



Gobierno de
Colombia



Diálogos Geográficos N°IV

Bogotazo

ISEN (impreso) XXXX-XXXX
ISEN (electrónico) XXXX-XXXX

Dirección de
INVESTIGACIÓN
y Prospectiva

Diálogos Geográficos N°IV:

Bogotazo

primera edición- Bogotá

ISBN (Impreso) 978-958-5494-69-5 ISBN (Electrónico) 978-958-5494-70-1

©Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Contacto

Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC

Dirección de Investigación y Prospectiva

Carrera 30 #48-51

Código postal: 111321, 111311. Bogotá D.C., Colombia

Johan Andrés Avendaño Arias

Dirección de Investigación y Prospectiva

Coordinadores del proyecto

Gabriela Amaya Vásquez

Iván Darío Camacho Puerto

Investigadores

Gabriela Amaya Vásquez

Johan Andrés Avendaño Arias

Iván Darío Camacho Puerto

Johan Eduardo Craig Santos

Sebastián David García Guzmán

Angie Katerine Garzón Forero

Javier Damián León Ruiz

Diego Alexander Peña Acuña

Sebastián Sierra Bernal

Leonardo Santana Bohorquez

Natalia Miranda Nieto

Coordinación Editorial

Gloria Yulier Cadena-Montero

Diseño Cartográfico:

Cristian Mauricio Cedeño Espinosa

Anngily Paola Rico Álvarez

Corrección de estilo

Ángela Marcela Ortiz

Gian Carlos López González

Diseño y Diagramación

Gabriela Amaya Vásquez

Jose Castro Garnica

Edición

Johan Andrés Avendaño Arias

Johan Eduardo Craig Santos

Comité Directivo

Gustavo Adolfo Marulanda Morales

Director General

Diego Fernando Carrero Barón

Subdirector General (E.)

Johan Andrés Avendaño Árias

Director de Investigación y Prospectiva

Óscar Romero Guevara

Jefe Oficina Observatorio Inmobiliario Catastral

Anderson Puentes Carvajal

Director Técnico Gestión de Información Geográfica

Carlos Andrés Franco Prieto

Subdirector de Cartografía y Geodesia

Ricardo Fabián Siachoque Bernal

Subdirector de Agrología

Manuel Guillermo Beltrán Quecan

Subdirector de Geografía

Melisa Lis Gutiérrez

Jefe Oficina Laboratorio Nacional de Suelos

Luisa Cristina Barbano Guzmán

Directora de Gestión Catastral

John Guibsson García Guerrero

Subdirector de Proyectos

Alexis Javier Carbone Mendoza

Subdirector de Avalúos

Andrés Felipe González Vesga

Director de Regulación y Habilitación

PERLA YADIRA ROJAS MARTÍNEZ

Directora de Tecnologías de la Información y Comunicaciones

Diana Alexandra Ruiz Bedoya

Subdirectora de Información

Fernando Pérez Moreno

Subdirector de Sistemas de Información (E.)

Cristian Jose Petro Petro

Subdirector de Infraestructura Tecnológica

Martha Lucía Parra García

Secretaría General

Gloria Marlén Bravo Guaqueta

Subdirectora de Talento Humano

Jaime Alberto Rodríguez Marín

Subdirector Administrativo y Financiero

Fabián Eduardo Camelo Sánchez

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Camila Gutiérrez Barragán

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Alejandra Montenegro Pinzón

Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones

Esperanza Garzón Bermudez

Jefe Oficina de Control Interno

Natalia Rojas González

Jefe Oficina Control Interno y Disciplinario

María Alejandra Ferreira Hernández

Jefe Oficina de Relación con el Ciudadano

Sonia Córdoba Alvarado

Jefe Oficina Comercial

Consejo Directivo

Gustavo Francisco Petro Urrego

Presidente de la República de Colombia

Francía Elena Márquez Mina

Vicepresidenta de la República de Colombia

Piedad Urdinola Contreras

Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE

Alexander López Maya

Director Departamento Nacional de Planeación - DNP

Iván Velásquez Gómez

Ministro de Defensa Nacional

María Susana Muhamad González

Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Martha Carvajalino

Ministra de Agricultura y Desarrollo Rural

Gustavo Adolfo Marulanda Morales

Director General IGAC

Martha Lucía Parra García

Secretaria General IGAC

Este documento fue realizado dentro del grupo de investigación de Geomática adscrito a Minciencias, del Instituto Geográfico Agustín Codazzi de la Dirección de Investigación y Prospectiva en el marco del proyecto de apropiación social del conocimiento Bogotazo - 2024_03_19 “Didáctica de la geografía”



Diálogos Geográficos N°IV

Bogotazo

Dirección de
INVESTIGACIÓN
y Prospectiva



Las fotografías Oblicuas a continuación, son el resultado del sobrevuelo por parte del IGAC, en aquel entonces Instituto Geográfico Militar y Catastral luego de los acontecimientos del 9 abril del 1948.



Introducción

El 9 de abril de 1948 se reconoce en la cultura popular colombiana como el parteaguas de varios aspectos de la sociedad, en el imaginario colectivo está presente la idea de una devastación masiva de Bogotá y su resurgimiento entre las cenizas. Sin embargo, la ciudad ya había recorrido desde décadas anteriores la senda de las transformaciones urbanas en función de los nuevos desafíos que planteaban las corrientes de pensamiento imperantes del urbanismo. Figuras como Karl Brunner y Le Corbusier estuvieron presentes antes, durante y después de los acontecimientos citados y dejaron sus ideas plasmadas en la morfología de una ciudad que buscaba con afán ponerse al nivel de otras ciudades del orbe.

Las repercusiones en el contexto nacional estuvieron influenciadas por los acontecimientos de la capital y los medios de comunicación de la época –principalmente la radio–, estos últimos desempeñaron un rol determinante en la medida que permitían replicar la información que surgía momento tras momento. Los levantamientos en las distintas regiones obedecieron al cólera generado por el suceso y fueron sofocados por el poder ejecutivo a través de la fuerza pública. Sin embargo, esto resultaría como una medida efectiva en el corto plazo que distaba mucho de tener la capacidad para evitar lo que en años posteriores de guerra por diferencias políticas le costaría muchas vidas a la nación.

El Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) por medio de la Dirección de Investigación y Prospectiva (DIP) recopila una serie de fotografías aéreas pertenecientes al Centro de Información Geográfica, insumo protagonista en este documento que propende por la conservación de la memoria colectiva del país, la divulgación del conocimiento geográfico y la construcción de paz desde el reconocimiento de los sucesos claves en la historia del conflicto.

La ciudad moderna devora a la ciudad colonial

Un inicio de siglo XX convulsionado para el país a raíz de la guerra de los mil días (1902) y la separación de Panamá (1903), no fue ajeno a la vida urbana en Bogotá y tanto los problemas fiscales del tranvía como los sentimientos antiamericanistas culminaron en la compra de la empresa administradora del sistema de transporte por parte del municipio (Correa et al., 2017). Sumado a esto, los vientos de modernidad se apoderaban de los discursos de los urbanistas que buscaban imponer los ideales europeos y norteamericanos para dejar atrás la concepción colonial de la ciudad (Almandoz, 2002). Este proceso de vinculación de nuevas ideas y propuestas

fue insertando durante la década de los veinte a Bogotá en la economía capitalista y tenía como rasgo distintivo el control y direccionamiento de la urbanización.

En la medida en que las nuevas corrientes del urbanismo avanzaban manzana tras manzana por la, hasta entonces, muy hispánica y colonial Bogotá, los poseedores de grandes terrenos urbanizables iban consolidando sus fortunas y posición social a la par de la materialización del monopolio inmobiliario que direccionaba la nueva idea de ciudad que se quería proyectar (Montoya Garay, 2013). De esta manera, se empieza a forjar el mito de la ciudad culta gracias a la influencia de las clases altas y a una política urbana higienista que definirá el rumbo sobre los usos y destinos del suelo bogotano, así como problemáticas sociales asociadas a la segregación espacial.

Mientras el Estado colombiano se modernizaba, tomando distancia de la iglesia e impulsando varias reformas de carácter social, Bogotá, ciudad de unos 240.000 habitantes durante la década de los treinta (Archivo de Bogotá, s.f.), era protagonista de grandes cambios tras la llegada del urbanista Karl Brunner, que tenía como misión intervenir el espacio urbano bogotano dentro del marco del Programa Bicentenario, que celebraría los 400 años de fundación de la capital colombiana. Durante esta intervención, vieron la luz proyectos como los barrios Palermo, Bosque Izquierdo, Centenario y El Retiro e

intervenciones viales como la de la Avenida Caracas (Figura 1); a su vez, el Estado colombiano se hizo cargo de dotar a la capital de una Ciudad Universitaria (1936) y un espacio para el ocio abierto al público, el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (1930; Carreira, 2019)

El Programa Centenario no fue el único intento por cambiar la cara de la ciudad, no obstante, fue un momento importante para los desarrollos que vendrían para Bogotá en materia de planeación urbana. También, fue determinante la designación de la ciudad como sede de la IX Conferencia Panamericana de 1948; en esta ocasión, los esfuerzos se orientaron en presentar a la capital como una ciudad moderna, limpia y organizada, para tal propósito se amplió la carrera Séptima y se construyó la avenida de Las Américas, dejando claro con esto la intención de adaptar la trama urbana a la era de los automóviles (Carreira, 2019). Con los años, se emitieron actos administrativos como el Acuerdo 15 de 1940 y el Acuerdo 21 de 1944, en los cuales existía una marcada tendencia de expulsión de la clase obrera hacia la periferia y una asignación de las zonas céntricas para el establecimiento de los capitales financieros (Aprile-Gnisset, 1983). En ese periodo, como señala Acebedo (2006), el desarrollo de la ciudad estaba guiado por las principales vías de transporte, lo que provocó una expansión urbana centrada en dirección norte-sur y occidente. En dirección norte-sur,



Figura 1. Avenidas Caracas. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-31.



Figura 2. Vía férrea a la altura de la iglesia de Nuestra Señora de la Presentación. Al costado izquierdo calle 19. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-20.

esta expansión se manifestaba a través de la autopista norte, alcanzando la carretera a Usme. En cuanto a la dirección occidental, esta abarcaba desde la avenida Jiménez, conectándose con la avenida Colón (actualmente conocida como calle 13) y culminando en el Camino de Occidente.

El desarrollo de las vías de transporte en Bogotá impulsó el crecimiento urbano de la ciudad, tanto a nivel local como regional (Bolaños Palacios, 2011). Aunque la futura avenida Caracas aún no se había construido, las clases sociales media y alta se trasladaron desde La Candelaria hacia el norte, en Chapinero, siguiendo el trazado de esta importante arteria vial. Además, la línea férrea (Figura 2), ejerció una influencia significativa, al convertir el centro de la ciudad en un punto focal donde los industriales se establecieron entre 1920 y 1930. El establecimiento de líneas de tranvía y rutas de autobús urbano también contribuyó al desarrollo residencial del área circundante.

A pesar de que la modernidad se manifieste espacialmente en el tejido urbano, aún persisten patrones arquitectónicos genéricos de la época colonial en el paisaje urbano de zonas segregadas social y étnicamente, con un centro español y la periferia indígena. Incluso en la Bogotá de la década de los cuarenta (Instituto Geográfico Militar, 1942), se identifican vestigios de los asentamientos muisca, distribuidos de manera dispersa pero en armonía con la partitura del agua,

pues utilizaban este recurso para su subsistencia. En este orden de ideas, las transformaciones de la ciudad dejan a su paso un palimpsesto como registro tangible de la historia que ha dado forma a la ciudad.

En esta primera etapa que abarca el inicio del siglo XX y los años previos al 9 de abril de 1948, se evidencia la brusca transformación tanto material como ideológica de la ciudad en diferentes aspectos como la sustitución de valores urbanísticos hispánicos por los de Europa occidental y Norteamérica, el ímpetu de la élite liberal por desaparecer todo vestigio del conservadurismo, la exploración de las formas orgánicas funcionalistas en contraposición a la cuadrícula española y el surgimiento de Bogotá a costa del desvanecimiento de Santa Fe.



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-20.



