectura, inclusive demoliendo, ya que hay cosas que fueron abandonadas por la gente debido a la mala calidad de la misma arquitectura. Eso es importante.

Yo no creo mucho en el sistema que llaman de renovación urbana. Me dan temor esos planes de renovación, que la mayoría de las veces significan expulsar a los habitantes normales de la ciudad para otros lados; sacar a la gente para obtener más ganancias. La idea nació de los Estados Unidos, donde quisieron recuperar el centro de las ciudades, que ya tenían una estructura construida. En el centro de Bogotá también hay una infraestructura: existen los cables de la luz y del teléfono, alcantarillo, luz, todos los servicios

*Rogelio Salmona
 Bogotá, 2006.³⁹*

Durante el periodo anteriormente mencionado, se organizaron y fortalecieron las instituciones distritales encargadas de las intervenciones urbanísticas y se crearon nuevas, como la Empresa de Renovación Urbana y TransMilenio.

Las instituciones existentes, y su principal función están listadas a continuación:

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU): encargada de realizar la construcción y el mantenimiento de obras viales, las ciclorutas, andenes, puentes peatonales, zonas bajo puentes, sardineles, alamedas, plazoletas y plazas. También lleva a cabo el mantenimiento de los monumentos y bienes de interés cultural.

El Taller del Espacio Público: definir y diseñar elementos de espacio público que acerquen las intervenciones urbanísticas al ser humano

³⁹ <http://www.ciudadviva.gov.co/abril06/magazine/11/>

Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD): Entidad encargada de promover la recreación, el deporte, el buen uso de los parques y el aprovechamiento del tiempo libre de todos los habitantes y asignar la clasificación a los parques distritales

Jardín Botánico José Celestino Mutis: es el encargado de los procedimientos de arborización, aprovechamiento y tala del arbolado en el perímetro urbano de Bogotá.

Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD): definir las políticas, planes y programas relacionados con vías, tránsito y transporte, servicios públicos domiciliarios y espacio público en el marco de lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DAMA) actual Secretaría Distrital de Ambiente (2006): es la autoridad que promueve, orienta y regula la sustentabilidad ambiental de Bogotá, como garantía presente y futura del bienestar de la población; y como requisito indispensable para la conservación y uso de bienes y servicios ecosistémicos y valores de biodiversidad. Garantizar la sostenibilidad de las intervenciones de recuperación del espacio público

Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB): encargada de la extensión de las troncales de acueducto y alcantarillado. Adicionalmente es la encargada de varios proyectos asociados a rondas de ríos y algunos humedales.

La Empresa de Renovación Urbana y TransMilenio fueron creadas durante la alcaldía de Enrique Peñalosa, para apoyar la gestión de las instituciones existentes en la intervención de los planes desarrollo vigente.

La Empresa de Renovación Urbana (ERU): Fue creada en 1998 como una consejería adscrita a la oficina del alcalde, en 2002 se aprobó el proyecto para realizar la empresa, hasta 2004 se llevó a cabo. Su función es: formular y desarrollar proyectos que permitan transformar y revitalizar sectores de la ciudad para

elevant la calidad de vida de sus habitantes, tiene por objeto gestionar, liderar, promover y coordinar, mediante sistemas de cooperaci3n, integraci3n inmobiliaria o reajuste de tierras, la ejecuci3n de actuaciones urbanas integrales para la recuperaci3n y transformaci3n de sectores deteriorados del suelo urbano, mediante programas de renovaci3n y redesarrollo urbano, y para el desarrollo de proyectos estrat3gicos en suelo urbano y de expansi3n con el fin de mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.⁴⁰

TransMilenio (Empresa de Transporte de Tercer Milenio 1999) es la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestaci3n del servicio p3blico de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestaci3n eficiente y permanente del servicio.⁴¹

Como mencione en el capitulo anterior, durante el periodo 1995-2003, se realizaron una serie de proyectos que cambiaron de forma significativa a Bogot3, para continuar con los objetivos y el enfoque de este trabajo de investigaci3n, voy a exponer aquellos que hacen parte del 3rea de estudio en el centro de la ciudad y analizar el impacto obtenido.

En a1os anteriores a las administraciones Mockus y Pe1alosa hab3an existido iniciativas para la revitalizaci3n del centro de la ciudad, pasando las propuestas de Le Corbusier acerca de conservar 3nicamente nueve manzanas del centro hist3rico, y demoler las restantes para crear rascacielos, y algunos planes como el Plan zonal del centro 1988, y estudios de la Corporaci3n la Candelaria, fundada en 1980, junto con la Oficina Plan Centro, creada en 1987, cuyas propuestas estaban enfocadas m3s en una restauraci3n de la parte colonial del centro hist3rico, es decir el barrio la Candelaria, que en la recuperaci3n de su entorno en general y de las zonas que estaban altamente deterioradas, y afectaban directamente al casco tradicional.

Enrique Pe1alosa retomo iniciativas que exist3an en estos planes, pero era consciente que el centro deb3 verse como parte de la ciudad, deb3 estar articulado a esta, no pod3 ser visto como un elemento aislado, y sin una actuaci3n sobre las zonas deterioradas que lo rodeaban e imprim3an una imagen negativa debido a la inseguridad, y descuido en que se encontraban, iba a continuar siendo afectado y su mejoramiento no iba a ser posible, la estrategia principal era intervenir sobre los puntos m3s cr3ticos. Grandes intervenciones urban3sticas eran las herramientas que se requer3an para recuperar este sector, de manera que se dise1aron una serie de proyectos encaminados a revitalizar, y recuperar estas zonas, proyectos que contemplaban la creaci3n de espacio p3blico de calidad, un plan integral de reorganizaci3n de los ejes de tr3fico, aceras, ciclo-rutas, espacios verdes y actividades econ3micas, todo en busca de mejorar la calidad de vida de los habitantes y de lograr a trav3s del espacio p3blico, y las herramientas del urbanismo, recuperar la confianza de las personas para habitar la ciudad.

Las intervenciones realizadas en M3rtires y San Victorino son: el Parque Tercer Milenio, la recuperaci3n de la Plaza San Victorino, la recuperaci3n de la Plaza Espa1a, la creaci3n del Eje Ambiental sobre la Avenida Jim3nez y sus respectivas troncales de TransMilenio, todas estas actuaciones hacen parte del Plan Zonal del Centro, del cual har3 una breve descripci3n de sus objetivos y estrategias, para luego centrarme en los proyectos mencionados objeto del 3rea de estudio.

40. <http://www.eru.gov.co/>

41. <http://www.Transmilenio.gov.co/>

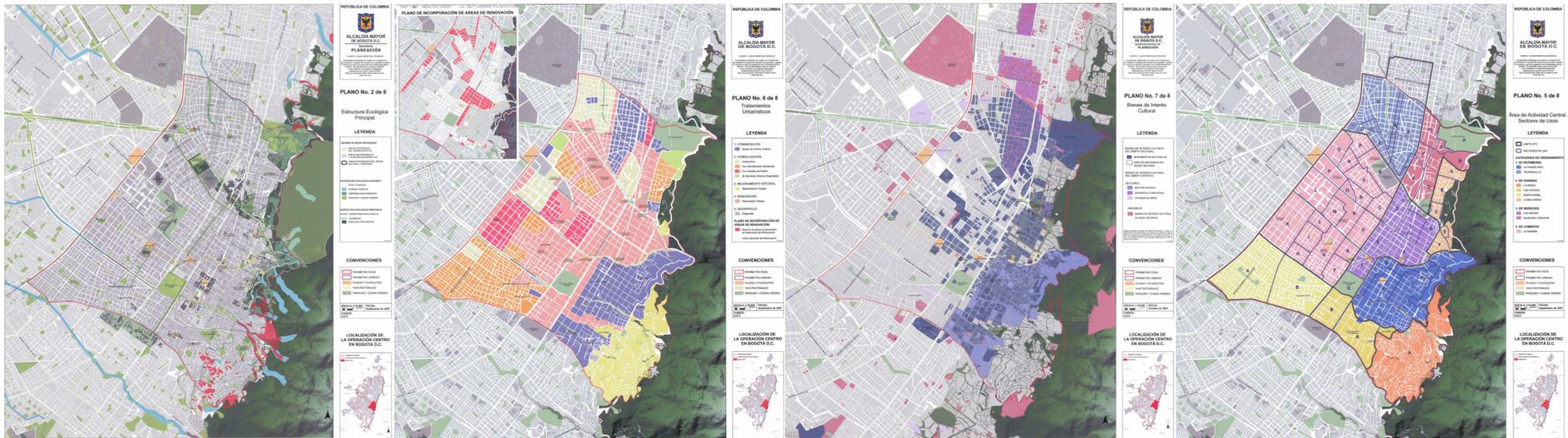


Imagen 72. Planos Plan Zonal del Centro.
Fuente: Empresa de Renovación Urbana.

El Plan Zonal del Centro (PZCB):

Está definido como un instrumento de planeamiento que define criterios y lineamientos generales para el ordenamiento territorial del centro en cuanto a infraestructuras, espacio público, equipamientos, usos y tratamientos. El Modelo de Ordenamiento del Centro parte de la articulación de tres estructuras superpuestas e interdependientes: la Estructura Ecológica Principal, la Estructura Funcional y de Servicios, y la Estructura Socioeconómica y Espacial. Se define a partir de Espacios Estratégicos que garantizarán que en el Centro se lleven a cabo adecuadamente las acciones urbanísticas propias de esta área de la ciudad en cumplimiento de las políticas del Plan de Ordenamiento Territorial.

Los Espacios Estratégicos son el acumulado de bienes, valores y significados urbanos asociados en el tiempo que constituyen la determinante fundamental en las decisiones para el ordenamiento futuro del Centro y serán detonantes de nuevas intervenciones asegurando la continuidad de los planes sectoriales adelantados

a la fecha. Los Espacios Estratégicos son: Centro Histórico y Eje Histórico Representativo, Franja Prioritaria de Intervención, Nodos de Articulación de Equipamientos y Servicios, Centros de Barrio, Circuito Interbarrial.

Son principios de la Operación Centro:

- a. Un Centro para vivir.
- b. Un Centro con equilibrio territorial.
- c. Un Centro consolidado, renovado y conservado.
- d. Un Centro competitivo.

Son objetivos de la Operación Centro:

- a. Valorar, proteger y difundir el carácter representativo del patrimonio cultural del Centro y sus espacios tradicionales, como símbolos de la identidad local, regional y nacional.
- b. Promover actividades y usos en los sectores de interés cultural para integrarlos a la dinámica urbana.
- c. Preservar y potenciar la oferta cultural del Centro.



Imagen 73. Transmilenio.
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano



Imagen 76. Avenida Jiménez.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Imagen 74 Plaza San Victorino
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano



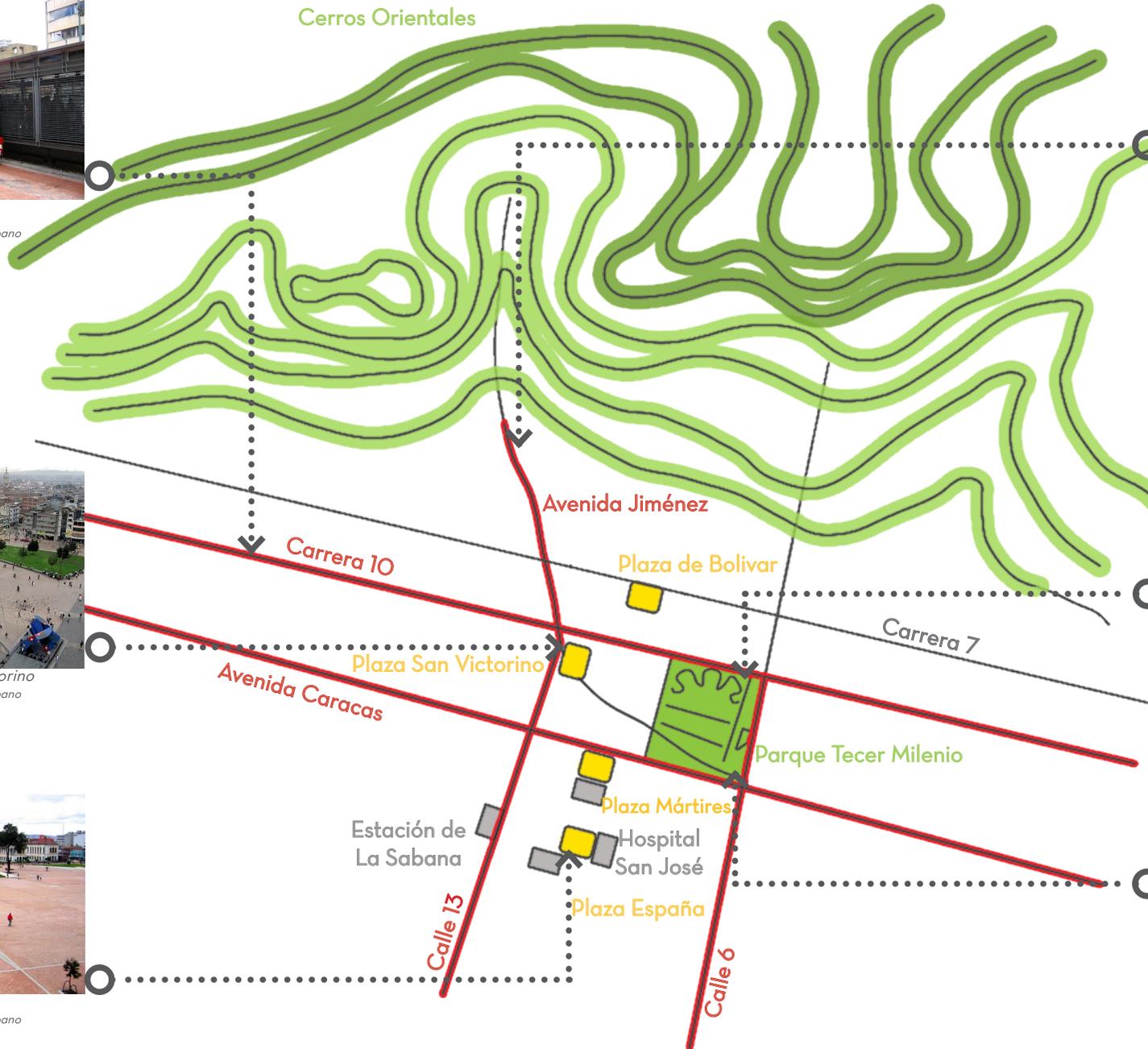
Imagen 77 Ciclo-rutas.
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano



Imagen 75 Plaza España.
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano



Imagen 78. Parque Tercer Milenio.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Localización proyectos.
Elaboración propia





Imagen 79. Avenida Jiménez 1940.
Fuente: Revista Credencial Historia. (Bogotá - Colombia) N. 208. 2007



Imagen 80. Avenida Jiménez 1989
Fuente: BOGOTÁ | Skyline extendido
<http://www.skyscrapercity.com>



Imagen 81. Avenida Jiménez 1976.
Fuente: BOGOTÁ | Skyline extendido
<http://www.skyscrapercity.com>



Imagen 82. Avenida Jiménez 2006.
Fuente: BOGOTÁ | Infraestructura de Transporte STM <http://www.skyscrapercity.com>

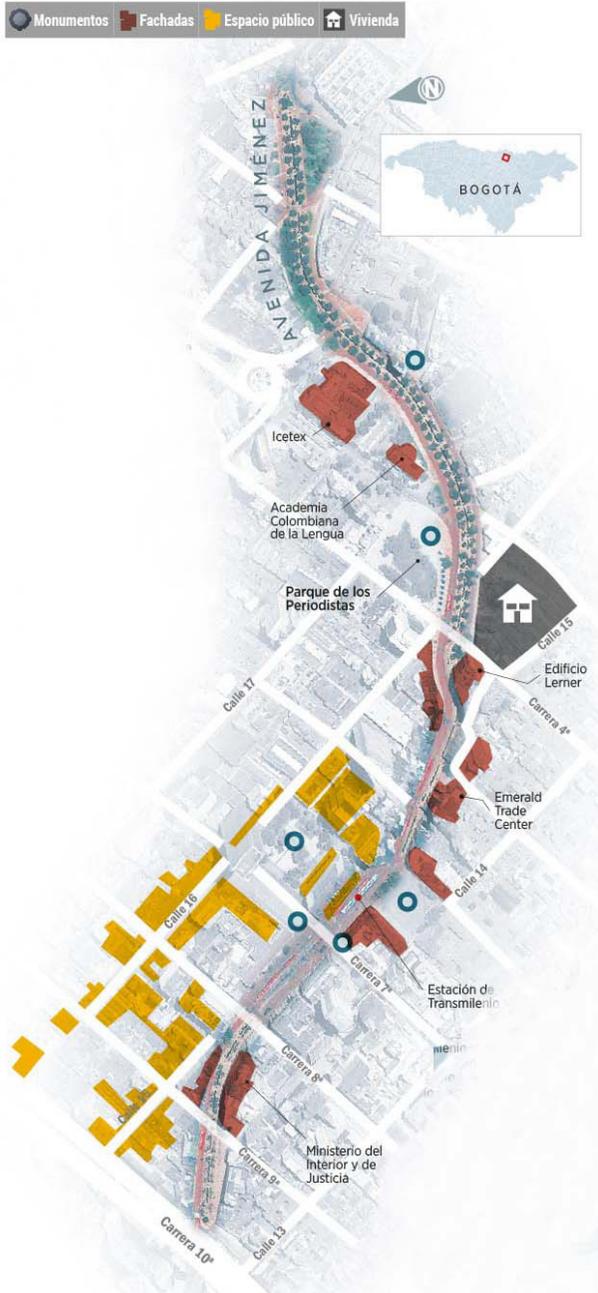


Imagen 83. Plano Avenida Jiménez 1955.
Fuente: El Espectador. El resplandor de la Avenida Jiménez. 9 Oct 2013

4.1 Eje Ambiental sobre la Avenida Jiménez

Propuesto en 1997, aprobado en 1999 finalizado en 2000

Localización

Avenida Jiménez, antiguo río San Francisco

Antecedentes

El río San Francisco fue un elemento de vital importancia en el desarrollo de la ciudad, ya que conformaba su límite hacia el norte, de igual forma inicialmente fue el elemento configurador de la Plaza de San Victorino, a principios del siglo XX se ordenó su canalización para solucionar problemáticas de higiene y salubridad, pero también para dar paso a una gran avenida que facilitara y agilizara la comunicación del centro con la ciudad. El proceso de canalización se realizó por tramos y con distintos presupuestos, lo que ocasiono que algunos se desarrollaran más que otros, se formó una gran Avenida rodeada de importantes hoteles y edificios administrativos, pero a la vez otros tramos fueron demasiado angostos y no planificados, y posteriormente se convirtieron en callejones de inseguridad y actividades delictivas.

Problemáticas

Inicialmente la contaminación por residuos y malos olores fue el argumento para su canalización, lo cual genero una gran avenida congestionada y caótica en un lugar estratégico de la ciudad. El pensamiento de que el centro está hecho para los carros, y se le haya restado importancia al peatón

Objetivos

Recuperar una de las calles con más historia es la Avenida Jiménez, que estaba invadida de vendedores, postes y tráfico
Fomentar la integración social y urbana en la ciudad y al mismo tiempo recuperar de manera simbólica el río San Francisco que alguna vez fluyó por el mismo lugar, antes de que fuera canalizado y tapado
Recuperar la memoria del agua y reintroducción de la palma de cera,

Reorganización del tráfico vehicular, eliminando cruces conflictivos, dándole prioridad al peatón.

Estrategias

Transporte, espacio público y seguridad.

Convertir la Jiménez en la columna vertebral de la ciudad, enlazando el centro de la ciudad con el camino al cerro de Monserrate, formando un eje de recuperación ambiental y rematando en la Plaza San Victorino

Proyecto de recuperación

Se realizó un gran eje peatonal, a lo largo del canal de agua, que ofrece al peatón un paseo en el cual da valor a las vistas hacia los cerros de Monserrate y Guadalupe, a su vez le dio importancia al diseño de los pisos, a la arborización, al mobiliario urbano, y a recuperar los espacios a su alrededor, unificándolos, proponiendo una nueva paramentación y controlando las alturas para las nuevas edificaciones. El eje ambiental es un corredor reservado para los peatones y los buses de TransMilenio, cuenta con un elemento primordial, un espejo de agua que recorre la avenida, a manera simbólica representando el flujo del río San Francisco. Su entorno inmediato se vio beneficiado importantes edificios como el Banco de La República, el Banco Central Hipotecario, Universidad Rosario, Universidad de Los Andes, Academia Colombiana de Historia, Ministerio de Agricultura, Ministerio del Interior y Justicia, estan comunicados a través de este.

Conclusiones

La creación del eje ambiental, fue un proyecto clave para la recuperación de gran parte del centro histórico, fue un proyecto enfocado en mejorar la movilidad del sector, y hacer del centro un lugar para caminar y contemplar, la peatonalización de esta gran avenida acompañada de un alto valor ambiental, permitió generar una conexión entre las construcciones que lo rodeaban, al igual que la recuperación de las plazas y zonas verdes, en un principio era de carácter peatonal, más adelante se tomó la decisión de introducir una línea de TransMilenio, lo cual no había sido contemplado por los arquitectos diseñadores Rogelio Salmona y Luis Kopec, esto ha generado controversia ya que se perdió su función inicial y en la actualidad el paso de los buses



Imagen 84. Proceso de recuperación de la Avenida Jiménez - Eje Ambiental.
Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

ocasiona graves daños en los pavimentos y adoquines que no fueron diseñados para soportar este peso. El proyecto recupera de manera simbólica un eje de vital importancia para la ciudad iniciando en los cerros y finalizando en la Plaza de San Victorino. A nivel urbano es un proyecto admirable con gran potencial, pero las problemáticas sociales que se viven en el sector, han dañado su imagen convirtiéndolo en un botadero de basura y en ocasiones utilizado por los habitantes de la calle.

Imagen 85. Vista aérea Eje Ambiental.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá



Imagen 86. Espejos de agua.
Fuente: Ciudad Viva. Bogotá: Triunfadora en la Bienal de Venecia. Diciembre 2006

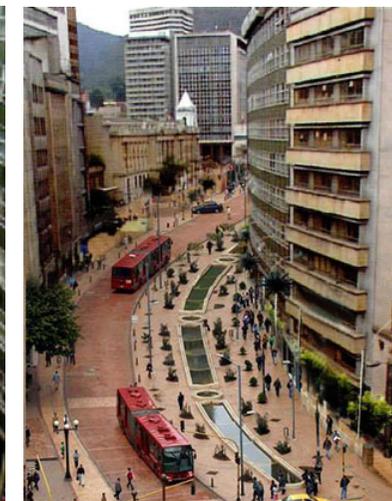


Imagen 87. Contaminación Eje Ambiental.
Fuente: María Alejandra Gómez. Eje Ambiental, entre la peatonalización y el Transmilenio. Plaza Capital. http://portal.urosario.edu.co/pla_2004_2008/articulo.php?articulo=360.





Imagen 88. Plaza de San Victorino 2006.

Fuente: AMÉRICA LATINA | Recuperación urbana.
<http://www.skyscrapercity.com>



Imagen 89 Plaza de San Victorino Mariposa.

Fuente: Pedro Felipe. Plaza San Victorino, Bogotá con escultura de Edgar Negret, "Mariposa".

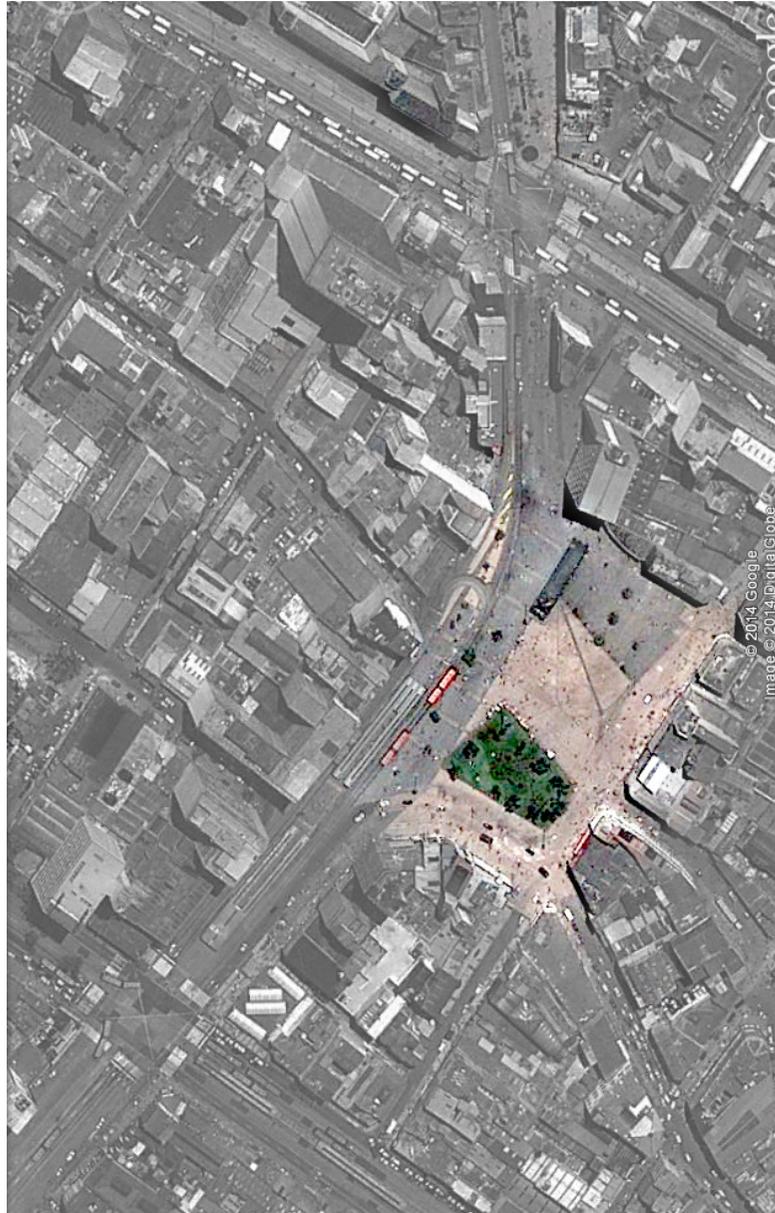


Imagen 90. Localización San Victorino.

Elaboración propia

4.2 Plaza de San Victorino 2000

Propuesto 1998, aprobado en 1999 finalizado 2000

Localización

Avenida Jiménez (calle 13), la Caracas (carrera 14) y carrera 10.

Antecedentes

La recuperación de la Plaza de San Victorino, fue un proyecto de gran importancia que generó un cambio positivo en un sector que estaba en un alto grado de deterioro como se expuso en el segundo capítulo, de una plaza que inicialmente hacía parte de la periferia de la ciudad, y funcionaba como la puerta de entrada, fue cambiando su carácter con el tiempo, tuvo una de las primeras pilas de agua, posteriormente fue escenario de la conmemoración de la independencia con la estatua del prócer Antonio Nariño, después de los destrozos del Bogotazo fue utilizada como parqueadero, y más adelante reubicaron los comerciantes expulsados de la carrera 10 para colocar las galerías Antonio Nariño, el cambio de usos que tuvo la plaza era el resultado de las actividades que surgían en su entorno, perdió su carácter de plaza, de lugar de encuentro y su importancia histórica para ser invadida por quioscos de vendedores y fue así mismo que cayó en deterioro, se volvió un lugar contaminado y un foco de inseguridad.