Dinámicas territoriales de la ciudad de Bogotá

Como se ha mencionado anteriormente, entre las décadas de los treinta y sesenta Bogotá experimentó una rápida expansión urbana que originó significativas transformaciones, lo que afectó la calidad ambiental de la ciudad durante dicho periodo. El crecimiento de la urbanización impactó en la degradación, desaparición y conservación de ciertos ecosistemas en un tiempo marcado por el inicio de conflictos en Colombia. La intensificación de la violencia política, tras el 9 de abril de 1948, impulsó a numerosos colombianos a migrar hacia áreas urbanas, lo que generó adversidades ambientales en los nuevos asentamientos de la ciudad (Preciado Beltrán, 2005).

Desde finales de la década de los cuarenta, la demanda excesiva de recursos, motivada tanto por urbanizaciones legales como ilegales, provocó una crítica situación de abastecimiento de agua, impulsando la búsqueda de nuevos suministros hídricos ante la previsión de un crecimiento urbano descontrolado desde la década de los cincuenta. Francisco Wiesner Rozo, un ingeniero civil crucial en la gestión hídrica de Bogotá, jugó un papel fundamental en la identificación de nuevas fuentes acuíferas, destacándose por su temprano involucramiento en los estudios de agua desde su formación en la Universidad Nacional de Colombia. La falta de conciencia sobre las cuencas hidrográficas cercanas y la crítica situación de consumo de agua en la década de los cuarenta, especialmente por la presencia de fiebre tifoidea, llevaron a la adquisición de terrenos para proteger las fuentes de agua, se trató de las vertientes de los ríos y de las quebradas San Cristóbal, San Francisco, Arzobispo, Las Delicias, y La Vieja (Lleras, 1947). Esta fue una gestión vital de la Empresa de Acueducto de Bogotá para enfrentar problemas futuros de abastecimiento.

Es por esto que en el análisis del Plan Regulador de 1948 y el posterior Plan Piloto de 1951 (Decreto 185 de 1951), a pesar de poner por primera vez sobre la mesa la preocupación sobre el ordenamiento del territorio, zonificando la ciudad de acuerdo con “el uso adecuado que debía tener el territorio urbano” (Preciado Beltrán, 2005, p. 196). Además, alertó la reducción significativa en la densidad de áreas verdes por habitante o de lo conocido actualmente como espacio público efectivo. Por lo que estos planes evidenciaron la necesidad de promover la creación y el manejo de

espacios verdes y parques urbanos, y ayudaron a construir instrumentos que permitieran la generación de normas urbanísticas que lograran establecer estándares para la consolidación de dichos espacios en la ciudad, sin embargo, estos no se cumplieron (Decreto 185 de 1951; Preciado Beltrán, 2005).

El Plan Piloto de 1951, elaborado por Le Corbusier, estableció zonificaciones específicas para la industria, comercio, administración, residencias y áreas verdes, que buscaban regular el crecimiento urbano y mejorar la planificación de la ciudad. A pesar de estos esfuerzos, los desafíos en cuanto al manejo del suelo urbano y la preservación de espacios verdes en la actualidad siguen mostrando la complejidad administrativa y financiera que se deriva de la necesidad de equilibrar el crecimiento urbano con la sostenibilidad ambiental del territorio (Preciado Beltrán, 2005).

En la década de los cincuenta se generó un flujo migratorio masivo hacia Bogotá, lo que aumentó la construcción ilegal y la conurbación con los entonces vecinos municipios de Bosa, Fontibón, Engativá, Suba y Usaquén por lo que el plan regulador zonificó los cerros orientales como un área de recreación con la estrategia de aumentar, conservar y manejar el espacio público de la ciudad, destacando la necesidad de adquirir terrenos para su preservación. Asimismo, el crecimiento desmedido de la población llevó consigo el aumento del parque automotor y esto, aunado a la falta de atención a las recomendaciones urbanísticas hechas en el plan en materia de movilidad, contribuyeron a problemas como la contaminación atmosférica (Preciado Beltrán, 2005).



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-14.

Cambio en el paisaje

La adquisición de predios ubicados en las cuencas hidrográficas por parte de la Empresa de Acueducto estableció importantes zonas de conservación, pero la acelerada urbanización ejerció una presión considerable sobre los ecosistemas de los cerros orientales, alterando su estructura ecológica (Centro de Investigaciones Facultad de Arquitectura [CIFA], 2000). La explotación de recursos naturales, así como la extracción de materiales para construcción, tuvo un impacto negativo en la vegetación y en la estabilidad del suelo, lo que provocó erosión y deslizamientos. Como señala Mosca (1987), a pesar de los esfuerzos por mitigar estos efectos, como la reubicación de actividades extractivas, la presión sobre estos ecosistemas continuó, esto evidenció la complejidad de equilibrar el desarrollo urbano con la conservación ambiental.

Las inquietudes ambientales se centraron en el impacto negativo que la explotación de las canteras tenía sobre el medio ambiente, resultando en la pérdida del suelo orgánico, la desaparición de diversas especies y la alteración de las características naturales de los páramos. Esta degradación ambiental se consideraba un claro desafío a la noción de propiedad privada, dada la importancia crítica de la vegetación para la regulación del clima regional, afectando patrones de lluvia y el flujo de ríos y quebradas. La respuesta a estos desafíos incluyó esfuerzos de reforestación y conservación iniciados en 1945, y aunque hubo intentos previos de reforestación desde la alcaldía de Jorge Eliécer Gaitán, fue con el plan de Le Corbusier en 1951 cuando se buscó un reordenamiento que excluyera el desarrollo urbano en ciertas áreas (Preciado Beltrán, 2005).

La explotación de las canteras, intensificada por el uso de explosivos, no solo causó daño ecológico, sino que también reflejó la división social en Bogotá, con la construcción de barrios de clase trabajadora en áreas planas y la expansión de zonas residenciales de clase alta hacia las laderas de los cerros. Esta polarización social exacerbó la explotación de los recursos naturales de los cerros, a pesar de los esfuerzos de reforestación y conservación de cuencas hidrográficas.

Los esfuerzos de reforestación se enfocaron en promover especies nativas sobre las foráneas, reconociendo su papel

crucial en la conservación del agua y la prevención de la erosión. A pesar de los desafíos enfrentados por los proyectos de arborización urbana y la creación de parques debido a la urbanización y la falta de conciencia cívica, hubo un esfuerzo continuo para integrar lo natural en el diseño urbano, reflejado en los trabajos de Karl Brunner y en la promoción de Bogotá como una “ciudad jardín”. Este enfoque subraya la importancia de los espacios verdes y la arborización no solo para la estética y el bienestar, sino también para la salud ecológica y la sostenibilidad urbana (Mosca, 1987).

A finales de la década de los cuarenta, se evidenció un problema significativo en las áreas de cuenca hidrográfica cercanas a Bogotá a causa de la deforestación clandestina, debido a la complejidad para hacerle seguimiento y control. El motivo detrás de esta deforestación era suministrar madera para la construcción de techos en la zona este de la ciudad. Aunque en 1943 se emitió el Decreto 27 para regular la explotación de recursos forestales, la falta de cumplimiento de esta normativa resultó en riesgos de incendios en las áreas colindantes (Moreno, 1947). Históricamente, estos cerros ya eran propensos a incendios provocados por diversas actividades ilícitas y transitivas; durante la administración de Carlos Sanz de Santamaría en 1942, se expresó preocupación por el deterioro de estos cerros y la necesidad de reforestación para mejorar el paisaje y la calidad del suelo desde una perspectiva geotécnica (Mosca, 1987).

La desaparición de la vegetación impactó el clima local, afectando las precipitaciones y alterando el caudal de ríos y quebradas, los cuales se caban en verano y se desbordan en la temporada de lluvias. A pesar de los

esfuerzos municipales por restringir el uso indebido de terrenos privados, se reconoció que la solución definitiva al problema requería la adquisición progresiva de terrenos en el este de la ciudad para evitar su desarrollo urbano y promover la creación de áreas verdes (Preciado Beltrán, 2005).

Además, se criticó la falta de diversidad en la selección de especies arbóreas en la ciudad, predominando eucaliptos y acacias, lo que reflejaba una falta de conocimiento científico y especialización en silvicultura. Este escenario impulsó la creación de facultades de Ingeniería Forestal en Bogotá y Medellín en 1952 y la fundación del Jardín Botánico José Celestino Mutis de Bogotá en 1955 para investigar y conservar la vegetación colombiana (Preciado Beltrán, 2005)

Por otro lado, la planificación urbana y el desarrollo de Bogotá también se vieron influenciados por la zonificación realizada en 1944, que incluyó áreas reservadas para espacios verdes, aunque la urbanización acelerada ejerció una enorme presión en esos ecosistemas, lo cual se vio obstaculizado por el estallido de la violencia partidista tras el Bogotazo. Esto limitó la ejecución de proyectos ambiciosos para el manejo sostenible del crecimiento urbano y la conservación ambiental (Acuerdo 20 de 1942; Mosca, 1987). La llegada de urbanistas internacionales en la década de los cuarenta propuso un enfoque más organizado hacia el desarrollo urbano, enfatizando la creación de parques urbanos como parte esencial de la infraestructura de la ciudad.

De igual manera, el Plan Regulador de 1948 propuso la creación de una amplia red de áreas verdes para conectar los parques existentes en un sistema integrado. Parques como el de la Independencia, Olaya Herrera,



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-68.

El Campín y el de la Ciudad Universitaria formarían parte de esta red. Este plan sugería dos principales núcleos verdes en las cuencas de los ríos Arzobispo al norte y San Cristóbal al sur, actuando como conexiones verdes entre la sabana y los cerros. Se proponía que el sistema de parques del río Arzobispo se conectase con el parque de la Independencia mediante un camino peatonal arbolado, extendiéndose hasta la Ciudad Universitaria y el estadio Nemesio Camacho El Campín, ofreciendo áreas de juego, zonas tranquilas y senderos continuos (Decreto 185 de 1951).

Además, se propuso para el sistema de parques del río San Cristóbal la creación de áreas verdes útiles a los servicios sociales de la comunidad y que incluyeran un parque popular con enfoque cívico, cultural y recreativo (Decreto 185 de 1951). Por lo que desde una perspectiva socioecológica, la propuesta de crear parques urbanos integrando ríos de la ciudad fue de gran valor para su tiempo, no obstante, la urbanización sin restricciones orientada únicamente al beneficio económico impidió su materialización.



Cementerio de gigantes

Las referentes espaciales del pasado colonial y republicano temprano se vieron afectados por los embates de la modernidad, de aquellas construcciones que rebosaron de belleza y eran motivo de orgullo, solo quedan imágenes vetustas impresas testigos de otra época, imágenes condenadas a esperar en los archivos por la curiosidad de algún entusiasta ávido de escarbar en la memoria de una ciudad tan vieja como intrigante.

La riqueza mineral de los cerros ha proporcionado por siglos los materiales necesarios para erigir las distintas materializaciones de las ideas respecto al habitar, los muiscas lo hicieron así con sus edificaciones religiosas y comunitarias, cuando

llegó el imperio español, hizo lo propio y también se valió de arcilla y piedra caliza para moldear sus instrumentos de control territorial que posteriormente se convertirían en las ciudades que hoy habitamos; los claustros e iglesias de Santa Fe, vieron la luz gracias a los materiales constructivos que se encontraban disponibles y aún hoy se explotan cerca a la metrópoli, muchas de estas construcciones todavía siguen en pie, pero no fue el caso de los conventos de San Agustín y Santo Domingo que no resistieron al paso de los años y terminaron sucumbiendo por su propio peso dando paso a nuevos edificios destinados a la administración del Estado (Molina Prieto, 2010).

Los barrios tradicionales polvorientos, llenos de bullicio, correrías infantiles, animales domésticos y mercados semanales (Guberek, 1967). Como el barrio San Diego (Figura 3), sufrieron cambios abruptos en su forma y costumbres, al ser remplazada la vida de barrio por el frenesí de una ciudad consumista y de nuevas maneras que ahora se movía en automóvil y buscaba parecerse a las grandes ciudades de occidente. Hoteles de lujo (Hotel Tequendama) y puentes vehiculares (Puentes de la calle 26 a la altura de la carrera Séptima) sustituyeron las casitas y caminos empolvados de lo que alguna vez fue una ciudad que vestía de ruana, alpargatas y sombrero.