Problemáticas

Este sector presentaba los indicadores más altos en crímenes y asesinatos, la más baja expectativa de vida y el mayor centro de expendio y consumo de droga, y accidentes de tráfico a sus alrededores.

Invasión de la plaza por ventas informales, la eliminación del espacio público como resultado, y consecuente abandono de las construcciones que lo rodean, terminando en ruinas y deterioro.

Objetivo

Devolver el valor histórico de la plazuela, a través del diseño de un espacio público de calidad, interviniendo su entorno inmediato y organizando sus actividades para reducir los niveles de inseguridad.

Recuperar un sector importante de la ciudad, con una ubicación estratégica, para mejorar las condiciones de calidad de vida de sus habitantes, ofreciendo alternativas viables para los diferentes grupos sociales, residentes, comerciantes y visitantes.

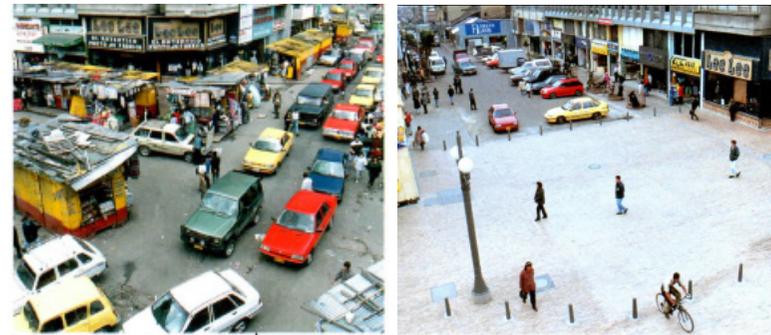
Reubicación de los comerciantes afectados por la transformación urbana de la plaza.

Estrategia

Aprovechar la condición de la plaza como remate del Eje Ambiental de la Avenida Jiménez y entrada al parque del Tercer Milenio.

Imagen 91. Proceso de Recuperación Plaza de San Victorino:

Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá



Proyecto de recuperación

Se intervinieron 16.200m² se entregó a la ciudad un espacio público de calidad, hacia la avenida Jiménez se construyó una alameda, se introdujo denegación como palma de cera, cauchos y pimientos para darle continuidad al eje ambiental, al igual que la implementación de un espejo de agua, se instaló una pieza del escultor Edgar Negret como referencia simbólica "Mariposa". El diseño de la plaza está basado en una serie de pliegues en la superficie que buscan darle escala y dirección al espacio. El proceso de recuperación tardó más de dos años debido a la resistencia de los antiguos vendedores a desalojar el espacio, finalmente mediante un acuerdo fueron reubicados y capacitados en crear empresa a manera de indemnización.

Conclusiones

El beneficio que le trajo no solo al centro, si no a la ciudad en general esta recuperación fue evidente en la imagen y percepción que se logró en un centro altamente deteriorado, a pesar de ser un sector comercialmente activo, las condiciones de inseguridad eran alarmantes, tras la recuperación se organizó el comercio removiendo los quioscos de ventas, se entregó un espacio limpio, amplio, de calidad a los habitantes, haciéndolo más amable y agradable de visitar. Se mejoraron las condiciones de accesibilidad y se reordenó el tráfico vehicular para reducir las congestiones y accidentes, volvió a adquirir el carácter de espacio de encuentro e integración como plaza, permitiendo el uso de esta a los distintos grupos sociales. Al igual que todo el sector en general, sigue existiendo la presencia de los habitantes de la calle que se dispersaron por toda la zona, las condiciones de seguridad han mejorado notablemente con ayuda de los comerciantes, pero no deja de ser un lugar que genera desconfianza.

Imagen 92 Proceso de recuperación aceras San Victorino.

Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

4.3 Ciclo-rutas

La construcción de las primeras tres etapas se realizó entre 1999-2001

Antecedentes

La idea de establecer la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad, había tenido sus primeras intenciones bajo la alcaldía de Luis Prieto Ocampo (septiembre de 1975 - diciembre de 1976) cuando reglamento la ciclo vía recreativa, que consistía en cerrar algunas vías vehiculares los domingos durante tres horas para beneficio y recreación de los ciclistas, su idea fue apoyada por sus sucesores y se mantuvo, y llegó a ser ampliada más adelante a un periodo de siete horas, actualmente funciona todos los domingos y festivos de 7am a 2pm, y es considerada una franja deportiva. Además es considerada uno de los escenarios públicos no solamente más seguros, sino más equitativos de la ciudad, pues permite integrar la ciudad, haciendo circular la gente del norte hacia el sur y la del sur hacia el norte.

Problemáticas

Este proyecto no presenta el mismo tipo de problemáticas que los otros expuestos, ya que fue una red de movilidad que no existía, y fue creada para incentivar al uso de la bicicleta.

Objetivos

- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte ya que es más económico y ecológico
- Hacer de la ciudad un espacio más amable, y agradable a la escala del peatón
- Mejorar la calidad del aire y reducir el nivel de contaminación ambiental.
- Reducir la congestión de tráfico diario en la ciudad, incluyendo la contaminación acústica resultante
- Fortalecer la integración de los sistemas de transporte alrededor de la ciudad con la ciclo-ruta como un mecanismo
- Promover un estilo de vida saludable entre los residentes.



Imagen 93. Ciclo-rutas Bogotá.



Imagen 94. Ciclo-rutas Bogotá.



Imagen 95. Ciclo-rutas Bogotá.

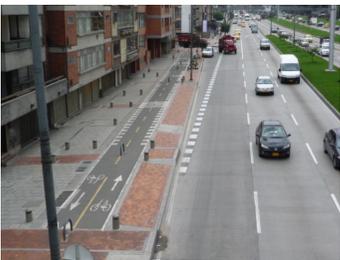


Imagen 96. Ciclo-rutas Bogotá.

Imagen 93-96. Ciclo-rutas Bogotá.
Fuente: 10 Bicycle-Friendly Cities. <http://beston-top10.blogspot.de/2012/11/10-cidades-mais-amigas-das-bicicletas.html>

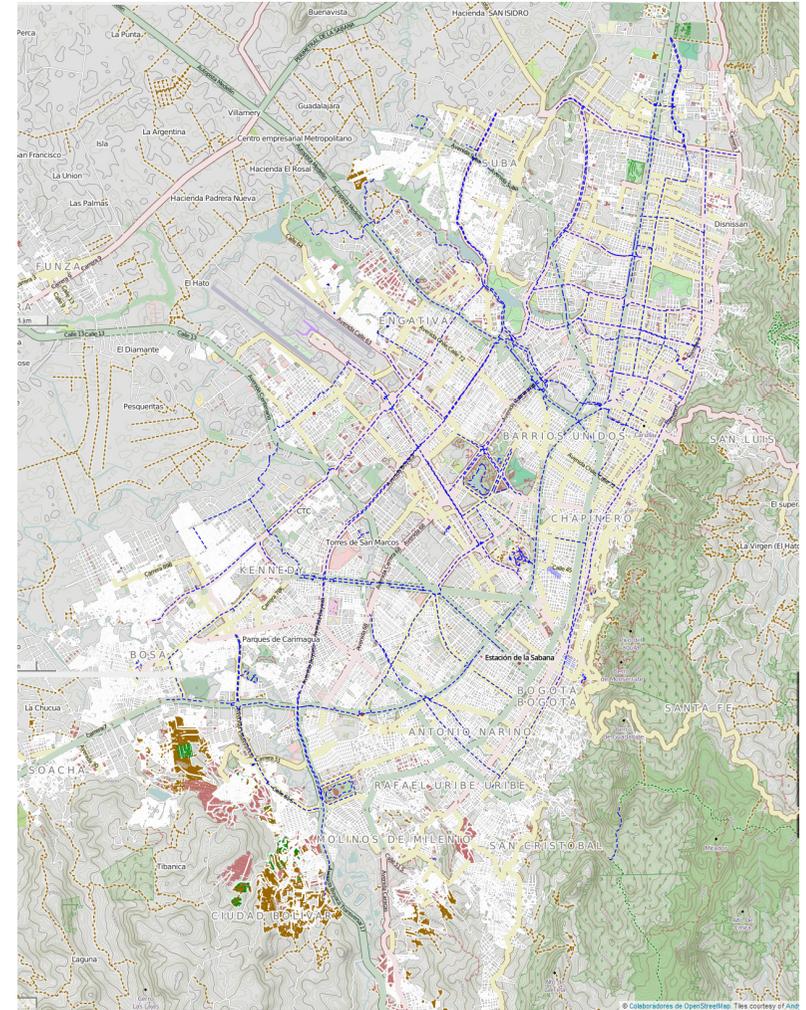


Imagen 97. Plano de la red de ciclo-rutas Bogotá.
Fuente: © Colaboradores de OpenStreetMap



Imagen 98. Ciclovía Bogotá.
Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

Estrategias

Creación de un red de ciclo-rutas en toda la trama urbana, para dar la posibilidad de que la bicicleta no sea únicamente para el deporte y recreación, si no que pueda ser considerada como el medio de transporte principal de muchos. Durante la alcaldía de Peñalosa se dejó diseñada la totalidad del sistema, dentro del Plan Maestro de Ciclo-rutas.

Proyecto de recuperación

La implementación de las ciclo-rutas formo parte esencial del proyecto de recuperación de aceras y creación de alamedas, es un red que comunica las principales zonas de la ciudad y facilita el desplazamiento de todas las personas. Tiene una extensión total de 313 kilómetros, hay 30 rutas, de las cuales cinco cuentan con una extensión superior a los 20 kilómetros, todas están interconectadas uniendo las principales zonas verdes. Por ser una de las ciudades con mayor extensión den carril bici se ha convertido en un referente a nivel internacional.

Conclusiones

El sistema de ciclo-rutas en Bogotá, ha sido un gran avance en temas de movilidad, a pesar de ser una ciudad grande en extensión, se contempló un plan que da cobertura a toda la ciudad, por medio de una jerarquía de tres niveles en la malla vial para bicicletas, y se articulan las principales zonas de la ciudad. Es un método que busco reducir los niveles de desigualdad de las personas al movilizarse, ya que se introdujo como un alternativa digna de transporte, de calidad y planificada. Disminuir la dependencia de las personas al uso del coche es uno de los principales retos que se quiso cumplir, la herramienta utilizada fue proponer sistemas complementarios. Otros de los beneficios evidentes en Bogotá fue la recuperación de las aceras, durante la alcaldía de Peñalosa se le dio prioridad a la construcción de las aceras sobre la de las vías para los coches, era consciente que el bienestar general prima sobre el particular, y con la recuperación de aceras podía favorecer a una gran parte de la población que no tenía las capacidades para adquirir un coche, de manera que las ciclo-rutas y la ciclovía representan un espacio de igualdad en el entorno urbano.

4.4 TransMilenio

Su construcción se inició en 1998 y fue inaugurado en el 2000

Antecedentes

La situación de movilidad en Bogotá hasta la década de los 90 era caótica, no existía un orden en el transporte público, la contaminación del aire, auditiva, ineficiencia en tiempos, costos eran las principales características de la época, además de no ser un servicio cómodo ni seguro, la rentabilidad para los conductores dependía de la cantidad de pasajeros que transportaran, con lo cual existía una competencia entre estos para ver cuál recogía más pasajeros arriesgando su vida y la de estos. Las dos problemáticas que enfrentaba la ciudad era el aumento de uso de vehículos privados y la ineficiencia del transporte público. Los vehículos privados ocupaban las aceras para aparca y los no existían paraderos regulados para los buses, lo cual dejaba al peatón en un situación donde no podía ni movilizarse ni detenerse a tomar el bus con tranquilidad. En administraciones anteriores se había estudiado la posibilidad de la construcción de un metro, pero las condiciones financieras en términos de inversión, eliminaban esta posibilidad

Problemáticas

Existencia de un sistema de transporte desordenado, lento, ineficiente, inequitativo, contaminante e inseguro. La prioridad que existía de hacer una ciudad en función del automóvil.

Objetivos

Transformar de manera radical la forma en que los bogotanos se transportaban, construyendo un sistema que generara eficiencia, equidad y calidad de vida en los usuarios; un sistema integral

Disminuir la accidentalidad vial en la ciudad; orden el tráfico caótico de autobuses de servicio público.



Imagen 99. Tráfico en el norte de Bogotá.

Fuente: El Tiempo. El 'huevo' pico y placa evidencia graves problemas de movilidad e infraestructura en Bogotá. 7 Septiembre 2012



Imagen 100. Tráfico en el norte de Bogotá.

Fuente: Revista Semana. Vuelve el 'pico y placa' a Bogotá. 10 Enero 2012



Imagen 101. Tráfico en el centro de Bogotá.

Fuente: Revista Quien dice. Desde Cámara piden a Pardo no implementar pico y placa en el centro de Bogotá. 3 Abril 2014



Imagen 102. Tráfico en el sur-occidente de Bogotá.

Fuente: ADN. Salida de Bogotá por auto sur y calle 13: una pesadilla. 2 de Febrero 2014



Imagen 103. TransMilenio Eje Ambiental

Fuente: Why buses represent democracy in action. <http://www.urbanglitch.com/2013/12/why-buses-represent-democracy-in-action.html>



Imagen 104. Vista Avenida Caracas.

Fuente: Inician mantenimiento del espacio público de la Caracas. 24 Marzo 2012. <http://www.radio-santafe.com/>



Imagen 105. Bus biarticulado.

Fuente: Brasil Caminhoneiro.com.br/ Capital colombiana compra mais de 120 chassis biarticulados da Volvo. 14 Agosto 2012

Estrategias

Crear un sistema de transporte masivo, como alternativa de desplazamiento para desincentivar al uso del vehículo privado y reducir la desigualdad en términos de movilidad.