El desarrollo de vías óptimas para la circulación de automotores y del capital, exigió el sacrificio de edificaciones emblemáticas

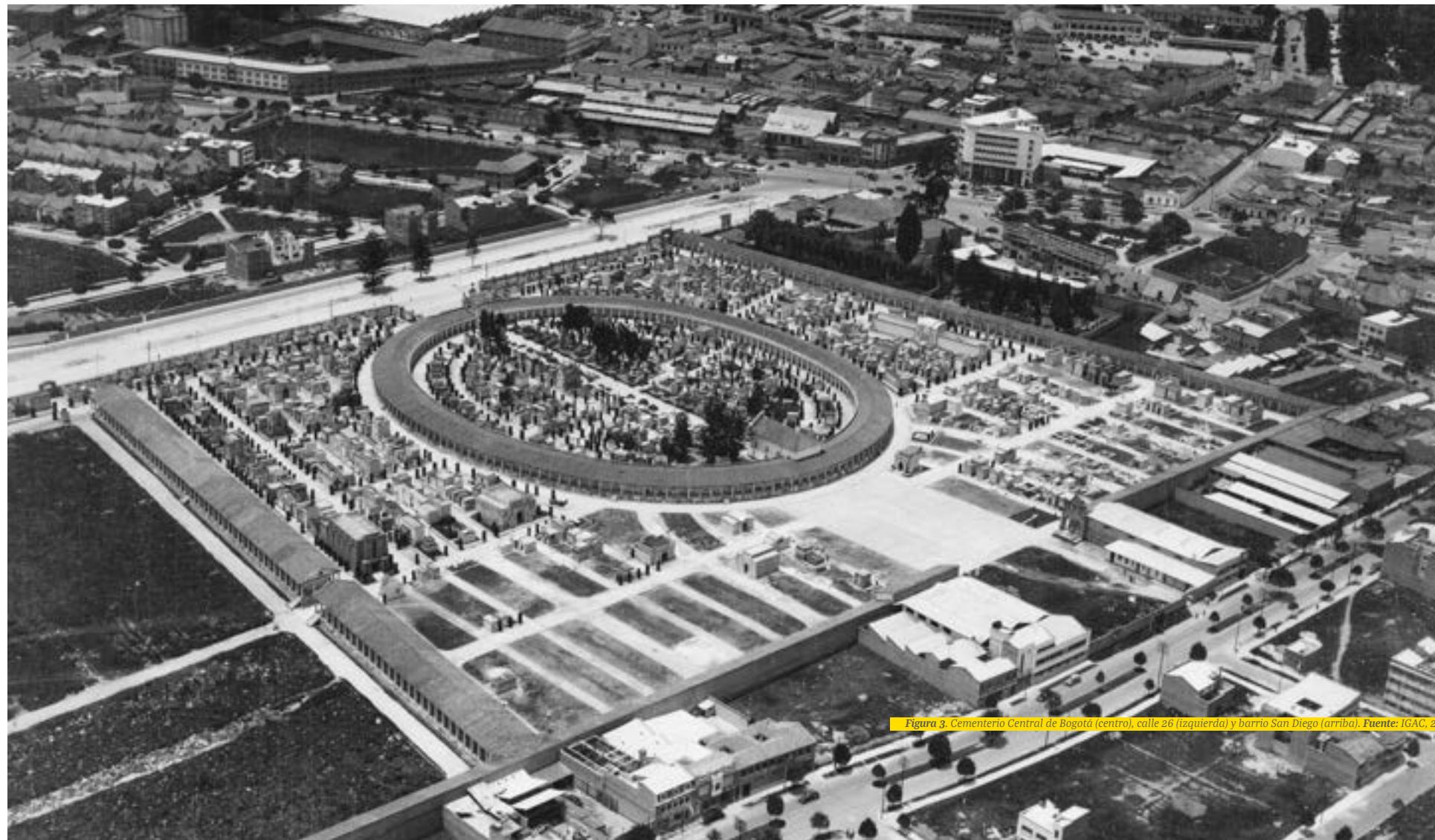


Figura 3. Cementerio Central de Bogotá (centro), calle 26 (izquierda) y barrio San Diego (arriba). Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-41.



Figura 4. Al costado inferior derecho la plaza Central de Mercado de Bogotá. A la izquierda la plaza de San Victorino. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-10.

dedicadas a la vida pública como el Hotel Granada que se encontraba ubicado sobre la carrera Séptima con avenida Jiménez; este referente espacial bogotano fue demolido (1951) para la ampliación de las vías ya mencionadas, en su lugar fue erigido el edificio del Banco de la República (Perilla Perilla, 2007). La misma suerte corrió el edificio de la plaza Central de Mercado de Bogotá (Figura 4), construido en 1848, para algunos era foco de prostitución y personas “indeseables” y en parte esto justificó su demolición en 1951, pero al encontrarse sobre la carrera Décima era necesario quitarlo de allí para dar paso a otra ampliación de vías. Las actividades de comercialización siguieron desarrollándose en otros sitios y en nuevos espacios gestionados por la administración de la ciudad (Serna Dimas, 2012).

La ciudad se enfocaba en construir avenidas, edificios, parques y urbanizaciones, mientras les daba la espalda a dos elementos urbanos de toda la vida, los ríos San Agustín y San Francisco. Estos drenajes acompañan el desarrollo de la entidad urbana desde el dominio muisca y han orientado la morfología y el ordenamiento del territorio por muchos siglos, pero con el desbordado crecimiento poblacional y las nuevas ideas en el urbanismo, fueron objeto de la mal llamada “estetización” (Santos Moreno, 2015), que no es más sino el ocultamiento de las consecuencias de la mala gestión del territorio, sus recursos y la incapacidad de vivir inmersos en la naturaleza.

Otra gran pérdida para la ciudad ocurrió en 1951, producto de los malos manejos y la prelación del servicio de buses en el transporte público. Tras casi 70 años de servicio y haber sobrevivido al “Bogotazo”, el tranvía de Bogotá sufrió una muerte lenta y silenciosa causada por la falta de financiación, el desmonte de vías e intereses particulares. Fue así como el 30 de junio de 1951 (Santos Moreno, 2015), este sistema de transporte detuvo su marcha y se mantuvo oculto hasta el presente, dejando vestigios de una época con recorridos más cortos y lentos, el centro de la ciudad surcado por rieles y una ciudad más fría, pequeña, pero que avanzaba sigilosamente hacia la forma urbana que conocemos hoy.



Cementerio Central de Bogotá (centro), calle 26 (izquierda) y barrio San Diego (arriba). Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-41.

...Mataron a Gaitán y ahí se desplomó todo el pueblo”

El valor histórico tras los acontecimientos del 9 de abril de 1948 se traduce actualmente en Cotidianidad el día del Bogotazo. En un contexto político y social tenso en Colombia, el asesinato de Jorge Eliécer Gaitán desencadenó en el Bogotazo, hechos que sacudieron no solo a la ciudad de Bogotá, sino que dejaron una marca importante en todo el territorio nacional.

La geografía y la historia se complementan entre sí en Cotidianidad el día del Bogotazo ya que la primera proporciona el contexto espacial y ambiental en el cual se desarrollaron los acontecimientos históricos, mientras que la segunda aporta la narrativa de los hechos, personajes y procesos que han marcado la

evolución de la humanidad a lo largo del tiempo; en este sentido, la complejidad que se enmarcó en el Bogotazo se traduce en dos entrevistas de habitantes de la ciudad de Bogotá, que desde su vivencia y experiencia narran cómo fue ese día, además de relatar los sucesos que se desencadenaron en las siguientes semanas.

A través de los relatos de María Teresa González de Prieto y Cecilia Talero de Rubio, se revela cómo la vida de los pobladores fue afectada de distintas maneras por los sucesos del 9 de abril de 1948 y cómo estos recuerdos perduran en el tiempo, entre ello, se capta la magnitud del proceso de transformación que experimentaron las ciudades y municipios alrededor de Colombia a partir de esta época.

María Teresa González de Prieto tenía 14 años el 9 de abril de 1948, vivía con sus hermanos, hermanas, padre y madre en el barrio Cundinamarca de la ciudad de Bogotá. A la fecha de la entrevista cuenta con 90 años y, tras relatar cómo vivió ella junto a su familia los eventos del Bogotazo, se nota gran lucidez en sus memorias, además de la gran importancia que guarda en ellas, junto con los sentimientos que acompañan el hito histórico.

[...]Mi mamá se fue a visitar a una comadre por allá en el Alfonso López, no la vimos sino a la semana y como mi hermana trabajaba en la empresa de telefonía cerca de la octava con 20, las tuvieron trabajando allá ocho días y

mi papá se iba por toda la carrillera del tren a llevarle comida y que vestir.[...] Fue terrible para uno, que uno de chino estuvo encerrado y tenía que subirse al tejado a mirar las llamaradas a lo lejos[...]. Cuando empezaron a gritar todas las emisoras que mataron a Gaitán, mataron a Gaitán y ahí se desplomó todo el pueblo[...]. Cambió esto, cambió Bogotá del cielo a la tierra.[...] Uno de chino como que no siente mucho la magnitud de lo que está pasando, pero sin embargo nosotros con mis hermanas nos abrazábamos y llorábamos (M. T. González de Prieto, comunicación personal, 26 de febrero de 2024).

Cecilia Talero de Rubio tenía 11 años cuando el 9 de abril de 1948 ocurrieron los acontecimientos, a la fecha de la entrevista ya cuenta con 87 años, con sus palabras y relatos no olvida ese día. Actualmente se dedica al hogar y recuerda con exactitud todos los acontecimientos, vivía en el barrio Modelo y estudiaba en el colegio Pedagógico Nacional en la anexa el Nogal.

Como que gritaban, pero no sabíamos que era, ¡ay! que habían matado a Gaitán; Gaitán era muy famoso, porque era un líder político[...], mi papá estaba almorzando cuando dieron la noticia por el radio, él no pensó en nosotras ni nada, cogió su abrigo su sombrero y se fue al centro [...] mi mamá para recogerlos tenía que pasar por el Siete de Agosto, esas casas ya estaban en candela, estaban incendiando, la gente se volvió como loca, no sabían ni que hacían[...] a mi mamá le bajaron el sombrero con un machete, antes no le bajaron la cabeza.[...] Mi mamá

llegó a la casa como a las siete y media de la noche, todas lloramos, mi papá a las diez de la noche nada que llegaba.[...] No calculábamos lo que estaba pasando, porque fue grave, estábamos en guerra civil, se mataban unos con otros por la política.[...] Luego hubo toque de queda como ocho o más días.[...] Mi papá sacó un bulto de maíz y manteca de una cooperativa que estaba al frente de la casa.[...] En ese tiempo había rastros, lo que salía después de sacar la papa, porque había muchos potreros, en lo que ahora es Pablo Sexto y eso comíamos. (C. Talero de Rubio, comunicación personal, 24 de febrero del 2024).

En el siguiente mapa (Figura 5), se encuentra la referencia espacial del recorrido realizado durante siete días seguidos por el padre de María Teresa y el que hizo Cecilia Talero junto a su madre y hermana el día que ocurrió el Bogotazo.