Proyecto de recuperación

Se implementó un sistema de transporte masivo llamado TransMilenio, basado en un modelo de Curitiba, son buses articulados y biarticulados que transitan por un carril exclusivo y con un sistema de estaciones diseñadas para la accesibilidad de todos los usuarios, para el acceso a las estaciones, los usuarios cuentan con puentes peatonales que permiten el ingreso a ellas, por cruce de la calle, a través de un semáforo. El ingreso se hace mediante tarjetas inteligentes sin contacto, adquiridas o recargadas en las taquillas, o en la red de recarga externa de Tullave en la ciudad. Es una red conectada, que permite transbordos; servicios alimentadores, que son los encargados de llevar y traer pasajeros desde los barrios periféricos de la ciudad hasta las troncales. Un sistema desarrollado por etapas para dar cobertura a la toda la ciudad. Adicionalmente, con la construcción de las troncales, se le dio mucha importancia a la recuperación del espacio público.

Conclusiones

TransMilenio fue considerado el macro proyecto durante la alcaldía de Enrique Peñalosa, que contemplo a la ciudad en su totalidad, la movilidad en Bogotá era un tema al cual nadie tenía una respuesta o solución, con la aparición de este sistema dentro del plan de actuaciones, tanto la movilidad como la ciudad en general se vieron beneficiadas, dio paso a la recuperación del espacio público, ampliación de aceras e implementación de la red de ciclo-rutas. El sistema funciona por fases de las cuales hasta el momento está desarrollado el 80% del proyecto inicial. Si bien hay que reconocer que es un sistema que ayudo a descongestionar las vías y a mejorar las condiciones de movilidad para todos en la ciudad, hay que tener en cuenta que la ciudad continua creciendo y aumentando su población, por lo cual es un sistema que en la actualidad se queda corto para la demanda existente. Un sistema de buses para una ciudad con una población de más de 7 millones de habitantes, ha ocasionado que se incorporen cada vez más buses, generando ahora una congestión de estos y afectando los horarios de recogida en las estaciones, es un sistema que para la cantidad de usuarios que recibe no puede funcionar por sí solo, convendría su articulación con otro para repartir las cargas.



Imagen 106. Congestión en estaciones de TransMilenio

Fuente: Diario Primicia. TransMilenio en contravía de "Bogotá Humana" 23 Mayo 2012



Imagen 107. Congestión en estaciones de TransMilenio

Fuente: Revista Semana. Transmilenio toma medidas por colapso del sistema. 12 Febrero 2014



Imagen 108. Tráfico de TransMilenio

Fuente: Revista Semana. TransMilenio está desbordado y la gente empieza a sentirse inconforme con la congestión.



Imagen 109. Protestas por TransMilenio

Fuente: Gabriel Aponte - El Espectador

Trans

Rutas alimentadoras

- 9-1 Casa Blanca
- 9-2 Metrovivienda
- 9-3 Bosa La Libertad
- 9-4 Patio Bonito
- 9-5 Avenida Tintal
- 9-6 Avenida Villavicencio
- 9-7 Bosa La Independencia
- 9-8 Porvenir
- 9-9 Bosa - Santafé
- 9-10 Roma

Portal de las Américas

Rutas alimentadoras

- 10-1 Avenida Bosa
- 10-2 Bosa Centro
- 10-3 Alhán Carbonell
- 10-4 Bosa Laureles
- 10-5 Terminal Sur
- 10-6 Pardoimo

Servicios Corrientes

Operan todo el día y paran en todas las estaciones de las zonas por las que pasa el servicio.

Servicios Expresos

Operan en horarios específicos y paran únicamente en estaciones designadas dentro de las zonas por las que circulan.

Rutas alimentadoras

Las rutas alimentadoras circulan a través de la vía mixta de tráfico normal, por la estación de transferencia del portal o la estación de transferencia. Los alimentadores permiten acercar a los usuarios a los barrios más retirados de las estaciones, a sus lugares de destino o de origen sin realizar pago adicional.

5 km

4.5 Parque Tercer Milenio 1998-2005

Localización

Se encuentra en la antigua zona de El Cartucho, barrio Santa Inés entre las calles Sexta y Novena, y la carrera Décima y la Avenida Caracas



Imagen 112. Demolición del Cartucho
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano



Imagen 113. Demolición del Cartucho
Fuente: Stanislas Guigui. Serie El mundo de los ladrones. Calle del Cartucho. <http://www.stanislas-guigui.com/>

Antecedentes

Antiguamente el barrio Santa Inés, era un sector residencial del centro, a finales del siglo XIX era un lugar que ofrecía servicios a los viajeros que llegaban al sector, debido a su cercanía con la Estación de la Sabana, existía una calle donde se ubicaban las actividades de reciclaje, después de la canalización del río San Francisco se creó una calle angosta que dio indicios a la realización de actividades delictivas debido a la morfología que tenía, pues era el lugar propicio para escondites y robos. Luego del Bogotazo los residentes se desplazaron al norte de la ciudad, y el lugar fue ocupado por las personas desplazadas por la violencia y aquellos que vivían en la calle y buscaban oportunidades de sobrevivir comerciando materiales reciclados. En 1957 con la ampliación de la carrera 10 se demolieron construcciones entre ellas la iglesia de Santa Inés, y el sector quedó como una isla, delimitado por grandes vías, la avenida Jiménez, la carrera 10, la calle 6 y la Avenida Caracas. Lo que empezó como una calle de recicladores, se expandió hasta

Imagen 114. El Cartucho - Parque Tercer Milenio
Fuente: Empresa de Renovación Urbana



ocupar casi por completo el sector, la pobreza, el desempleo y el contrabando generaron la concentración de grupos sociales que cada vez aumentaban más, y el lugar empezó a ser conocido como el expendio más grande de drogas de la ciudad arrojando las cifras más altas de violencia e inseguridad llamado “el cartucho”. Los habitantes del lugar eran entonces traficantes de droga, de armas, indigentes, prostitutas y delincuentes.

Problemáticas

Este sector presentaba los indicadores más altos en crímenes y asesinatos, la más baja expectativa de vida y el mayor centro de expendio y consumo de droga, y accidentes de tráfico a sus alrededores.

Concentración de actividades económicas ilícitas, como el expendio de drogas, armas y prostitución

Concentración de “ollas” y transformación de las calles en basureros.

Degradación de la zona con altos índices de inseguridad, pérdida de la inversión para el mantenimiento de las construcciones.

Objetivos

Devolver la vitalidad urbana, la habitabilidad social, el equilibrio de usos, la protección del espacio público, la arquitectura y el sentido simbólico del centro de la ciudad como patrimonio cultural, social y económico

Dotar el centro de la ciudad con un pulmón verde y espacio de esparcimiento

Una transformación del sector y la reforma de la Avenida Caracas para permitir la circulación de TransMilenio

Estrategias

Creación de un distrito comercial, residencial y recreativo para recuperar la zona.

Proyecto

Se entregó un proyecto que abarcaba 16ha, un proyecto ejecutado en más de cinco años, con dificultades para su realización, desde la propuesta y estudios realizados en 1998,

hasta su materialización desde el 2000 con los primeros desalojos de la población, hasta el 2005 con su finalización; paso por la alcaldía de Peñalosa, la segunda de Mockus y finalmente fue inaugurado por su sucesor Luis Eduardo Garzón (2004 - 2008). Se reservaron 3 hectáreas aledañas al sector comercial de San Victorino para desarrollar un futuro centro comercial.

Un parque metropolitano con zonas, para toda clase de recreación, ciclo-rutas, canchas con graderías, sitios para ventas, baños públicos, sótano de parqueo para aproximadamente 800 vehículos.

Conclusiones

En 1998 el alcalde de la ciudad Enrique Peñalosa propuso la construcción de un parque metropolitano en el que era el barrio Santa Inés, más exactamente en El Cartucho, esta se llamaría Parque Tercer Milenio. Para esta acción era necesario desalojar a los habitantes de esta zona, en el cartucho existían 501 hogares y 5.030 personas en condición de extrema pobreza, de las cuales 1170 eran niños y 1880 mujeres. Se comenzó por caracterizarlos como habitantes de la calle, ya que anteriormente se les asignaban nombres despectivos como, gamines, indigentes o desechables. En 1999 se organizó un concurso para el diseño del parque⁴², y se iniciaron las obras de demolición que estarían casi terminadas en el 2000 cuando se inició su construcción. Este proceso fue bastante conflictivo, y desato una guerra, hubo protestas y enfrentamientos entre los ejecutores de las obras y los habitantes de la calle, los traficantes de droga que habían instalado sus expendios también se manifestaron ya que esta medida los afectaba directamente. El último desalojo de esta "olla" se llevó a cabo hasta el 2002, cuando fueron sorprendidos con retroexcavadoras y demoledoras. El resultado fue una protesta que dejo policías y periodistas heridos. Durante este periodo de expulsión, la población se dispersó por el centro intimidando a los transeúntes. Esta fue una acción que no



contempló las posibles consecuencias, ni la participación de la ciudadanía afectada, porque si bien se creó un pulmón verde para el sector, lo que se logró a su vez fue la generación de múltiples ollas y el esparcimiento de esta población por todo el centro. Dentro de los objetivos del programa de recuperación del centro, estaba la inclusión social, regeneración, ayuda y reubicación de esta población que habitaba el cartucho, pero este no fue uno de los objetivos primordiales, como sí lo era el desarrollo del parque metropolitano, la parte social paso a un segundo plano, y no fue tratada con cautela, arrojando más adelante graves consecuencias para la ciudad. En un principio se tomó la decisión de reubicarlos en el antiguo Matadero Municipal, pero esta medida no tuvo resultados positivos, posteriormente fueron enviados a unos solares cerca de la vías del tren, pero la población que residía en esta zona se vio afectada y solicitó el desplazamiento de estos, de manera que ante la falta de soluciones se terminaron esparciendo por toda la ciudad, creando "cartuchitos", a otros decidieron volver a tan solo unas manzanas de su anterior ubicación.

A mí me tocó el desalojo de El Cartucho. Ese día, cuando llegaron las máquinas, los indigentes bajaron a lo que ahora se conoce como el Bronx, al lado de la iglesia del 20 de Julio; de ahí los sacamos y avanzaron hacia la carrera 16. Decían que

Imagen 115. Vista aérea El Cartucho - Parque Tercer Milenio
Fuente: Imágenes tomadas de google earth

Imagen 116 - 117. Parque Tercer Milenio.
Fuente: <http://www.landezine.com/index.php/2013/05/parque-del-tercer-mileno-by-diana-wiesner-architecture-and-landscape/>



42. Los arquitectos seleccionados fueron Carlos Hernández, Rafael Esguerra, Diana Wisner, Giancarlo Mazzanti y los ajustes los realizó Camilo Santa María, conformando así un equipo a cargo del Parque Tercer Milenio por medio de un concurso de la Sociedad Colombiana de Arquitectos



Imagen 118-119. Habitantes de la calle en el Parque Tercer Milenio.

Fuente: El Tiempo. La indigencia se apoderó del parque Tercer Milenio. 4 de enero de 2014

se iban a tomar las vías del TransMilenio si no se les daba una solución. Ellos querían que los ubicaran en el barrio La Colombianita, al lado de La Favorita. Cuando el alcalde se dio cuenta de que ellos no iban a ceder, ordenó que los lleváramos al Matadero Distrital. Después de unos meses se volvieron a subir al Bronx, lo que hoy se conoce como ‘Cinco Huecos’ y los barrios cercanos, entre ellos La Favorita⁴³

Posteriormente los pocos que quedaban en “la muela” del Cartucho derruido, fueron enviados al antiguo Matadero Municipal. Este hecho es por sí mismo una gran metáfora, ya que por más de ser aquel lugar un espacio refugio, deja mucho que pensar tratándose del matadero. Además, el trato era como para animales, “... nos daban garrote, nos botaban la comida que guardábamos, nos quitaban los costales, eran actuaciones inhumanas, nos desbarataban los cambuches, nos quitaban la ropa y la quemaban, nos dejaban descalzos, eso no es la manera, porque no nos ayudaban...” Recuerda Carlos Vargas.⁴⁴

En la actualidad esta población está alojada en el sector denominado el “Bronx” la olla más grande y peligrosa de la ciudad, donde únicamente entran quienes están vinculados con estas actividades. Es una calle unas cuadras hacia el occidente del parque Tercer Milenio, cerca de la Plaza de los Mártires y Plaza España, también denominada la “L”. Hacia el occidente en otra calle existe el sector conocido como “cinco huecos” también otra olla junto a una entidad educativa.

Lo primero que aprendí de esta historia triste fue que el Cartucho nació del deterioro humano y urbano, la segregación y la marginalidad; también, de las decisiones administrativas, de la descomposición social, de las guerras no declaradas, de la complacencia o la indiferencia ante la ilegalidad y el fabuloso negocio del narcotráfico. Contribuyeron también, como alguien

43. PEÑA, María Camila. Trabajo de grado: EL BARRIO FAVORITO DE LOS BOGOTANOS: Recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Comunicación y Lenguaje. 2009, p. 85

44. MORRIS Ingrid, En un lugar llamado el cartucho (Crónica). Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2011. p.108

lo dijera, los urbanistas, cuando abrieron la 10a, la Caracas, la óa y la Jiménez, y aislaron de esa manera esta zona del resto de la ciudad. Por ello se fortalecieron los submundos ilegales que prosperaban en su “interior”.⁴⁵

El parque Tercer Milenio es un proyecto reconocido a nivel internacional, obtuvo el segundo premio en la categoría “Arquitectura Paisajista” de la XVI Bienal Panamericana de Arquitectura de Quito 2008 por el cambio de imagen que le dio al centro y a la ciudad. Pero como se mencionó anteriormente fue un proyecto que no tuvo como elemento primordial la población afectada, y los mecanismo de solución no fueron eficientes, arrasaron por completo con un barrio de la ciudad, el cual si estaba en un alto grado de deterioro pero no se planificó a la largo plazo que iba a ocurrir allí.