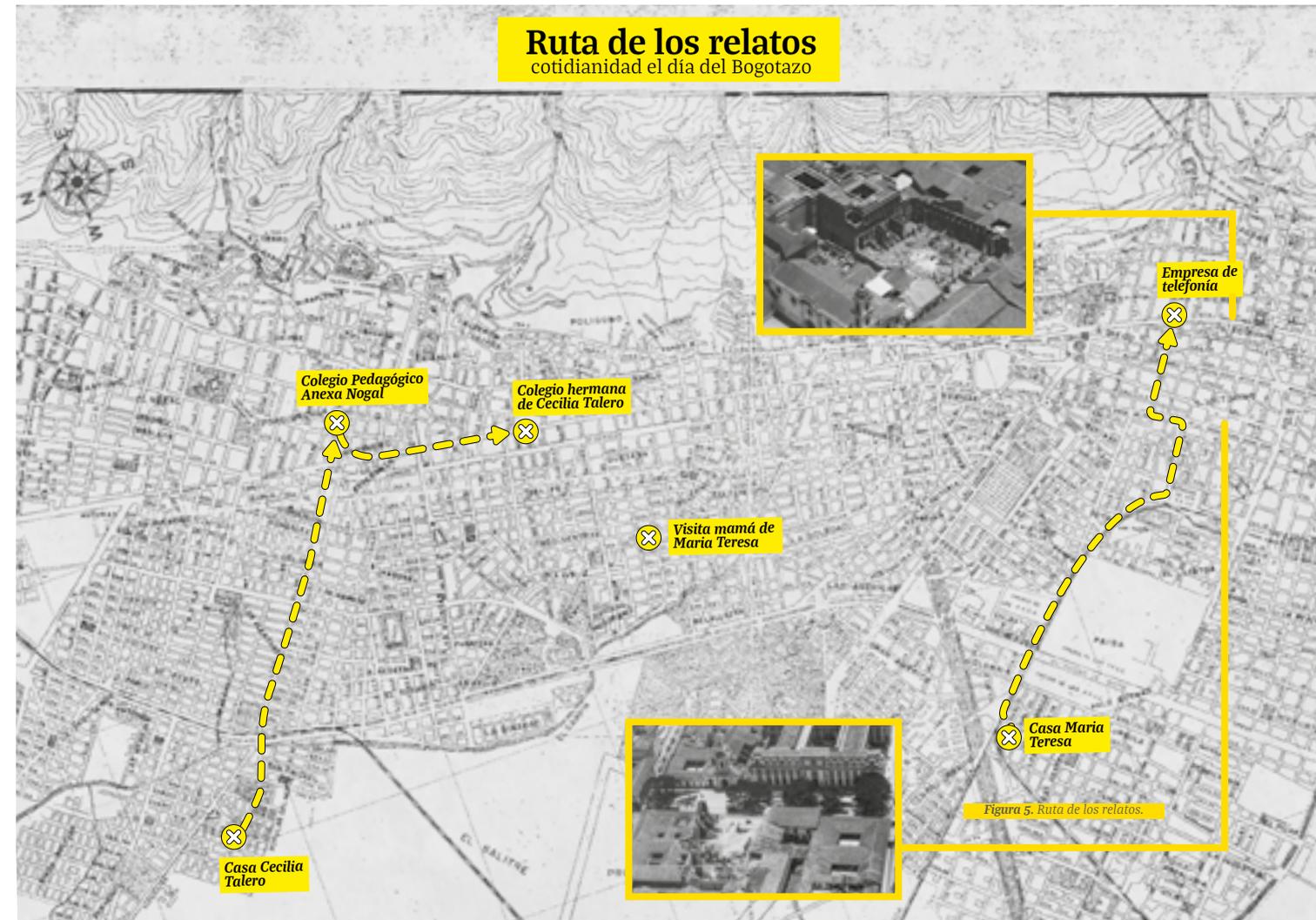


Figura 5. Ruta de los relatos.

Bogotazo, el atajo de la transformación urbana

Sin desconocer la connotación social y política del Bogotazo, es fundamental precisar que su impacto se limitó al paisaje urbano de unas cuantas manzanas del centro de Bogotá, distribuidas entre la calle 11 desde la catedral hacia al oriente, la carrera séptima entre la calle 11 y la calle 19, y alrededores de la plaza de San Victorino. Estas áreas son la calle 11 desde la catedral hacia el oriente, la carrera séptima entre la calle 11 y la calle 19, y alrededor de la plaza de San Victorino (Figura 6).

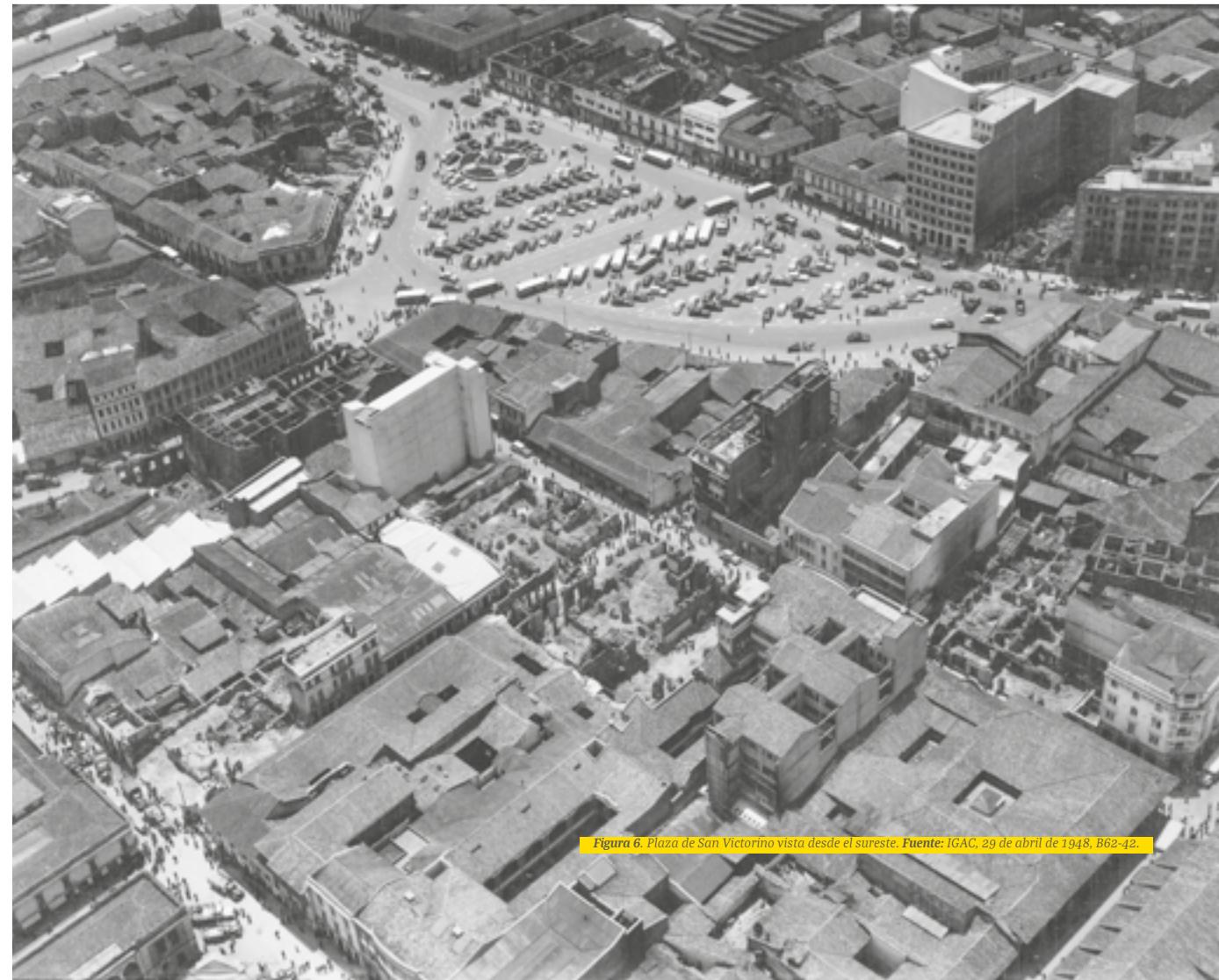


Figura 6. Plaza de San Victorino vista desde el sureste. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-42.



Figura 7. Eje calle 11 a la altura de la plaza de Bolívar. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-28.

En el eje de la calle 11 (Figura 7), el Bogotazo dejó huellas de destrucción en una parte de la acera norte de la plaza de Bolívar, también en la manzana que alberga la Biblioteca Luis Ángel Arango y los museos del Banco de la República. En cuanto al corredor vial de la Séptima, en dirección sur-norte, los daños se concentraron en la cuadra que comprende las calles 11 y 12. A la altura del parque Santander (Figura 8), las edificaciones del costado norte, que actualmente corresponden al edificio de Avianca, resultaron afectadas. Además, entre las calles 16 y 22, unas veinte edificaciones más sufrieron las consecuencias de los eventos tumultuosos desencadenados por el Bogotazo (Puentes Pulido, 2018). En San Victorino, se contabilizaron treinta propiedades dañadas en los alrededores de la plaza.

Aunque los hechos del 9 de abril son comúnmente percibidos como la destrucción o la caída de la ciudad, es importante discutir esta afirmación. Los daños se limitaron a ciertas zonas del centro de Bogotá, como se observó antes. No obstante, este evento de violencia sirvió como catalizador para un discurso sobre la destrucción y la urgente modernización de la ciudad. Gracias a estos sucesos y discursos, las ideas de la arquitectura moderna de origen extranjero ganaron protagonismo en la planificación urbana de Bogotá.



Figura 8. Afectaciones a edificios luego del Bogotazo a la altura del parque Santander. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-23.

Días después del Bogotazo, el Decreto 1370 del 28 de abril de 1948 dispuso la expropiación y ocupación de edificios en la manzana comprendida entre la carrera Séptima y Octava, y las calles Séptima y Octava. Esta medida tenía como objetivo reubicar al ejército, ministerios y otras oficinas del Gobierno. Asimismo, el Concejo Municipal ordenó la ampliación de la carrera Séptima (Figura 9), desde la plaza de Bolívar hasta San Diego, así como la carrera Séptima y las calles 11, 17 y 19, entre otras (Villota, s.f.).

Este contexto de cambio y reconstrucción urbanística no solo refleja los impactos inmediatos del 9 de abril, sino también las influencias en la planificación y estética de la huella urbana que influyeron en el desarrollo de la ciudad para las próximas décadas. De esta forma, se evidencia cómo los sucesos traumáticos desencadenaron transformaciones significativas en el entorno urbano.



Figura 9. Vista de la carrera Séptima entre la plaza de Bolívar (arriba) y el Hotel Granada (abajo). Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-29.



Del espacio público en el Bogotazo

Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá.
Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-33.

“Entre 1890 y 1920, hubo [una] especulación urbana sin precedentes en la ciudad” (Puentes González, 2018, 211), esta especulación consistía en la parcelación residencial del espacio agrícola. Esto dio lugar a nuevos barrios entre el centro de la ciudad, y Chapinero, que originalmente era un barrio satélite, y a la expansión urbana hacia el norte de la ciudad, que se agudizó con la inauguración de la avenida Caracas en 1932.

En 1933 la planeación de Bogotá deja de estar en manos de la Gobernación de Cundinamarca, y se crea el Departamento de Urbanismo que dependía de la Secretaría de Obras Públicas (SOP), con el propósito de hacer de Bogotá una ciudad moderna. En su organización se contrató al arquitecto urbanista Karl Brunner, en cuyas manos se desarrollaron diversos estudios

como el ensanche sur y occidental –para contrarrestar el crecimiento hacia el norte–, Ciudad Salitre (1934), paseo Bolívar, avenida Central (1935) y el plan vial para Bogotá (1936).

El IV centenario de la fundación de Bogotá fue momento para la construcción del Programa Centenario, formulado para desarrollarse entre 1935 y 1938, que constaba de la construcción de distintas urbanizaciones, parques, la urbanización del Campín y la ampliación de vías, entre otras intervenciones, cuyo avance representó la demolición de representativos edificios coloniales a lo largo de la ciudad, siendo el programa más importante de dicha década. Por otro lado, en los años cuarenta sería la IX Conferencia Panamericana, reunión que fue programada para diciembre de 1946 y fue pospuesta hasta el 30 de marzo de 1948. Fue una época donde se hicieron distintas intervenciones para presentar una ciudad moderna. Se formularon distintos planes y proyectos, de los cuales no todos fueron concretados, no obstante, todos ellos orientaban el desarrollo de la ciudad a la medida del automóvil.

En junio de 1947 viene Le Corbusier por primera vez a Bogotá, invitado por el alcalde Fernando Mazuera a partir de la sugerencia de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, quien hizo distintas apreciaciones sobre los problemas de la ciudad, compartidas por los distintos intelectuales de la época.

El asesinato de Jorge Eliécer Gaitán el 9 de abril marcó un punto de inflexión en la transformación urbana de Bogotá. Aunque la ciudad ya estaba siendo afectada por actividades como la apertura de nuevas vías, excavaciones para la instalación de cañerías y líneas de servicios públicos,

así como la demolición de edificios para ensanchar las avenidas, las narrativas de la época exageraron la magnitud de la destrucción. Con relación a lo anterior, Carreira, (2019, p. 132) dice que: “Salvo las imágenes de algunos lugares emblemáticos afectados, coches de tranvías incendiados y almacenes saqueados, nunca se registró la destrucción total de la que el despliegue periodístico informó, o más bien desinformó”.

Tras el Bogotazo, las consecuencias sirvieron como un catalizador para avanzar en proyectos previamente debatidos en la revista PROA y en círculos empresariales y políticos. Se promulgaron rápidamente varios decretos y acuerdos que agilizaron los procesos en curso, incluyendo el Acuerdo 88 de 1948, que otorgó al alcalde la autoridad para organizar una entidad encargada de elaborar el plan regulador de la ciudad. En este contexto, tuvo lugar la segunda visita de Le Corbusier en abril de 1949. La Ley 88 de diciembre de 1947 proporcionó el marco legal necesario para contratar a Le Corbusier y a sus colaboradores José Luis Sert y Paul Lester Wiesner para dirigir el Plan Regulador de Bogotá. Se comenzó con un Plan Piloto diseñado por Le Corbusier, el cual luego fue desarrollado con mayor detalle por Sert y Wiener (Carreira, 2019).