En la actualidad es un parque que no cumplió con su función, la población que fue desalojada de allí aun lo habita y lo ocupa, no es un lugar que invite a las personas a hacer uso de él, es un amplio espacio verde sin ninguna actividad, y que sigue sumergido en la inseguridad.

Las razones de la administración Peñalosa en 1998 para la realización del Parque Tercer Milenio(TM) fueron ideas fundamentales y principales en el marco programático y político de su alcaldía partir del criterio del embellecimiento de la Ciudad. Para nadie era un secreto que el Cartucho resultaba ser el lugar más derruido y deplorable de Bogotá; sin embargo, el principal motivo con el cual se sustentó esta intervención, fue el informe de la OMS para 1998, en el cual se declaraba el Cartucho como uno de los lugares más peligrosos de Latinoamérica (Piffano, 2003). Dicha razón fue suficiente para llevar a cabo de una manera rápida y contundente la labor de desalojo, compra de predios, demolición y construcción del parque⁴⁶

45. GARZÓN, Germán y MORRIS Ingrid. El Cartucho, del Barrio Santa Inés al Callejón de la muerte. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2010. p.77

46. MORRIS Ingrid, En un lugar llamado el cartucho (Crónica). Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2011. p.101

3.3 Plaza España

Realización del proyecto 2003 - 2005

Localización

Entre las carreras 18 y 19 y las calles 10 A y 11.

Antecedentes

Inicialmente en 1883 Plaza de Maderas, en 1902 adquiere el nombre de Plaza España, este céntrico lugar de la capital del país estaba destinado a la venta de madera, miel, carbón y forrajes. En los primeros 25 años del siglo aparecieron Hospital San José, el Liceo Agustín Nieto Caballero y en 1917 con la inauguración de la Estación de la Sabana, el sector comenzó a poblarse con viviendas. La Plaza España fue centro del crecimiento y desarrollo de la ciudad, en torno a ella funcionaron la terminal de buses intermunicipales, la central de abastos y la estación del tren, nada pasaba por Bogotá sin cruzar antes por la Plaza España. Después de Bogotazo el lugar fue ocupado por el comercio informal, el espacio fue invadido por ropavejeros, y la otra parte había sido encerrada con una reja, lo cual daba una percepción de miedo e inseguridad

Problemáticas

Es una de las zonas más congestionadas y de menor movilidad de la ciudad. La calle 11, que es el eje comercial del sector, es utilizada como zona de cargue y descargue.

Invasión del espacio público por parte de ventas informales

Privatización del espacio público debido al cerramiento

Contaminación, inseguridad debido a las actividades que allí se realizaban.

Objetivos

Rehabilitar y señalizar vías, arborizar los espacios públicos de la zona, además de la inversión del sector privado en la rehabilitación de edificaciones de uso comercial.

Estrategias

Integra la plaza a un sistema de plazas, alineado al eje de la calle 10 con las Plazas Egipto, Bolívar, Mártires y la del barrio Ricaurte

Proyecto de recuperación

Se diseñó una gran plaza, eliminando las ventas informales, las cuales fueron reubicadas mediante un proceso de asesoramiento donde los comerciantes se unieron para formar un centro comercial más organizado, de manera que no se vieron afectados por la medida, se cerró la calle 11 entre la plaza para permitir un paso más fluido, se removieron las rejas, y se generó un espacio amplio y amable frente al Hospital y el Colegio para resaltar su importancia.

Imagen 120. Plaza España 1998

Fuente: Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá



Imagen 121. Plaza España 2005

Fuente: BOGOTÁ | Espacio Público. <http://www.skyscrapercity.com>



Imagen 122-123 Plaza España 1998. Ropavejeros

Fuente: Empresa de Renovación Urbana



Imagen 124. Hospital San José. Cerramiento en la plaza.

Fuente: Así es Bogotá. Ediciones Gamma. 1996



Imagen 125-126. Hospital de San José después de la recuperación de la plaza.

Fuente: Premio obras CEMEX Colombia 2005.



Conclusiones

La recuperación del espacio público como elemento primordial, la eliminación de las ventas informales que propiciaban robos e inseguridad cambió la imagen del sector y se rescató la importancia de los monumentos. Pero fue un proceso simultáneo al desalojo de la calle del cartucho, y de esta zona se apoderaron sus antiguos habitantes; tan solo a dos manzanas de la Plaza España está localizada la nueva olla, el más grande expendio de drogas, el Bronx que trae notorias repercusiones en las dinámicas del lugar, pues es un sector muy recurrido por el tipo de comercio al por mayor que ofrece y por la presencia del Hospital de San José donde acuden estudiantes, y un gran número de población. En la actualidad es esta zona la más peligrosa e insegura de la ciudad. Las principales problemáticas que se presentan dentro del sector es una división muy marcada de actividades al interior; los talleres automotrices, que se han convertido en pequeñas mafias de repuestos robados, están afectando el sector tanto en lo físico, ambiental y social, ya que no poseen una infraestructura adecuada para la actividad que realizan de manera que ocasionan invasión al espacio público, y a su vez deterioro de vías y andenes ya que no son aptos para este tipo de actividad, en cuanto a lo ambiental contaminación por vertimiento de líquidos en alcantarillados, emisión de gases, partículas en suspensión. El San Andresito de San José⁴⁷, donde se presentan ventas informales en el espacio público, que no permiten la movilidad; todas estas actividades mezcladas con un sector de vivienda consolidado están generando una afectación interna del sector. La presencia de los antiguos habitantes del cartucho que se alojan en la calles del “Bronx” es la mayor problemática, no solo del sector si no para la ciudad, a nivel ambiental genera

47. San Andresito es un nombre asignado a establecimientos de comercio al por mayor, que aparecieron en la década de los 60, luego de que el Archipiélago de San Andrés Islas fuera declarado como puerto libre de Colombia, allí llegaban perfumes, electrodomésticos, ropa y licores, que eran llevados a la distintas ciudades del país para ser comercializados, el número de comerciantes creció y se organizaron en bodegas donde desarrollar sus actividad, lo cual desencadenó una red de contrabando. En la actualidad el Ministerio de hacienda y la DIAN han socializado el Sistema de Importación con el bajo arancel, para que todas las mercancías que entren al país paguen impuestos.

acumulación de residuos sólidos en todas las calles, malos olores y un problema social que se dispersó tras el desalojo del cartucho, ahora existen múltiples ollas por toda la ciudad. Esta mencionada calle es donde todo lo ilegal y al margen de la ley ocurre, las condiciones en que viven allí son inhumanas, en medio de la acumulación de residuos, niños, adultos, mujeres y ancianos, se acomodan, la ilegalidad, narcotráfico, y prostitución es su día a día, dicen que el que allí entra no se si sabe si volverá a salir, ahí se mueven las grandes mafias que comercian la droga, se hacen operativos de la policía donde no entran con menos de 150 hombres ya que es un lugar vetado incluso para estos, pero aun así el negocio continúa, y mueve enormes cantidades de dinero.

El actual alcalde de la ciudad Gustavo Petro (2012-2016) a partir del 2013 inició una campaña de Emergencia Sanitaria en esta zona, se ordenó el desalojo de esta calle, lo cual en un principio ocasionó enfrentamientos entre los habitantes y la policía, pero esta medida tenía propósitos humanitarios, se desalojó con el fin de limpiar la calle, las construcciones, sacar los residuos acumulados, se generó entonces una campaña de limpieza con el ánimo de darles unas condiciones de vida más dignas, dentro de la operación encontraron mujeres y niños que llevaban días sin comer, que no tenían la salida permitida debido a las mafias que allí operan, se prestó atención médica a los habitantes y como estrategia del distrito se crearon centros de atención donde los

Imagen 127. Plaza España, bicitaxis de Fondo Hospital de San José

Fuente: <http://Glory,decayinSantaFé/thecitypaperbogota.com/>



habitantes pueden ir a dormir, bañarse, y a comer, la calle sigue siendo ocupada por ellos pero en condiciones más dignas y salubres, sigue siendo un expendio de droga que la administración trata de controlar.

El conjunto de actuaciones descritas fueron algunas de las más relevantes que se realizaron en el periodo de las alcaldías mencionadas, localizadas en el área de estudio de esta investigación, cuya importancia fue el interés que tuvieron en mejorar la calidad de vida de las personas, utilizando como herramienta las transformaciones urbanísticas, reducir los niveles de inseguridad, recuperando zonas deterioradas y creando espacio público de calidad fortalecer las relaciones sociales, reducir la desigualdad, y generar espacios de encuentro, e intercambio que estimulen a las personas a recorrer las ciudad. No todas tuvieron el mismo éxito que otras, ya que los problemas de exclusión y diferencia sociales que existen en Bogotá son muy marcados, pero han sido el mayor avance y un cambio radical de cómo se venía planificando la ciudad antes, en este caso se pensó en los ciudadanos.



Imagen 128. Mártires



Imagen 129 Mártires



Imagen 130. El Bronx



Imagen 131. El Bronx

Imagen 128-129 Mártires
Imagen 130-131. El Bronx

Fuente: Scenes and commentaries from Bogota, Colombia. <http://mikesbogotablog.blogspot.de/>

5

EL URBANISMO SOCIAL

5.1 Referente : Medellín la mas educada



Imagen 132. Vista general de Medellín
Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano



Imagen 133. Comunas de Medellín
Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano

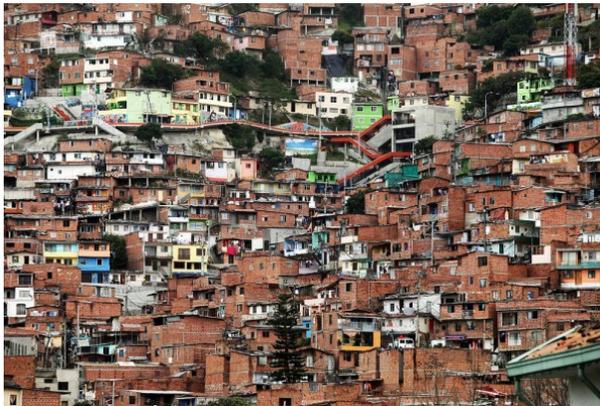


Imagen 134. Comunas 13, vista
escaleras eléctricas.
Fuente: Periódico Sena. Un guía enamorado de
Medellín

El referente utilizado como objeto de análisis a nivel nacional, es la ciudad de Medellín la segunda mas grande del país, debido al proceso de transformación urbana que ha tenido con resultados favorables en el territorio y en la población.

Medellín es la capital de departamento de Antioquia, y segunda ciudad más poblada del país, está localizada en el Valle de Aburra en la Cordillera Central de los Andes. La ciudad tiene una población de 2.441.123 habitantes y en su área metropolitana, asciende a 3.731.447 personas. Al igual que Bogotá, fue una ciudad víctima del conflicto armado del país, y más adelante paso a ser la cuna del narcotráfico en Colombia. Medellín está ubicada en un valle rodeado de altos cerros, que habían sido ocupados por la construcción de viviendas ilegales, sin normas de construcción, ni condiciones de accesibilidad, para la década de los noventa el 40% de la población vivía estas zonas llamadas, Comunas, tugurios autoconstruidos, con graves problemas al encontrarse absolutamente aislados, situados en terrenos escabrosos, sin urbanizar y sin servicios. Las diferencias sociales son evidentes.

El Cartel de Medellín era la organización que se dedicaba principalmente al tráfico de cocaína, liderada por Pablo Escobar Gaviria, y su centro de operaciones era la ciudad de Medellín, esta actividad afecto enormemente a la ciudad, la desigualdad social que se vivía fue el espacio propicio para la formación de pandillas que trabajaban para la organización, los índices de inseguridad en las calles eran alarmantes, la concentración de actividades delictivas se daba en las zonas de viviendas ilegales, lo cual genero un rechazo e indiferencia más fuerte aun hacia estas. Con la muerte de Pablo Escobar en 1993 y la disolución de la organización, la violencia no termino, dejó profundos conflictos sociales, quedaron conformadas bandas de sicarios en la ciudad.

La ciudad se rompió. Las clases medias y altas se encerraron en sus barrios presas del miedo, barrotes metálicos y vigilantes privados. Sostenían el ritmo económico divorciados del resto de la ciudad en una aparente "normalidad". Entre tanto, las familias marginadas apiñadas en barrios subnorma-

les de laderas montañosas, conocidas como “comunidades”, eran víctimas del fuego cruzado de pandillas juveniles o “milicias urbanas” que se disputaban el poder territorial a sangre y fuego y ejercían la autoridad absoluta. En algunos barrios, nadie podía salir después de las seis de la tarde, estaba prohibido cruzar ciertas calles, transitar ciertos sectores, pronunciar ciertos nombres...⁴⁸

Sergio Fajardo, alcalde de Medellín 2004-2007 se enfrentó a una ciudad con grandes problemas de desigualdad social y elevados índices de violencia. Fajardo se proclamó como un candidato independiente, sin ninguna ideología política, en su mandato puso la educación, como columna vertebral de la política y motor de transformación social para enfrentar tres problemas prioritarios: desigualdad social, deuda histórica acumulada y violencia. Medellín la más educada, fue el nombre de su plan de desarrollo con un enfoque hacia la inclusión social por medio del urbanismo.

El modelo “Medellín, la más educada” impulsó programas integrales articulados en torno al concepto de urbanismo social como herramienta de inclusión, bajo un principio sencillo pero revolucionario en Colombia: invertir la mayor cantidad de recursos, con la mejor calidad y excelencia estética, en las zonas más pobres y violentas. Por regla matemática, en Colombia se había hecho hasta entonces exactamente todo lo contrario.⁴⁹

Siguiendo la base del urbanismo social, la estrategia consistió en localizar las actuaciones en barrios de origen marginal con problemas profundos de desigualdad y violencia, se construyeron proyectos de carácter educativo en medio de las comunas, (Parque Biblioteca o Cedezo Centro de Desarrollo Empresarial

48. SÁNCHEZ Ángela, *Urbanismo social: la metamorfosis de Medellín*. Revista Barcelona Metrópolis. Enero - Marzo, 2010

49. SÁNCHEZ Ángela, *Urbanismo social: la metamorfosis de Medellín*. Revista Barcelona Metrópolis. Enero - Marzo, 2010



Imagen 135. Parque Biblioteca España.