Según Carreira (2019), Le Corbusier tiene su estadía más larga en Bogotá de septiembre a octubre de 1950, donde viene a hacer entrega del Plan Piloto que habría diseñado desde París. Este se desarrollaba en diferentes escalas: regional, metropolitana, urbana y centro cívico, y respondía a una versión universalista del urbanismo y la arquitectura. Dicho plan fue entregado en agosto de 1950 y aprobado en abril de 1951 mediante

el Decreto 185 que lo puso en vigencia, y a partir del cual fue conocido y ampliamente criticado por las élites intelectuales que habían aclamado su venida y contratación en primer lugar. El plan fue tildado de rígido y criticado por el monto de la contratación. El Plan Piloto privilegiaba lo nuevo sin considerar con suficiencia lo preexistente y los espacios públicos se concebían más monumentales que domésticos.

En el plan regulador, desarrollado por Sert y Wiener desde Nueva York, se profundizaron algunas directrices dadas en el plan regulador formulado por Le Corbusier, pero a la vez estableció algunos cambios, considerando mejor la estructura existente, reduciendo la monumentalidad corbusiana, y ajustándose a los cambios que había tenido la ciudad en el transcurso del tiempo que tomó el desarrollo del plan regulador. Este fue entregado en agosto de 1953, dos meses después del golpe militar de Rojas Pinilla. Pese a lo anterior, este plan tampoco fue bien recibido, siendo tildado, por ejemplo, por la revista PROA como “un plan mezquino y sin ambiciones regionales” (Gómez Amaya et al., 2020, p.70), entre otras razones, porque carecía de instrumentos y estrategias de gestión que frenaran el crecimiento y controlaran el surgimiento de urbanizaciones ilegales.

No obstante, en el marco de este plan, con el fin de elaborar propuestas de conjuntos multifamiliares, bajo los conceptos corbusianos de “nueva arquitectura”, queriendo trascender a la manzana tradicional por medio de edificios en bloque rodeados por zonas verdes y redes peatonales, se introduce el concepto de “propiedad horizontal” en el país, siendo el Centro Urbano Antonio Nariño, en la avenida de Las Américas con la calle 36, las primeras

ventas por propiedad horizontal en la ciudad, en el campo de la vivienda estatal.

En la década de los treinta, el urbanismo emergió como tema central en el debate público, impulsado por figuras como Karl Brunner y enriquecido por las sociedades de arquitectos e ingenieros. A pesar de sus variadas perspectivas sobre la escala urbana, la integración de espacios públicos con la vida social, y la disposición de calles en cuadrículas, tanto Brunner como Le Corbusier adoptaron un enfoque “científico” hacia la planificación urbana. Ambos comenzaron por recopilar información detallada para diagnosticar las ciudades y así elaborar sus planes. Sin embargo, en nombre de esta planificación, se acumularon datos y estudios de diversas localidades, dejando de lado la propia ciudad existente y proponiendo en cambio su demolición (Carreira, 2019).

De acuerdo con Carreira (2019), el plan regulador no se ejecutó completamente, pero sí legitimó diversas intervenciones en la ciudad, tanto las alineadas con sus directrices como las que las desafiaron. Estas acciones mayoritariamente estuvieron enfocadas en proyectos viales, que implicaron la demolición de secciones de la ciudad para moldear el espacio público según las necesidades del automóvil, nuevas actividades y el crecimiento urbano. La zonificación emergió como el principal mecanismo para organizar el uso del suelo, provocando una valorización selectiva y una notable fragmentación social.

Durante el periodo 1900-1950, Bogotá se vio obligada a establecer varias instituciones y promulgar normativas clave para facilitar su transformación urbanística. La Tabla 1 presenta un recuento histórico de las que son consideradas más relevantes y que contribuyeron a este proceso.

Instituciones y normas más importantes en Bogotá, 1900-1950

Año	Descripción
1909	Acuerdo 6 (30 de junio de 1909): las obras públicas pasan a ser dirigidas por el Concejo Municipal de Bogotá y la Dirección de Obras Públicas Municipales (antes acción directa presidencia de la nación).
1910	Se crea la Oficina de Higiene y Salubridad de Bogotá, dependiente de la Administración Sanitaria.
1910	Exposición por la conmemoración del Centenario de la Independencia.
1917	Se funda la Sociedad de Embellecimiento, hoy de Mejoras y Ornato.
1919	Se funda en Chapinero la Sociedad de Mejoras Públicas.
1926-1948	La Dirección de Obras Públicas Municipales pasa a ser la Secretaría de Obras Públicas del municipio de Bogotá.
1933	Creación del Departamento de Urbanismo, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas Municipales (SOP), junto al Departamento de Construcción.
1934	El 6 de junio se crea la Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA).
1935	Programa Centenario (septiembre 1935 - agosto 1938)
1936	Fundación de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia.
1936	Constitución de la Oficina de Planos Obreros en la Secretaría de Obras Públicas.
1936-1938	Primer plan de desarrollo urbano Karl Brunner.
1938	Creación del fondo de fomento municipal.
1941	Promulgación del nuevo decreto nacional de urbanismo.
1942	Fundación de la Caja de la Vivienda Popular.
1944	Plan vial conocido como "Plan Soto-Bateman"
1945	Plan vial Sociedad Colombiana de Arquitectos
1945	El Gobierno nacional presenta proyecto de reforma administrativa y creación del Departamento de Planificación (agosto).
1946	Fundación de la revista PROA por el arquitecto Carlos Martínez.

48

Instituciones y normas más importantes en Bogotá, 1900-1950

1946	"Bogotá 1960" plan presentado por la SCA.
1946	Plan de obras para IX Conferencia Panamericana.
1947	Ley 88 obliga a elaborar planos directores de urbanismo en los municipios.
1948	Celebración IX Conferencia Panamericana (30 de marzo - 30 de abril).
1948	Ley 1260 crea la Sección de Reconstrucción de Bogotá.
1948	El 30 de mayo se introduce la propiedad horizontal en la ciudad. Creación Caja de la Vivienda Militar.
1948-1972	La SOP para a ser ejecutora integral de las obras públicas del Distrito Especial.
1949	El 25 de abril se inaugura la Universidad de los Andes y se funda la Facultad de Arquitectura.
1949	Decreto 94 mediante el cual se organiza la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (OPRB) de la SOP. Director: Herbert Ritter. Expertos Contratados: Le Corbusier, José Luis Sert y Paul Lester Wiesner.
1950	Constitución del Banco Popular
1950	El 16 de diciembre se crea la Empresa Nacional de Petróleos.

49

Tabla 1. Instituciones y leyes más importantes en Bogotá, 1900-1950 **Fuente:** Carreira, 2019.



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá. **Fuente:** IGAC. 29 de abril de 1948. B62-7.



Los cambios en el transporte público de Bogotá, la desaparición del Tranvía

En 1883, los tranvías comenzaron a operar en Chapinero, utilizando carros tirados por animales sobre rieles de madera para satisfacer las necesidades de transporte de los habitantes. La falta de inversión por parte de una empresa privada de tranvías de origen estadounidense condujo a un boicot popular y eventualmente al municipio adquiriendo la empresa. Durante esta fase, se mejoró el servicio mediante la introducción de nuevos tranvías eléctricos y la expansión de rutas, convirtiendo la empresa en una entidad rentable. Parte de las ganancias municipales se destinaron a cubrir deficiencias en otros sectores y como garan-

tía para préstamos. Sin embargo, esta desviación de recursos debilitó las finanzas de la empresa de tranvías, reduciendo la inversión y dificultando la respuesta a las necesidades de una población en crecimiento (Carreira, 2019).

En 1925, se introdujeron servicios de colectivos privados, cuya cobertura en 1949 superaba más del doble la de los tranvías. Durante el Bogotazo, el incendio de 34 coches del tranvía municipal, aproximadamente el 35% del total, marcó el inicio del declive para este medio de transporte. Estas imágenes de los tranvías en llamas se convirtieron en poderosos símbolos de aquel acontecimiento. Sin embargo, fue el alcalde Mazuera quien puso el golpe final: ignorando las opiniones de la junta directiva del acueducto y del tranvía, decidió poner fin a su funcionamiento. Mazuera relata en sus memorias cómo ordenó a contratistas pavimentar la avenida de la República (carrera Séptima) hasta el parque de San Diego, colocando el pavimento 10 cm por encima de los rieles, lo que efectivamente impidió que los tranvías volvieran a circular por esa vía (Carreira, 2019).

Según Carreira (2019) y Correa et al. (2007), en mayo de 1948, el alcalde Fernando Mazuera ordenó la remoción de los rieles ubicados en la carrera Séptima entre las calles 7 y 5. Bajo su dirección, los contratistas fueron encargados de cubrir esta sección de la vía con una capa de pavimento de 10 centímetros de espesor, llegando incluso a elevarla por encima de los rieles

en algunos tramos. Además, las compañías de autobuses lograron que el tranvía dejara de operar en el tramo de la carrera Séptima entre la calle 26 y San Agustín, trasladando esta ruta a empresas privadas que obtuvieron exenciones fiscales para la importación de equipos y repuestos. Concurrentemente, los operadores privados lograron duplicar las tarifas de los pasajes, lo cual resultó en la eliminación del tranvía en la ciudad y facilitó que las cooperativas privadas de transporte colectivo tomaran el control del mercado, a pesar de los intentos posteriores de establecer una empresa municipal de transporte.



Vía férrea a la altura de la iglesia de Nuestra Señora de la Presentación. Al costado izquierdo calle 19. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-20.

La descentralización de la tragedia

Un análisis detallado del desarrollo de los eventos en diversas regiones del país revela un contraste notable entre las grandes capitales y las poblaciones medianas, pequeñas, caseríos y veredas. En ciudades principales como Cali, Medellín y Barranquilla, el 9 de abril se caracterizó por ser una explosión anárquica de corta duración. En cambio, en los pueblos y villorrios, observando los eventos en su totalidad, se puede afirmar que, aunque el deseo de venganza, destrucción y saqueo estuvo presente, la respuesta inicial del pueblo fue organizarse con sus propias autoridades, establecer órganos de dirección político-militar y luego formar milicias populares, además de

asegurar armas de manera generalizada. Este proceso se llevó a cabo con rapidez y de manera sorprendentemente coordinada en todo el país (Sánchez, 2008).