Imagen 136. Colegio Santo Domingo Savio y Antonio Derka



Imagen 137. Parque Explora



Imagen 138. Parque de los deseos.

LÍNEA DEL TIEMPO DE LOS PROYECTOS URBANOS DE MEDELLÍN
HISTÓRICO DE HOMICIDIOS
1981 HASTA 2013

Gráfico 7

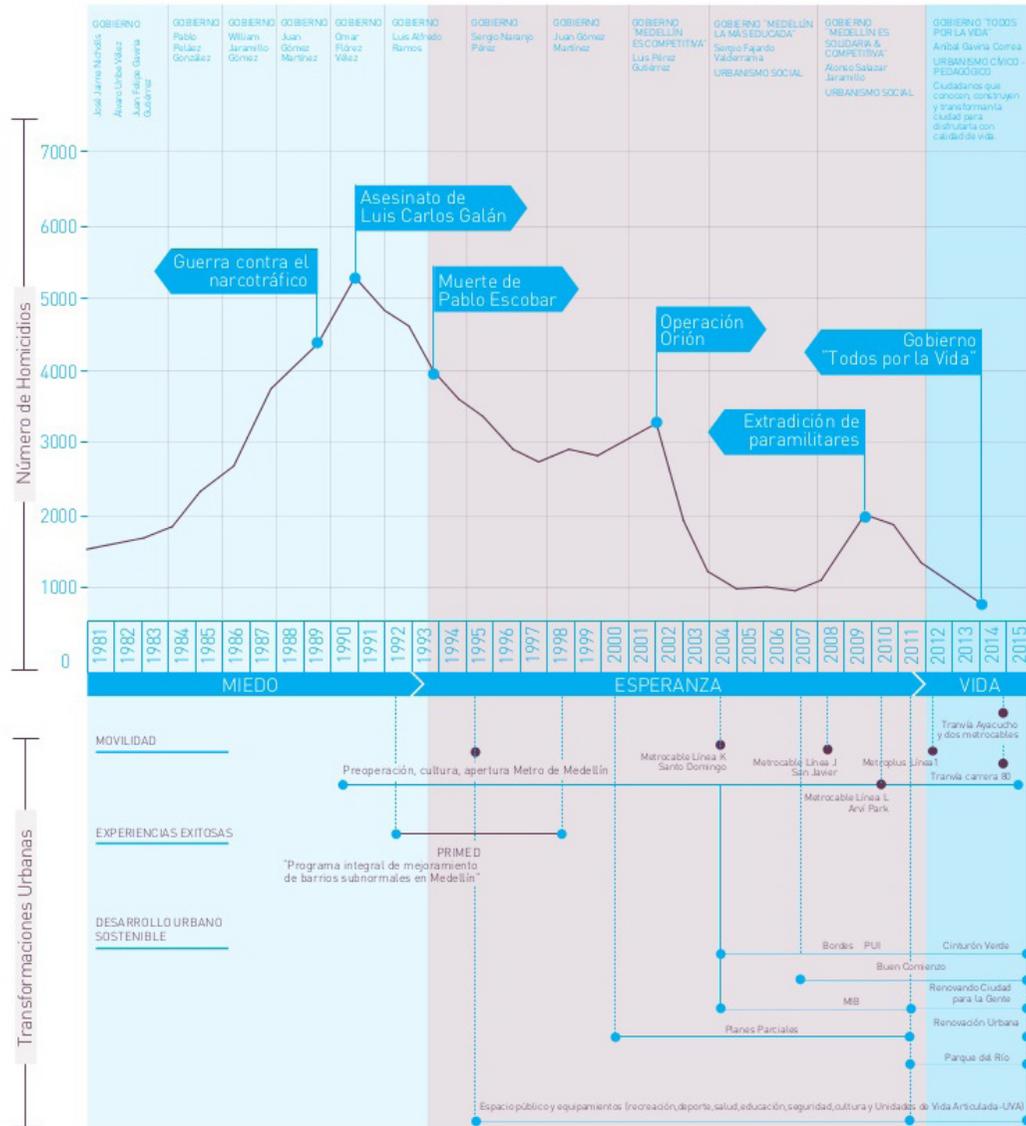


Imagen 139. Reducción de las tasas de homicidios durante la transformación urbana de Medellín.

Fuente: Equidad territorial en Medellín - la Empresa de Desarrollo Urbano EDU como motor de la transformación urbana. EDU. Alcaldía de Medellín. Banco Interamericano de Desarrollo. Mesa Editores. Medellín 2014

Zonal) como centros de actividad colectiva, junto con un parque o una plaza. Para articularlas más adelante a través del Metrocable con los sistemas de transporte de la ciudad, y así facilitar el desplazamiento de los ciudadanos, también se incluyó un plan de paseos y parques lineales para rescatar lugares que estaban en el olvido.

Las viviendas ubicadas en las zonas de riesgo físico debido a la inestabilidad del terreno fueron reubicadas como parte de un programa de vivienda social, y como mecanismo de inclusión social, se legalizaron los barrios que no contaban con servicios, se pavimentaron vías, se crearon aceras, se les incluyó en la ciudad.

La gestión de Fajardo en Medellín ha sido reconocida y admirada, la ciudad ha cambiado notoriamente, es tomada como ejemplo de transformación urbana, este año fue sede del "7th World Urban Forum" Séptimo Foro Urbano Mundial, Equidad Urbana en el Desarrollo, Ciudades para la Vida. Es una ciudad que no sólo logró bajar su tasa de homicidios en 80%, sino que logró también reconstituir su tejido urbano y social, acercando a sus habitantes tanto física como socialmente.

La inclusión social a través del espacio público, fue uno de los logros que obtuvo Fajardo, el ambiente de vandalismo e inseguridad que se vivía en las comunas influía en todos sus habitantes, la introducción de los parques biblioteca en puntos



Imagen 140. Recuperación de espacio público.

Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano. Medellín

críticos de la ciudad fue una estrategia de reactivación de estas zonas, no se trató de mejorar solo el espacio público, este iba acompañado de una actividad educativa, porque en muchos casos los padres de los niños trabajan todo el día, lo que quiso Fajardo fue darles un lugar donde ocupar su tiempo libre, y hacerlo de una forma atractiva una educación lúdica donde tiene acceso a libros, computadores y de esta forma evitar que se fortalezcan las pandillas y así reducir los índices de violencia.

Fajardo entendió que estas viviendas ilegales eran una realidad que no se podía ocultar, que eran parte de la ciudad pero estaban desarticuladas de esta, de manera que fueron incluidos en la estructura urbana, con el sistema de Metrocable, la pavimentación de las vías y en el caso de la comuna más conflictiva “la comuna 13” unas escaleras eléctricas para el beneficio de la comunidad.

Son las primeras escaleras eléctricas de carácter público y gratuito en el país, ubicadas en el barrio “Las Independencias” de la Comuna 13 de Medellín, las cuales son un referente del urbanismo social de la administración municipal. Este novedoso proyecto se constituye como el primer sistema de movilidad urbana de estas características en Colombia y en el mundo, que reemplaza 350 escalones en concreto y beneficia directamente a más de 12 mil ciudadanos de ese sector de Medellín.

El sistema contempla dos edificaciones localizadas en los extremos de la obra: en la parte alta donde el Tramo 6 empalma con el viaducto de la Media Ladera y en la parte baja donde el tramo 1 se une con sector conocido como Cabeza del Reveradero.

Estas edificaciones albergarán espacios para la realización de actividades de carácter comunitario, institucional, administrativo y técnico, desde donde se coordinará el funcionamiento de las Escaleras Eléctricas, convirtiéndolas no solo en elementos de control sino en un referente urbano y un punto de encuentro de los habitantes del sector y sus alrededores. Las escaleras eléctricas están integradas por seis tramos dobles. Están fabricadas en acero y los escalones están hechos en una fundición de aluminio. Los acabados son en acero inoxidable. Las plata-

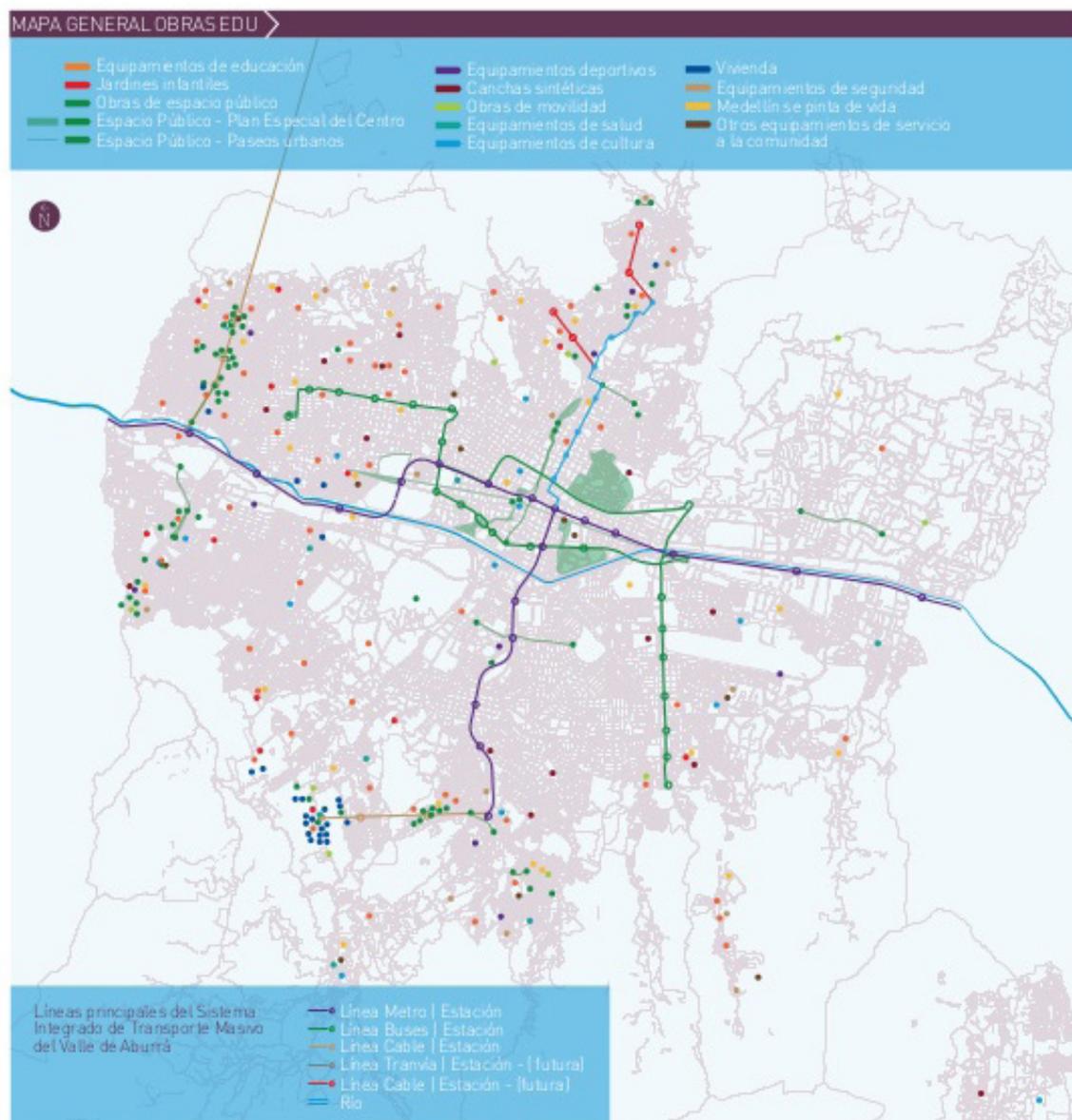


Imagen 141 Localización proyectos para la transformacional de Medellín.

Fuente: Equidad territorial en Medellín - la Empresa de Desarrollo Urbano EDU como motor de la transformación urbana. EDU. Alcaldía de Medellín. Banco Interamericano de Desarrollo. Mesa Editores. Medellín 2014

formas de entrada tienen elementos de protección compuestos por una resina sintética.⁵⁰

El Modelo Medellín estaba fundamentado en tres elementos, movilidad, espacio público y equipamientos, al igual que en los intereses y necesidades de la comunidad los cuales fueron tomados en cuenta en las mesas de trabajo que se realizaron para incluirlos dentro del proceso de transformación, lo cual permitió que se generaran empleos para que pudieran hacer parte activa de este proceso; lo que se logró con esta acción fue generar un sentido de pertenencia por parte de la comunidad, hacia el espacio urbano, de manera que lo sientan propio y así lograr un fortalecimiento de los lazos sociales. Existió entonces una cohesión social y territorial.

La inclusión social mediante la movilidad y la accesibilidad fue uno de los grandes logros para brindarles una mejor calidad de vida a los habitantes de estratos bajos, la articulación del metro con el metro cable, para poder acceder a las comunas facilitó el desarrollo de esta población que antes se encontraba fuera del tejido urbano.