Por otro lado, Sánchez (2008) describe elementos de uniformidad y regularidad en los levantamientos a lo largo del país que se describen a continuación:

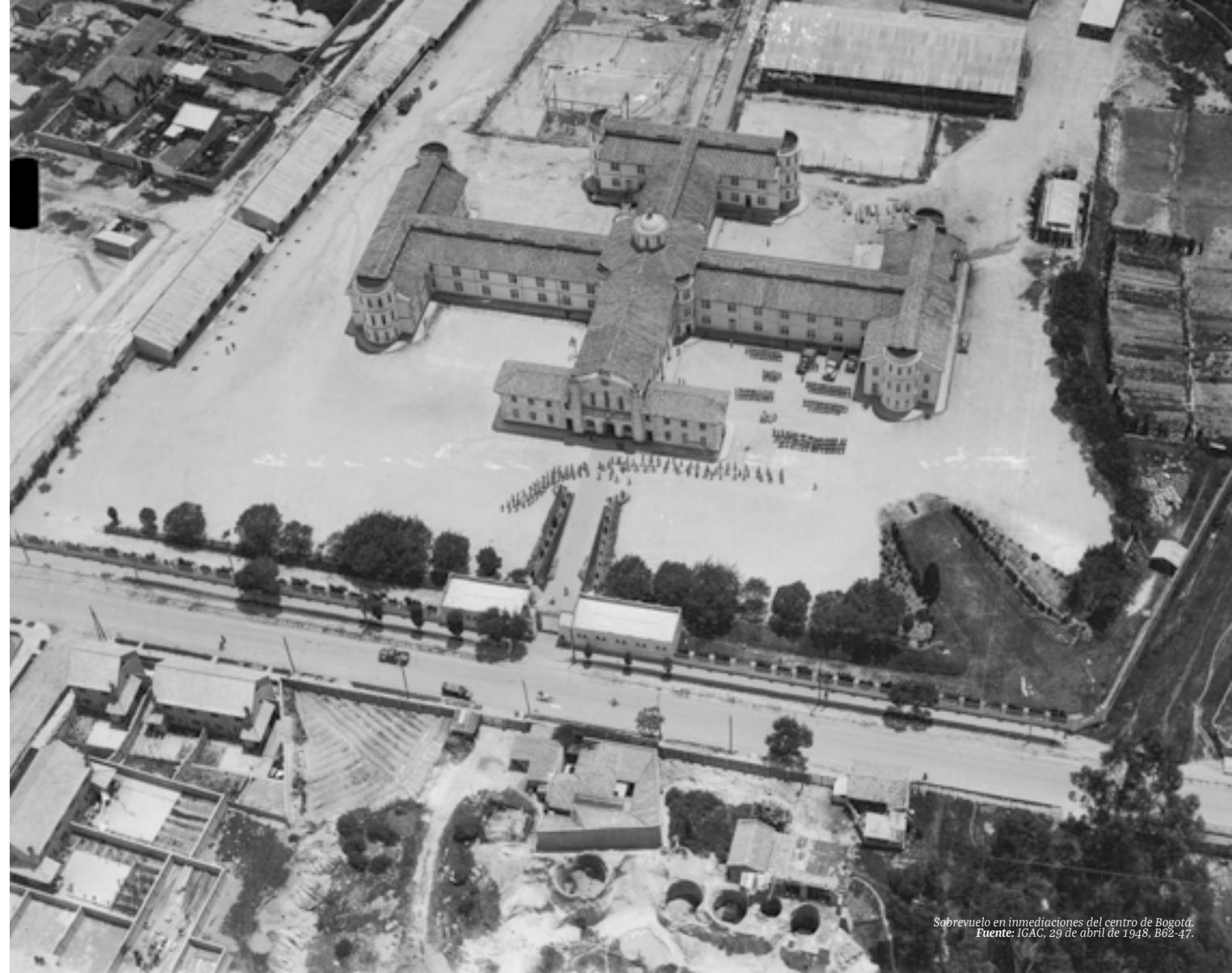
- En primer lugar, se dio de manera “simultánea”: la muerte de Gaitán se difundió por un canal principal de proyección nacional, la radio. Las primeras aglomeraciones en pueblos y ciudades correspondían con tener tales receptores, y en segunda instancia el teléfono, por donde se retransmitió de estos primeros. Aunque la transmisión oral o el correo pudieron desempeñar algún rol en los lugares más apartados. Al siguiente día del asesinato, que era sábado y por costumbre, al igual que el domingo, día de mercado, incluso los campesinos que hubieran podido desconocer el hecho, se informaron y efectivamente empezaron a actuar como fuerza decisiva en muchas localidades.
- Centros de decisión y poder político: el palacio presidencial, gobernaciones, alcaldías e inspecciones de policía fueron los lugares a los que se dirigieron, en su respectiva escala, las distintas agrupaciones.
- Formas de acción: con mayor o menor éxito, durante la coyuntura, se tomaron distintas acciones: la remoción de

los representantes del poder establecido, lo que causó la definición de gobiernos locales a través de la elección directa sobre los que se ejercía control o “veeduría”, con creación de cargos (en algunos sitios impuestos) se definieron funciones para finanzas, formación de policías cívicas o macheteros y se prohibió la venta de licores en diversos lugares. A parte de las características comunes, Sánchez Gómez (2008) destaca que en cada parte del territorio se dieron diversas singularidades en el desarrollo y dinámicas de los hechos, como, por ejemplo:

- En distintas regiones hubo anticlericalismo por considerarse simpatizante de las ideas conservadoras.
- En departamentos como Antioquia y Boyacá se dieron formas organizativas “contrarrevolucionarias”.
- En el 9 de abril toma inicio la resistencia de distintas regiones que posteriormente se convirtieron en escenarios de la violencia en el país, ya que

algunas personalidades (líderes de la insurgencia, presidiarios fugados durante los acontecimientos, entre otros actores) tomarían protagonismo posterior como parte de las guerrillas u otros movimientos locales insurgentes.

Por otro lado, es importante considerar que la restauración del control estatal en diversas áreas tomó desde uno hasta dos semanas, en algunos casos lograda mediante la rendición voluntaria. Mientras Bogotá experimentaba un deterioro y caos progresivos, en las provincias se observaba un proceso de mayor complejidad, organización y fortalecimiento de los órganos de dirección política y militar, acompañado de la implementación de medidas y mecanismos de control más sofisticados. Esta situación explica por qué los incidentes como incendios, asesinatos y saqueos fueron notablemente menos frecuentes en las provincias en comparación con Bogotá, aunque sí se registraron saqueos generalizados en muchas localidades, especialmente en ferreterías con el propósito de obtener machetes (Sánchez, 2008).





El Bogotazo fuera de Bogotá: territorio, población y vivienda

Según Fajardo (2002), el fenómeno del desplazamiento forzado en Colombia en las últimas dos décadas tiene su origen en los persistentes conflictos económicos, políticos, sociales y militares que marcaron el siglo XX y que aún no han sido abordados de manera efectiva. Es por esto que es necesario entender este problema desde una perspectiva histórica, promoviendo su comprensión desde una mirada política y económica como ejes estructuradores de las dinámicas territoriales que promovieron cambios en las ciudades colombianas (Ruiz, 2011).

En el país, la consolidación de las ciudades y el comportamiento demográfico han girado en torno al conflicto interno, por tal

razón, desde la creación de la república ha habido veinticinco guerras civiles nacionales y aproximadamente sesenta de orden regional, esto promovió la migración generalizada de la población que conllevó al aumento de la frontera agrícola y con esto, al crecimiento urbano de las ciudades. Desde 1865, diversos sectores políticos y económicos han estado inmersos en disputas sobre el modelo de desarrollo a seguir. Por un lado, había quienes defendían la acumulación interna de capital industrial y financiero, mientras que otro sector concebía que la concentración de la tierra era la forma de mantener su posición económica (González, 1997; Ruiz, 2011).

Durante las primeras décadas del siglo XX, Colombia conformó las bases de su modelo de desarrollo en donde primó una visión encaminada hacia el crecimiento económico, cercana a la herencia colonial y a la influencia política de los Estados Unidos; fue hasta la década de los treinta que el país tuvo una época de modernización que inició en el periodo del presidente Enrique Olaya Herrera y que se intensificó en el gobierno de Alfonso López Pumarejo hacia 1936, al establecer reformas a la normativa agraria, laboral, de seguridad social y de organización del Estado, lo que conllevó a la creación de instituciones en el Estado que impulsaron una agenda económica, social y jurídica de corte capitalista (González, 1997; Ruiz, 2011).

De acuerdo con Ruiz (2011), esto impulsó una era de grandes cambios económicos que requerían de un incremento en la oferta de los bienes y servicios con el sentido de consolidar el mercado interno del país, lo cual conllevó a la intensificación de la producción del campo y con esto su mercantilización, además de promover los procesos de agroindustria-

lización de la producción, para así lograr acelerar la urbanización de las ciudades. Lo anterior generó la migración forzada de diferentes sectores de la población rural hacia las urbes, buscando una “mejor calidad de vida” y configurando una clase media que era demandante de bienes y servicios.

Con la muerte del líder político Jorge Eliécer Gaitán, el 9 de abril de 1948, se incrementó el descontento de la sociedad por las diferentes contradicciones que se generaron por medio de las dinámicas políticas, económicas y sociales, por lo que este acontecimiento, junto con otros factores acumulados conllevó a desencadenar una violencia generalizada en todas las regiones del país (Ruiz, 2008). El Bogotazo, por lo tanto, históricamente se convirtió en un punto de inflexión importante que desataría movimientos migratorios y diferentes dinámicas urbano-rural-regionales, en donde se destaca el crecimiento poblacional, el aumento de la vivienda y el crecimiento de la huella urbana en las grandes ciudades, dejando en evidencia la falta de planificación, ya que estas tuvieron que adaptarse a dichos cambios abruptos en donde se intensificó la demanda de bienes y servicios, pero sobre todo, por la construcción de la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades básicas.

Posterior a esto, en las décadas de los cincuenta y sesenta se dieron movimientos migratorios que impulsaron cada vez más la expansión urbana, ya que, dentro del proceso de modernización impulsado por los gobiernos de la década de los treinta, la urbanización era el motor de cambio que llevaría al país hacia el desarrollo. En 1949, Lauchlin Currie impulsó el modelo de desarrollo basado en el crecimiento económico por medio de

una misión organizada por el Banco Mundial, en donde imperaba la idea de que el crecimiento económico tan solo se iba a lograr en los países del “tercer mundo” o “subdesarrollados”, por medio de la desarticulación de las distintas estructurales rurales que existieran (Kalmanovitz Krauter, 1985).

Por lo que dicha misión generó mecanismos para la fragmentación de la propiedad rural y la promoción de la migración a lo urbano, siguiendo el modelo de desarrollo imperante de la época en donde se creía que la modernización basada en la perspectiva netamente económica promovía el progreso de una manera continua e irreversible, aun así, en la década de los años 60 hubo una ralentización de dicho crecimiento, ya que los procesos acelerados de urbanización descubrieron los problemas crecientes de inseguridad, pobreza, desigualdad social, pero sobre todo desequilibrios territoriales marcados (Corredor Martínez, 2001).

Es por esto que dichas condiciones que proponían las estrategias de modernización puestas en marcha por lo distintos gobiernos revelaron el alto grado de heterogeneidad entre y al interior de las regiones y ciudades

de Colombia, lo que resultó en un problema más complejo desde un punto de vista estructural, por lo que el modelo de desarrollo adoptado no logró su objetivo y en la década de los ochenta entró en crisis, lo que desencadenó el aumento de la violencia e implantando el desplazamiento forzado como una de las consecuencias más importantes para explicar el conflicto que aún persiste en algunas zonas del país (Ruiz, 2011).

Con relación a lo anterior, se realizó la recopilación de la información de los censos oficiales del país realizados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en las ciudades más grandes de Colombia (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla), durante los años 1905, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985 (Tabla 2), con la finalidad de ver los cambios poblacionales que han tenido de conformidad con los eventos históricos detallados anteriormente, pero, sobre todo, muestra la forma en que el Bogotazo incidió como uno de los conflictos que pudo llegar a aumentar la migración generalizada de las personas de diferentes partes del país hacia las ciudades principales.

Ciudad	Área geográfica	Sexo (totales)	Año						
			1905*	1912*	1938*	1951*	1964	1973	1985
Bogotá D.C.	Cabecera municipal	Hombres	-	-	147.693	298.576	774.702	1.195.314	1.867.413
		Mujeres	-	-	184.481	361.704	887.233	1.362.147	2.075.133
		General	-	-	332.174	660.280	1.661.935	2.557.461	3.942.546
	Centros poblados y rural disperso	Hombres	-	-	12.508	28.965	17.244	7.428	25.478
		Mujeres	-	-	10.820	26.005	18.132	6.659	14.917
		General	-	-	23.328	54.970	35.376	14.087	40.395
	Total	Hombres	-	56.321	160.201	327.541	791.946	1.202.742	1.892.891
		Mujeres	-	76.737	195.301	387.709	905.365	1.368.806	2.090.050
		General	109.793	133.058	355.502	715.250	1.697.311	2.571.548	3.982.941

Ciudad	Área geográfica	Sexo (totales)	Año						
			1905*	1912*	1938*	1951*	1964	1973	1985
Medellín	Cabecera municipal	Hombres	-	-	63.512	150.181	333.177	488.177	657.219
		Mujeres	-	-	80.440	178.113	384.688	565.787	750.514
		General	-	-	143.952	328.294	717.865	1.053.964	1.407.733
	Centros poblados y rural disperso	Hombres	-	-	11.785	14.929	26.190	19.699	30.128
		Mujeres	-	-	12.529	14.966	28.832	19.528	30.228
		General	-	-	24.314	29.895	55.022	39.227	60.356
	Total	Hombres	-	31.270	75.297	165.110	359.367	507.876	687.347
		Mujeres	-	39.734	92.969	193.079	413.520	585.315	780.742
		General	53.936	71.004	168.266	358.189	772.887	1.093.191	1.468.089
Cali	Cabecera municipal	Hombres	-	-	41.457	114.851	291.183	422.163	619.232
		Mujeres	-	-	46.909	126.506	327.032	479.551	698.861
		General	-	-	88.366	241.357	618.215	901.714	1.318.093
	Centros poblados y rural disperso	Hombres	-	-	7.573	23.559	10.526	8.602	17.513
		Mujeres	-	-	5.944	19.270	9.188	7.741	14.959
		General	-	-	13.517	42.829	19.714	16.343	32.472
	Total	Hombres	-	12.465	49.030	138.410	301.709	430.765	636.745
		Mujeres	-	15.282	52.853	145.776	336.220	487.292	713.820
		General	30.740	27.747	101.883	284.186	637.929	918.057	1.350.565
Barranquilla	Cabecera municipal	Hombres	-	-	71.535	129.391	230.651	312.312	426.076
		Mujeres	-	-	78.860	146.808	262.383	352.499	466.649
		General	-	-	150.395	276.199	493.034	664.811	892.725
	Centros poblados y rural disperso	Hombres	-	-	1.059	1.861	2.754	311	4.524
		Mujeres	-	-	894	1.567	2.513	795	2.532
		General	-	-	1.953	3.428	5.267	1.106	7.056
	Total	Hombres	-	22.466	72.594	131.252	233.405	312.623	430.600
		Mujeres	-	26.441	79.754	148.375	264.896	353.294	469.181
		General	41.807	48.907	152.348	279.627	498.301	665.917	899.781

Nota: * Los datos que se muestran de Bogotá D.C para los años 1905, 1912, 1938 y 1951 corresponden a la suma de los resultados de los censos de las ciudades de Bogotá, Bosa, Engativá, Fontibón, Suba, Usaquén y Usme.

Tabla 2. Población intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1905, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985. Fuente: elaborado con base en Dirección General de Estadística [DGE], 1905 y DANE, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985.

Como se puede ver en la Figura 10, Bogotá es la ciudad en donde la población crece más, sin embargo, en Medellín, Cali y Barranquilla también se tiene un incremento exponencial, el cual se puede notar desde el periodo comprendido entre 1938 y 1951, lo que concuerda con lo descrito anterior-

mente, ya que el Bogotazo fue un evento que marcó una era de violencia que desencadenó las diferentes migraciones generalizadas en el país, seguido de otros eventos violentos que aumentaron los desequilibrios territoriales entre las ciudades receptoras de la población y aquellas de donde emigró.

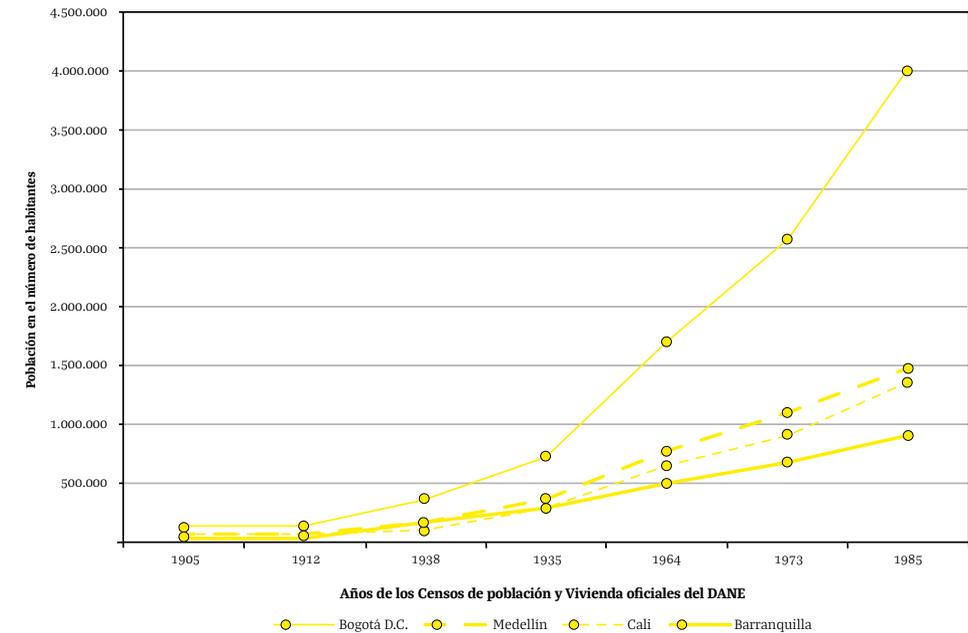


Figura 10. Población total intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1905, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985. Fuente: elaborado con base en DGE, 1905 y DANE, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985.

En cuanto a las dinámicas poblacionales en los sectores urbanos de las ciudades analizadas, se puede ver la misma tendencia en torno al aumento del número de personas (Figura 11), mientras que en la parte rural (Figura 12) la tendencia en la mayoría de las ciudades en el periodo comprendido

entre 1951 y 1964, consecuente con las estrategias planteadas por Currie, en donde se impulsó la migración de la ruralidad a los centros urbanos, con la finalidad de que estos se convirtieran tanto en fuerza de trabajo, como en consumidores de bienes y servicios.

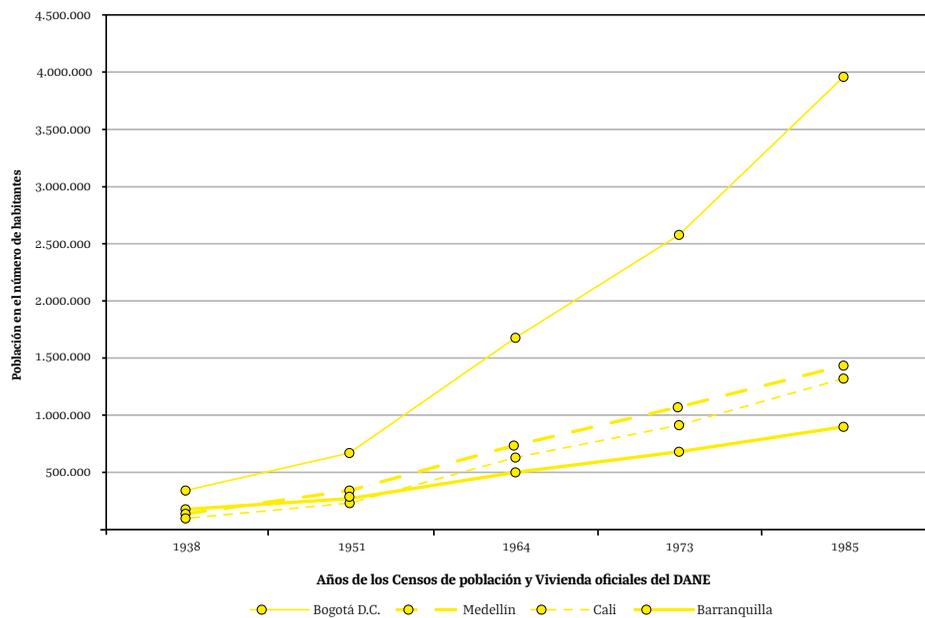


Figura 11. Población urbana intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985. Fuente: elaborado con base en DGE, 1905 y DANE, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985.

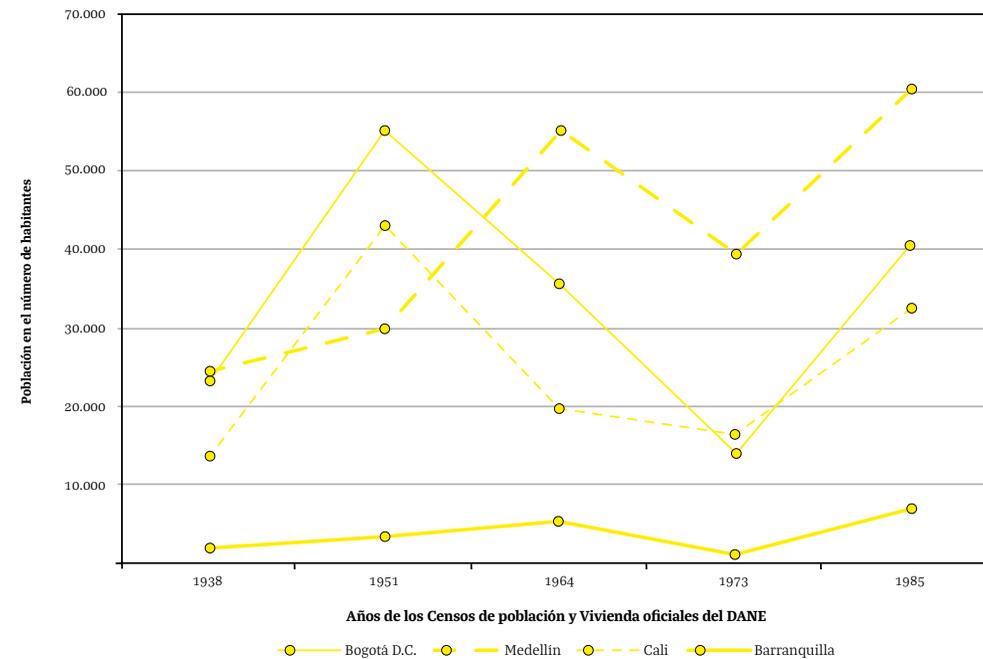


Figura 12. Población rural intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985. Fuente: elaborado con base en DGE, 1905 y DANE, 1912, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985.

En términos de vivienda, tal como se puede ver en la Tabla 3, en el censo de 1938 tan solo se tuvo en cuenta el tema de edificios, sin embargo, posteriormente en los censos de 1951, 1984, 1973 y 1985 se realizaron mediciones en términos de vivienda en donde se puede ver la misma tendencia

presentada en función de la población, ya que se ve un aumento en los edificios de las ciudades principales del país en el periodo que comprende entre 1938 y 1951 (Tabla 3), además de un incremento exponencial de las viviendas entre los años 1951 y 1985 tal como se muestra en la Figura 13.

Ciudad	Tipo	Área geográfica	Característica	Año					
				1938*	1951*	1964	1973	1985	
Bogotá D.C.	Edificios	Cabeceras	Permanentes	37.249	72.700	-	-	-	
			Transitorios	-	9	-	-	-	
			Total	37.249	72.707	176.570	-	-	
		Otras localidades	Permanentes	3.841	9.337	-	-	-	
			Transitorios	-	-	-	-	-	
			Total	3.841	9.337	4.596	-	-	
	Total edificios			41.090	82.044	181.166	-	-	
	Viviendas	Cabeceras	Familiares	-	79.234	207.055	333.896	849.783	
			Colectivas	-	708	1.527	8.705	3.441	
			Desocupadas	-	3.826	6.008	10.805	71.844	
			Total	-	83.768	214.590	353.406	925.068	
		Otras localidades	Familiares	-	8.533	4.518	2.394	1.590	
			Colectivas	-	26	19	-	11	
			Desocupadas	-	516	208	132	190	
Total			-	9.075	4.745	2.526	1.791		
Total viviendas				-	92.843	219.335	355.932	926.859	
Medellín			Edificios	Cabeceras	Permanentes	17.817	47.460	-	-
	Transitorios	-			1	-	-	-	
	Total	17.817			47.461	103.041	-	-	
	Otras localidades	Permanentes		8.741	4.994	-	-	-	
		Transitorios		-	1	-	-	-	
		Total		8.741	4.995	3.900	-	-	
	Total edificios			26.558	52.456	106.941	-	-	
	Viviendas	Cabeceras	Familiares	-	45.726	106.612	162.114	275.746	
			Colectivas	-	280	559	3.320	752	
			Desocupadas	-	1.468	2.852	5.816	20.701	
			Total	-	47.474	110.023	171.250	297.199	
		Otras localidades	Familiares	-	4.384	3.512	6.486	9.229	
			Colectivas	-	11	4	15	18	
			Desocupadas	-	473	277	283	1.230	
Total			-	4.868	3.793	6.784	10.477		
Total viviendas				-	52.342	113.816	178.034	307.676	

Ciudad	Tipo	Área geográfica	Característica	Año					
				1938*	1951*	1964	1973	1985	
Cali	Edificios	Cabeceras	Permanentes	12.056	29.671	-	-	-	
			Transitorios	-	4	-	-	-	
			Total	12.056	29.675	85.866	-	-	
		Otras localidades	Permanentes	2.179	4.721	-	-	-	
			Transitorios	-	2	-	-	-	
			Total	2.179	4.723	3.560	-	-	
	Total edificios								
	Viviendas	Cabeceras	Familiares	-	28.986	86.727	130.357	254.286	
			Colectivas	-	230	551	320	779	
			Desocupadas	-	1.163	2.620	3.703	19.523	
			Total	-	30.379	89.898	134.380	274.588	
		Otras localidades	Familiares	-	4.687	3.290	3.022	5.747	
			Colectivas	-	5	15	15	63	
			Desocupadas	-	177	334	239	1.237	
Total			-	4.869	3.639	3.276	7.047		
Total viviendas				14.235	34.398	89.426	-	-	
Barranquilla			Edificios	Cabeceras	Permanentes	17.667	33.650	-	-
	Transitorios	-			42	-	-	-	
	Total	17.667			33.692	68.035	-	-	
	Otras localidades	Permanentes		383	752	-	-	-	
		Transitorios		-	-	-	-	-	
		Total		383	752	624	-	-	
	Total edificios								
	Viviendas	Cabeceras	Familiares	-	33.568	67.762	96.936	152.497	
			Colectivas	-	197	318	310	434	
			Desocupadas	-	773	1.589	1.975	8.067	
			Total	-	34.538	69.669	99.221	160.998	
		Otras localidades	Familiares	-	695	606	215	563	
			Colectivas	-	1	-	-	4	
			Desocupadas	-	53	25	6	51	
Total			-	749	631	221	618		
Total viviendas									

Nota: *Los datos que se muestran de Bogotá D.C. para los años 1938 y 1951 corresponden a la suma de los resultados de los censos de las ciudades de Bogotá, Bosa, Engativá, Fontibón, Suba, Usaquén y Usme.