Se realizó un proyecto integral, que contempló todos los sectores de la ciudad dando una cobertura equitativa, mediante una transformación constante que sigue en desarrollo. La construcción de jardines infantiles, colegios, centros de salud, parques biblioteca y centros de formación, dan paso al conocimiento, enseñanza, encuentro comunitario, y ofrecen una oportunidad de desarrollo mediante la cultura y la recreación, rompiendo con la desigualdad, la violencia e inseguridad disminuyeron, al igual que se redujo la diferencia social a través de espacios y medios de transporte que son para el disfrute de todos los ciudadanos

50. <http://www.terminalesmedellin.com/>

Imagen 142 - 154
Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano Medellín

Equipamientos y espacio público



Imagen 142. Orquideorama



Imagen 143. Coliseo Medellín



Imagen 144-145. Parque de los pies descalzos

Movilidad y Accesibilidad



Imagen 146. Parque Biblioteca León de Greiff



Imagen 147. Centralidad Montecarlo Guillermo Gaviria Correa

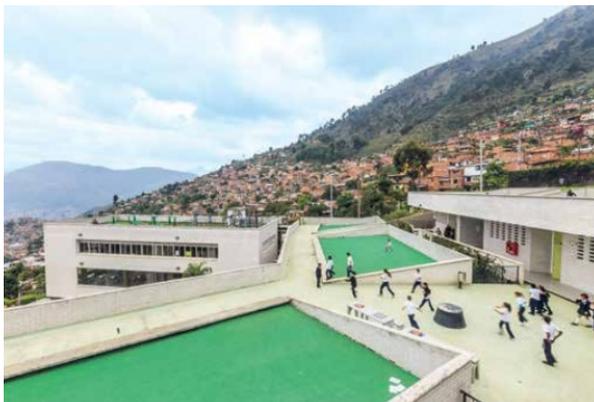


Imagen 148. Escuela Reino de Bélgica

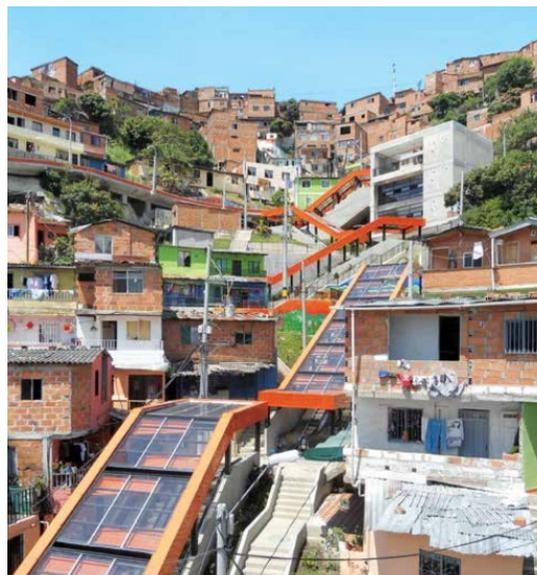


Imagen 149-150. Escaleras eléctricas comuna 13



Imagen 151. Metroplus



Imagen 152. Metro



Imagen 153-154. Metrocable

CONCLUSIONES

Bogotá en general ha experimentado una serie de cambios y transformaciones en periodos de tiempo muy cortos, una expansión acelerada y no planificada acompañada de un aumento de población para el cual la ciudad no estaba preparada, pero tal vez la zona que ha vivido los cambios más fuertes y evidentes ha sido el centro. El centro de Bogotá, paso de ser el lugar de residencia de la clase élite bogotana a ser un lugar abandonado por la sociedad en general, y única opción para quienes no tenían un hogar. Mártires está a unas pocas manzanas de La Candelaria (centro histórico) y San Victorino conforma su límite occidental, estas piezas hacen parte fundamental de la historia de la ciudad, y son un claro ejemplo de los hechos más representativos que han ocurrido y su resultado es la ciudad que se conoce hoy en día.

La movilidad en Bogotá es un tema que se ha venido trabajando aproximadamente en los últimos 20 años y al que aun no se le ha podido dar una solución favorable, se han implementados nuevos métodos a lo largo de las administraciones que han logrado mejorar considerablemente su condición, pero no deja de ser un factor que afecta las dinámicas urbanas debido las problemáticas aun existentes. El creciente número de habitantes y la extensión de la ciudad ocasionaron el aumento de coches y buses de servicio público considerablemente, debido a la necesidad de extender las vías para comunicar las distintas partes de la ciudad, esto a su vez generaba un mayor tráfico a medida que el número de vehículos rodados aumentaba, para lo cual se optó por la ampliación de algunas vías como solución a esta problemática.

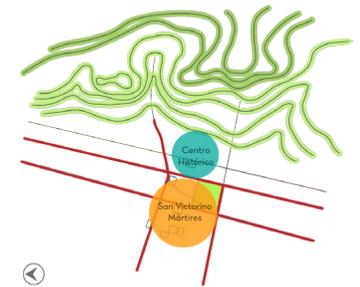


Imagen 155. Centro Histórico - Mártires y San Victorino.
Elaboración propia

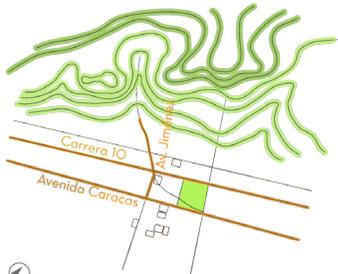


Imagen 156. Vías intervenidas el área de estudio.
Elaboración propia.



Imagen 157. Construcción Avenida Jiménez 1919-1925
Elaboración propia



Imagen 158. Ampliación carrera 10. 1957.
Elaboración propia

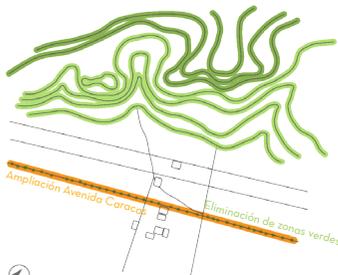


Imagen 159. Ampliación Avenida Caracas 1967.
Elaboración propia

Las decisiones administrativas que ordenaron la ampliación de estas vías que se encontraban en el centro de la ciudad y comunicaban con las periferias no tuvieron en cuenta las afectaciones que esto tendría, es el caso de la Avenida Jiménez, la Avenida Caracas y la carrera 10, entre otras.

La Avenida Jiménez surgió de la iniciativa de canalizar el río, por problemas de higiene y movilidad, pero no se llevó a cabo toda con el mismo tratamiento, como el caso de carrera 10, tenía más fines lucrativos que una solución a la movilidad de la ciudad, se trazó en su mayor parte una amplia avenida rodeada de edificios importantes, hoteles, periódicos, empresas, que representaban ganancias para sus inversores por la ubicación privilegiada que tenían. Pero aquellas calles que estaban más al interior del barrio donde funcionaban actividades de reciclaje, no eran de interés pues incluso generaban una mala imagen de la ciudad y lo único que se hizo fue generar una estrecha vía en un sector que ya daba indicios de actividades marginales.

La Avenida Caracas concebida inicialmente como una alameda, un corredor arborizado se convirtió una de las vías más caóticas de la ciudad, congestionada por el desordenado sistema de transporte público que existía, junto con los coches que no respetaban las normas de tránsito, dejando a un lado al peatón, quitándole el espacio que alguna vez le había pertenecido.

La carrera 10 era una vía de carácter comercial, ya que allí se ubicaban dos plazas de mercado y también recibía la influencia de la Plaza de San Victorino, una vía perteneciente al centro tradicional, paso de tener 8 metros a 40, las soluciones puramente funcionalistas partieron el centro en dos, trazaron una barrera física que aún es visible. Para cumplir sus expectativas fue necesario demoler una gran cantidad de inmuebles a lado y lado de la vía, entre ellos la Iglesia de la Nieves, la Plaza de Mercado la Concepción y la Plaza de las Nieves, la iniciativa se debatía entre la tradición o el progreso, la principal finalidad era comunicar el centro con

las ya existentes urbanizaciones ubicadas en el norte, y fue así como se llamó a la carrera 10, “la carrera de la modernidad”, en ella se instalaron importantes edificios representativos de la época, con zócalo comercial, de más de 12 pisos de altura, con amplios ventanales para tener una amplia visual sobre toda la ciudad, así se conformó entonces el centro financiero, reservado para oficinas, grandes empresas, gremios, bancos y aseguradoras de la clase social alta; para el sector inmobiliario representaba una inversión significativa, el englobe de solares y la construcción en altura, esta vía entonces marco la ruptura de la ciudad tradicional, generando un centro alto y uno bajo, donde hacia el oriente estaban las actividades financieras y administrativas y al occidente el comercio informal, enfatizando aún más la desigualdad social que ya existía. Entonces aquella estrecha vía colonial de comercio informal que existía desapareció para convertirse en una vía congestionada por el tráfico de coches y autobuses para cumplir con su función de atravesar el centro y poder comunicarse con el norte.

El resultado de ese centro financiero al igual que el del centro tradicional fue su posterior abandono, las clases altas en los años 80 se desplazaron cada vez más hacia las nuevas centralidades como la Av. Chile, Calle 100, Calle 116 y Calle 127 en el norte, para estos, el centro ya no era un lugar de preferencia ni para vivir ni para trabajar, el norte ofrecía cada vez más lujos, amplios espacios, y vías con menor congestión que las que rodeaban el centro. Así la carrera 10 pasó también al deterioro, a ser habitada por otro grupo social, de ventas populares de todo tipo, pequeñas oficinas y ventas informales en las calles, que generan un ambiente de inseguridad acompañado del creciente tráfico, ruido y contaminación.

Estas actuaciones son claros ejemplos de la fuerte desigualdad social que se ha manifestado en Bogotá por años, por un lado con el trazado de estas avenidas se quiso diferenciar el espacio donde habitaban o desarrollaban las actividades los ricos y los pobres, enmarcándolo con límites definidos, tratando de evitar todo tipo de contacto, dando paso a una segregación espacial,

que más adelante tendría repercusiones en el ámbito social, siendo el caso del sector de estudio Mártires y San Victorino; y por otra parte fueron actuaciones que han desplazado al peatón y dado privilegio y preferencia al coche, trazando una ciudad para este, lo cual también a su vez lleva a la misma conclusión de la desigualdad social, la ciudad se diseñó en función de las clases altas que buscaron mejorar su condición favoreciendo la expansión y generando vías para quienes tenían la posibilidad de tener un coche, dejando a la población menos favorecida en un sector aislado, con déficit de espacio público y movilidad.

Hasta la década de los 90 se empezaron a ver realmente los cambios en Bogotá, la ciudad estaba sumergida en un ambiente gris, de indiferencia, individualismo, y falta de sentido de pertenencia producto de la desigualdad social y la pobreza. Era una ciudad caótica, los coches se habían apropiado del poco espacio público existente, los peatones no tenían espacio para circular, debían esquivar los coches ya que no respetaban las normas de tránsito, el sistema de buses era desordenado, los conductores competían por recoger la mayor cantidad de pasajeros ocasionando múltiples accidentes, al no existir un sistema de paraderos. Los accidentes y la inseguridad eran un tema delicado en la ciudad, el tráfico descontrolado, generaba a su vez inequidad, las personas de clase alta que tenían acceso a un coche ocupaban las aceras y separadores para aparcar, no existía conciencia, y las personas de escasos recursos tenían como única opción un sistema de buses en malas condiciones y con largos tiempos de recorrido.

El primer paso que se dio para cambiar la imagen la ciudad fue el urbanismo pedagógico implementado por Antanas Mockus, sus acciones iban encaminadas a enseñar a peatones y conductores a hacer uso del espacio público, a respetar las normas y lo más importante a convivir en un mismo espacio, fue así como con la cultura ciudadana dio a paso a una serie de cambios que beneficiarían a la ciudad. Mockus partió de un principio de respetar la vida propia y la ajena para reducir

el grado de accidentalidad, generó una conciencia y civismo e una sociedad individualista y despreocupada por lo que sucedía a su alrededor; con el tiempo se evidenciaron los cambios a nivel social en la conducta de los ciudadanos, para dar paso a los cambios a nivel urbano. Enrique Peñalosa se enfocó en la recuperación del espacio público como elemento integrador y regenerador para el tejido social, Bogotá es una ciudad de contrastes que ha estado enfocada más en favorecer a las clases altas que disminuir la pobreza de las clases bajas, Peñalosa tomó punto de partida reducir esos niveles de desigualdad usando como herramientas el urbanismo y la arquitectura. La recuperación del espacio público fue un tema que generó mucha polémica, ya que prohibió que los coches aparcaran en las aceras para devolverle el espacio al peatón, quienes más se manifestaron en contra eran las clases adineradas que ya no tenían donde dejar sus coches, esta fue una de las primeras actuaciones para desincentivar al uso del coche privado, por lo cual para generar una alternativa de transporte se creó la red de ciclo-rutas y el TransMilenio, fueron programas que iban articulados y hacían parte de la recuperación y adecuación de aceras. Esto permitió que quienes no tenían acceso a comprar un coche tuvieran una forma digna y segura de viajar, con reducción en tiempos de desplazamiento en un sistema de transporte público, por primera vez se dio prioridad a solucionar y mitigar los problemas de las clases menos favorecidas, al igual que la creación de equipamientos públicos como escenarios de igualdad social donde todos tienen acceso.

La recuperación de parques y plazas fue otro elemento significativo de esta gestión, lugares ocupados por ventas informales, deteriorados y abandonados, fueron organizados y mejorados con espacio público de calidad que invitara a la población a hacer uso de este.

La ciudad se encontraba entonces en una fase de transformación, que beneficiaba a todos sus habitantes. Las condiciones de seguridad y movilidad mejoraron notoriamente, el potencial de una ciudad se evidencia cuando sus habitantes hacen uso del

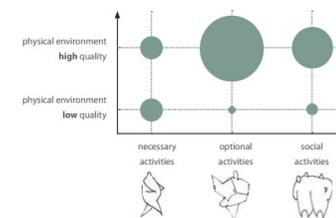


Imagen 160. Representación del incremento del uso del espacio público según su calidad
Fuente: GEHL, Jan, *Cities for People*, Island Press, Sep 2010

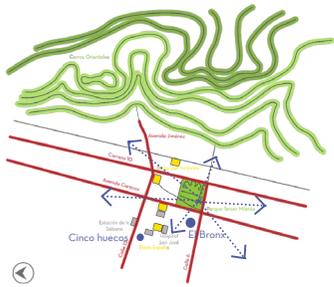


Imagen 161. Resultado de la expulsión de los habitantes del Cartucho, hacia distintas zonas de la ciudad, creación de la Calle del Bronx y cinco huecos
Elaboración propia

espacio público no únicamente para realizar las actividades necesarias, también para las actividades opcionales y de tipo social, actividades complementarias, lo cual depende de la calidad de este.

La importancia de reconocer el papel que juega el espacio público en la vida social es fundamental, la seguridad se ve incrementada a medida que hay más gente en las calles, plazas y parques. La seguridad no está dada por la presencia de policías, cámaras, rejas al contrario estos son indicadores de inseguridad en el entorno, la mezcla de usos, gente en las calles, la aberturas y espacios amplios de visibilidad dan sensación de seguridad, contrario a calles estrechas, oscuras y sin actividad. La temporalidad es un factor fundamental, cuando más gente permanece en los espacios comunes a distintas horas del día, y hay actividad constante en torno a estos la sensación de seguridad aumenta. Aquellos lugares que dependen de un determinado horario y días a la semana para su uso en el momento en que estos no están en funcionamiento se convierten en lugares inseguros.

La creación de alternativas de transporte distintas al uso de automóvil privado como transporte público, bicicleta o caminar traen beneficios no solo a nivel de salud, económica y la reducción de contaminación auditiva, ambiental, también reducen la desigualdad ya que el espacio público es donde pueden cohabitar todas las clases sociales sin medir su capacidad económica. En el caso de Bogotá Peñalosa insista en que la solución a los problemas de tráfico no era generar ni ampliar las vías, ya que esto ocasionaría lo mismo, tal como ocurrió con la Avenida Caracas, Jiménez y la carrera 10, la solución está en brindar otras opciones de desplazamiento, una ciudad donde existan distancias aptas para ser recorridas caminando, con calidad de espacio público y variedad de funciones, una ciudad donde el uso de la bicicleta no sea considerado únicamente como deporte, si no como medio de transporte y habito de cada día.

Esta etapa de transformación en Bogotá, tuvo resultados en su mayoría positivos, que se pueden evidenciar hoy en día, hace 20 años era una ciudad donde sus habitantes hacían uso del espacio público para realizar las actividades necesarias, pero no existía un aprovechamiento de este como espacio de dispersión y recreación. Aunque la mayoría de las acciones han dado resultados satisfactorios, existen otras que no han permitido que la ciudad siga progresando, si no por el contrario parecería que se ha estancado.

En el análisis de los proyectos realizados para la recuperación y revitalización de Mártires y San Victorino, por tratarse de una población vulnerable que debía ser tratada con cuidado y generar un proceso de inclusión social, respecto a los comerciantes informales que se ubicaban en las calles y aceras a vender entorpeciendo la vida urbana, se crearon soluciones de reubicación, organización y capacitación para que pudieran mantener su actividad comercial sin afectar el espacio urbano. Pero en el caso de la zona del Cartucho, ha sido un tema mucho más complejo, ya que las decisiones tomadas sobre este tienen repercusiones en toda la ciudad. El Parque Tercer Milenio es reconocido como un pulmón verde en el centro densificado de la ciudad, y es un proyecto de gran calidad paisajística a nivel urbano, pero en el ámbito social, no tuvo en cuenta la población que ocupaba esta zona, una población marginada, con problemas violencia, tráfico de drogas prostitución y todas las actividades delictivas; al intervenir un sector con esa serie de problemáticas y conflictos sociales debe haber un estudio y una solución a fondo, ya que es una población que existe y no va a desaparecer tras el desarrollo de un proyecto paisajístico, son una realidad que está presente en la ciudad, y afecta las dinámicas enormemente ya que existe contaminación, e inseguridad en todos los niveles. El desarrollo del proyecto desalojó a todos los habitantes de la calle que allí vivían, pero no se les planteó una solución, algunos fueron trasladados al Matadero Municipal y más adelante terminarían esparciéndose por toda la ciudad, el centro necesitaba un cambio inmediato que se fue evidenciando con los proyectos

mencionados, pero la realización de este parque de 16 hectáreas, tal vez no fue la decisión más acertada para ese momento, ya que antes existía el cartucho como gran expendio de droga, ahora existen muchos.

De manera que el problema se trasladó unas pocas manzanas hacia el occidente pasando de San Victorino a Mártires, donde ahora está la calle del Bronx, y cerca de la Estación de La Sabana esta cinco huecos. Las consecuencias se evidencia hoy en día, esta población está dispersa por toda la zona, la calle está cerca del Hospital de San José que también es una Universidad, dejándolo inmerso en esa ola de inseguridad, rodeado de ventas populares y a su vez de talleres de reparación automotriz y venta de repuestos robados como consecuencia de los antiguas estaciones de buses que funcionaban allí. Sigue siendo el sector más peligroso de la ciudad, al cual van quienes trabajan, o estudian, pero no es un sector que invite a las personas a visitar, es un lugar que se debe visitar en horas del día cuando los locales de comercio están abiertos, en horas de la noche nadie sabe lo que ocurre allí.

Las consecuencias de esta actuación se ven reflejadas en el sector y en la ciudad, en el rechazo y miedo que genera esta zona, que actúa como una isla en el tejido urbano, rodeada por amplias avenidas que marcan una barrera.

En cuanto a la movilidad TransMilenio significó un gran avance para una ciudad con un sistema de buses antiguos y desordenados, a la vez que cambió la imagen de la ciudad con el mejoramiento de las infraestructuras, pero la creciente demanda ha generado cada vez más protestas e inconformidad por parte de los usuarios, las condiciones para viajar no son dignas, una ciudad con la extensión y población de Bogotá no puede funcionar únicamente con un sistema de buses, las soluciones que ha dado la administración han sido muy superficiales y han empeorado la situación, para movilizar más pasajeros se optó por introducir buses biarticulados, y extender

las estaciones generando barreras físicas, se introdujeron más buses que ahora generan congestión en su propio carril, se han creado más líneas para dar mayor cobertura a la ciudad pero es un sistema que se quedó corto para una ciudad tan extensa y con una creciente demanda. Respecto a la movilidad en coches privados, la medida del pico y placa se planteó para descongestionar la ciudad en ciertos horarios con el sistema del número final de placa del coche, pero el resultado no se ha podido ver ya que las personas ante un deficiente sistema de transporte público y falta de alternativas recurren a comprar dos coches con distinta terminación en la placa para poderse movilizar todos los días sin restricción, así que se puede concluir que en los últimos años se ha incentivado a la compra de vehículos privados.

El modelo Medellín como referente de un ejemplo a nivel nacional, una ciudad con graves problemas de violencia, inseguridad, marginalidad, pobreza y desigualdad social, que al igual que Bogotá experimentó un crecimiento urbano y poblacional no planificado. Las bases sobre las que se realizaron las gestiones que iniciaron con Sergio Fajardo y aún continúan eran muy similares al caso de Bogotá, enfatizando en el urbanismo social, para construir con equidad, tomaron las poblaciones más vulnerables y decidieron que “lo más bonito era para los más pobres”. Existía una invasión de viviendas ilegales en los cerros que no solo afectaban la imagen de la ciudad, generaban una serie de conflictos sociales, que perjudicaban todo el entorno urbano, los índices de criminalidad y violencia eran alarmantes. A diferencia del caso de Bogotá, la solución no estaba encaminada a desalojar a esta población para recuperar los cerros, se entendió que son una realidad, y que no se podían ocultar, la estrategia era entonces la inclusión social, se hizo un trabajo para saber cuáles eran los intereses de la comunidad, se tuvo en cuenta su participación desde la fase de estudio hasta la realización y ejecución de las obras, de manera que los mismos habitantes trabajaron para mejorar el sector y de esta manera existe un sentido de pertenencia y orgullo por su ciudad. Se hizo

un estudio de las viviendas para mejorarlas y aquellas que estuvieran en riesgo de deslizamiento reubicarlas, se dio prioridad al derecho a una vivienda digna, se adoquinaron las vías, se implementaron servicios públicos, se articularon con la ciudad a través del metro cable y de las escaleras eléctricas beneficiando a los habitantes de esta zona, y a su vez la ciudad en general con la disminución de violencia e inseguridad producto de las diferencias sociales.

Medellín es ahora un ejemplo a nivel internacional de una transformación urbana que continua, aun se sigue trabajando en múltiples proyectos de movilidad, espacio público y equipamientos que hagan de esta una ciudad competitiva; Bogotá inició ese proceso años antes que Medellín, y logro una transformación considerable pero se ha quedado estancada, en un sistema de transporte que no supe las necesidades de los ciudadanos y en la falta de gestiones administrativas que continúen la labor que se comenzó en los años 90, en pro de un urbanismo planificado que beneficie y mejore la calidad de vida de sus habitantes.

Como resultado se evidencia que en el caso de Mártires y San Victorino que las decisiones puramente funcionales realizadas en distintos momentos de la historia de ampliar vías, para construir centralidades financieras, favorecer la expansión no planificada y dar prioridad al coche privado, no fueron planificadas en vista de los efectos que esto podría tener en el futuro, trazaron grandes barreras al interior de la ciudad afectando las zonas centrales. En este caso elementos patrimoniales, como la Estación de la Sabana, el Hospital de San José, el Colegio Agustín Nieto Caballero, y la Iglesia del Voto Nacional entre otros, están sumergidos en un ambiente de delincuencia e ilegalidad que se está dispersando por toda la ciudad, este sector es considerado como el patio trasero del centro histórico, las actividades que allí se realizan y las dinámicas que ocurren no permiten una relación favorable de este con la ciudad, generando un rechazo e indiferencia. Los proyectos de recuperación cambiaron satisfactoriamente la

imagen del sector, excepto por el desalojo de los habitantes de la calle del cartucho, ya que el proyecto del parque no contemplo las consecuencias que esto podía traer al sector y a la ciudad. A pesar de ser el espacio público considerado como el escenario para el encuentro, integración e interacción de los distintos grupos sociales, para cumplir con estos objetivos, este debe ser un espacio de calidad, no solo a nivel paisajístico, también debe ofrecer seguridad y condiciones favorables en su entorno, actividades que inviten a las personas hacer uso de este; en el caso de Tercer Milenio es una zona verde de 16 hectáreas en un sector deprimido de la ciudad que no genera ninguna actividad en su entorno más que ventas informales, y delincuencia, y en el cual no se tuvo en cuenta la población afectada.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

AGUILERA PEÑA, Mario, Insurgencia Urbana en Bogotá: Motín, Conspiración y Guerra Civil, 1893-1895. Instituto Colombiano de Cultura, 1997

BORJA Jordi, El espacio público: ciudad y ciudadanía. Electa Barcelona, 2003.

CARDEÑO MEJÍA, Freddy Arturo. Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2007

CARRIÓN, Fernando. La ciudad construida urbanismo en América Latina. FLACSO, Sede Ecuador, 2001

CARRIÓN, Fernando. Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable. FLACSO, Sede Ecuador, 2005

GARZÓN, Germán y MORRIS Ingrid. El Cartucho, del Barrio Santa Inés al Callejón de la muerte. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2010

GEHL, Jan. Cities for People. Island Press, Sep. 2010

GILBERT, Alan. La Ciudad latinoamericana, Siglo XXI Editores. México, 1997

MARTIN, Gerard y CEBALLOS, Miguel. Bogotá: Anatomía de una Transformación: Políticas de Seguridad Ciudadana 1995-2003. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004

MEJÍA R. German, SALDARRIAGA ROA, Alberto y ZAMBRANO, Fabio. Escritos sobre historia y teoría: ciudad - arte - arquitectura. Escritos sobre historia y teoría, Volumen 2, Bogotá Universidad Nacional de Colombia, Fac. de Artes 2003

MORRIS Ingrid, En un lugar llamado el cartucho (Crónica). Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2011. p.101

NIÑO MURCIA, Carlos y REINA MENDOZA, Sandra. La Carrera de la Modernidad, Construcción de la Carrera Décima. Bogotá (1945 - 1960). Alcaldía Mayor de Bogotá. Primera Edición Bogotá, 2010

PEÑA, María Camila. Trabajo de grado: EL BARRIO FAVORITO DE LOS BOGOTANOS: Recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Comunicación y Lenguaje. 2009

PÉRGOLIS VALSECCHI, Juan Carlos. Ciudad Fragmentada. Editorial Nobuko, Buenos Aires, 2005

RODRÍGUEZ SILVA Roberto, JOLLY Jean-François, y NIÑO SOTO Alexander. Algunos apuntes sobre causas e indicadores del deterioro urbano. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004

ROJAS, Eduardo. Volver al Centro: la recuperación de áreas urbanas centrales. Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C, 2004

SALDARRIAGA Roa, Alberto. Bogotá siglo XX urbanismo, arquitectura y vida urbana. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá. 2000.

SILVA, Alicia Eugenia. Bogotá: de la construcción al deterioro, 1995-2007. Universidad del Rosario, Bogotá, 2009

Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos. 1998 - 2000. Alcaldía Mayor de Bogotá

Artículos de revistas

ATUESTA ORTIZ, María. La ciudad que pasó por el río. La canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX, Territorios 25 (2011), p.191-211.

CARBONELL HIGUERA, Carlos Martín. El reordenamiento del espacio urbano en el sector de San Victorino y Santa Inés (Bogotá) en relación con las dinámicas de informalidad y marginalidad (1948-2010). Territorios 24 (2011), p. 131-163.

PUNTES GONZÁLEZ, William Fernando. La Avenida Caracas un espacio hacia la modernidad 1933-1948. Revista de Arquitectura vol. 10. Universidad Católica de Colombia (2008), p. 4 - 9

SABOGAL BERNAL, Sandra Jinneth. Imagen y memoria de la transformación urbana de San Victorino. Bitácora urbano\ territorial vol. 10 Universidad Nacional de Colombia (2006), p. 234 - 247

SÁNCHEZ Ángela. Urbanismo social: la metamorfosis de Medellín. Revista Barcelona Metrópolis. Enero - Marzo, 2010

TARCHÓPULOS, Doris. Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (86).