Tabla 3. Edificios y viviendas intercensales de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1938, 1951, 1964, 1973 y 1985. Fuente: elaborado con base en DANE, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985.

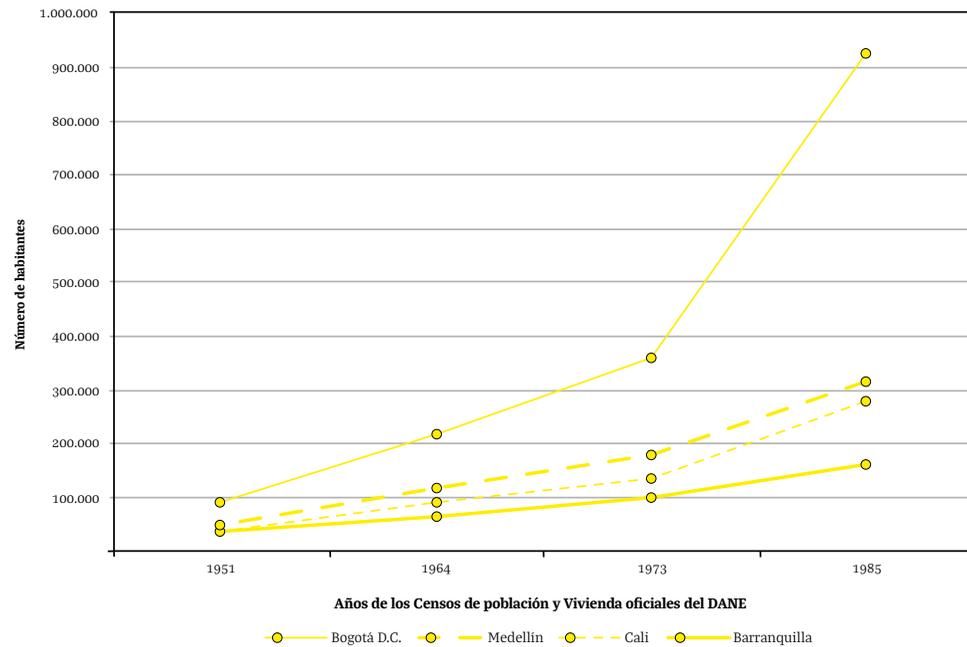


Tabla 13. Vivienda total intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1951, 1964, 1973 y 1985.
Fuente: elaborado con base en DANE, 1951, 1964, 1973, 1985.

Asimismo, como se mostró el aumento de población desde el evento histórico del Bogotazo, los edificios y las viviendas crecieron en la parte urbana principalmente en la de Bogotá, pero de manera generalizada en las principales ciudades del país (Figura 14). Lo que se relaciona direc-

tamente con las oleadas de violencia que tuvieron lugar después de este acontecimiento, además de las políticas desarrollistas que buscaban el crecimiento económico, tal como se mencionó anteriormente.

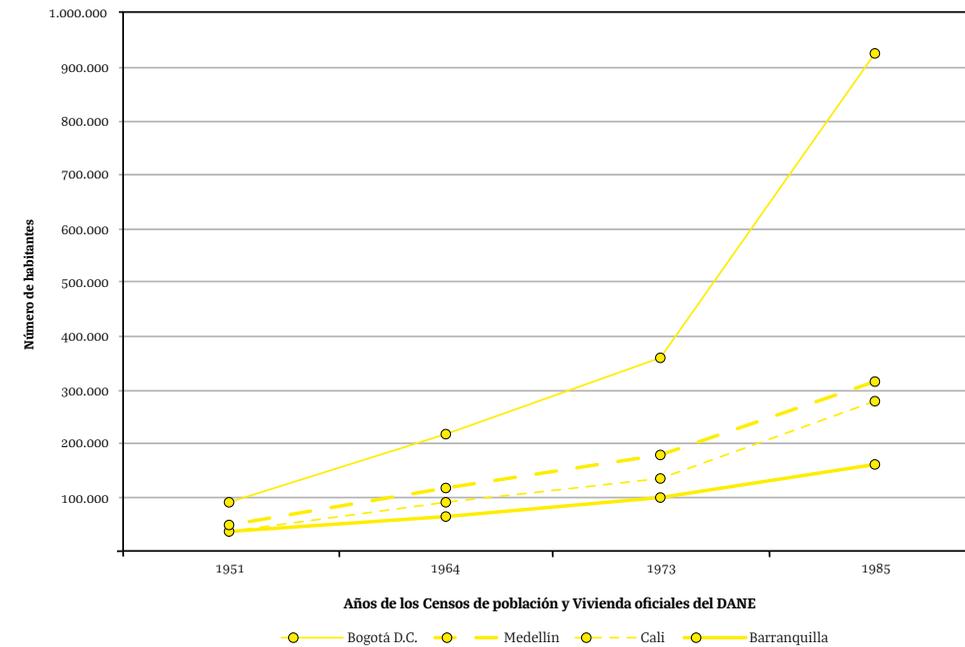


Tabla 14. Vivienda urbana intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1951, 1964, 1973 y 1985.
Fuente: elaborado con base en DANE, 1951, 1964, 1973, 1985.

De la misma forma en que se puede ver la tendencia de disminución de la población en la ruralidad de las ciudades colombianas, también se puede ver dicha tendencia en ciudades como Bogotá o Barranquilla, en donde el aumento de la vivienda es explicado más que todo por la migración hacia las áreas urbanas (Figura 15); sin embargo existe un aumento

de las viviendas rurales en ciudades como Medellín o Cali representado en la Figura 15 durante 1964 y 1973, respectivamente, lo que puede relacionarse posiblemente con políticas públicas desarrolladas por las administraciones municipales en torno a la actividad agropecuaria y el impulso de las diferentes cadenas productivas presentes en su economía.

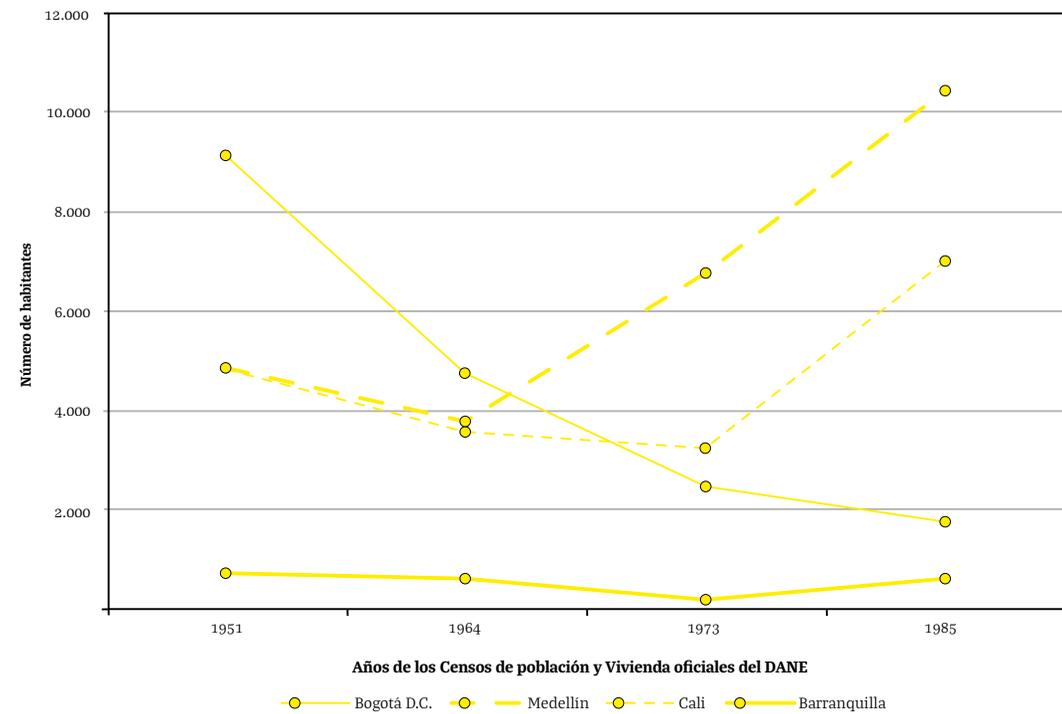


Figura 15. Vivienda rural intercensal de las ciudades más grandes de Colombia durante los años 1951, 1964, 1973 y 1985.
Fuente: elaborado con base en DANE, 1951, 1964, 1973, 1985.





Conclusiones

Bogotá es, sin lugar a duda, un palimpsesto de configuraciones espaciales, donde las influencias culturales y sociales han moldeado su morfología a lo largo del tiempo. Este documento revive la configuración urbana, social y ambiental para la época del Bogotazo, un momento crucial que marcó un punto de inflexión en la evolución de la ciudad. Los violentos acontecimientos del Bogotazo no solo dejaron huellas en el tejido urbano afectado, sino también impulsaron las ideas de una necesaria modernización de la ciudad. Sin embargo, la

reconstrucción de la arquitectura devastada no estuvo entre sus planes. Por otro lado, se implementaron políticas y proyectos destinados a modernizar y desarrollar Bogotá, que dejaron un legado duradero en su paisaje urbano y sentaron las bases para su crecimiento y transformación en las décadas posteriores; esto implicó tanto nuevas formas urbanas, como la transformación de la manera de ocupar el espacio urbano.

Bogotá nos enseña que la continua modernización de una ciudad no debe lograrse a expensas de su invaluable patrimonio histórico y ambiental. La desaparición o marginación de elementos del paisaje urbano, en favor de la construcción de avenidas y urbanizaciones, ejemplifica cómo el crecimiento urbano puede descuidar aspectos cruciales de la identidad y el entorno natural de una ciudad.

Los acontecimientos del 9 de abril de 1948 marcaron, como pocos sucesos, la historia del país, la discusión ideológica, los procesos sociales y la noción de la política, coincidieron con este momento los procesos de renovación urbana, las desigualdades existentes en el acceso a la tierra y las inequidades que por entonces existían en las ciudades colombianas. Todos estos elementos estallaron en un episodio de desesperación, tristeza, confusión y desorden que a la postre sería un punto álgido que determinaría el carácter turbulento de la historia contemporánea de Colombia y así como hubo consecuencias nacionales, los

efectos inmediatos se registraron en Bogotá, manifestándose en forma de destrozos, asesinatos, persecuciones, señalamientos y justicia por mano propia, estos efectos se difundieron rápidamente a otras ciudades y regiones del país dejando heridas en el tejido social que aún tienen repercusiones en nuestro presente.



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá. Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948, B62-36.

Referencias

Acebedo, L. F. (2006). *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*. Universidad Nacional de Colombia.

Acuerdo 15 de 1940 [Concejo Municipal de Bogotá]. Por el cual se fija el perímetro urbanizable de la ciudad y se dictan otras disposiciones sobre urbanismo. 29 de febrero de 1940.

Acuerdo 20 de 1942 [Concejo Municipal de Bogotá]. Por el cual se aprueba el contrato celebrado entre la Nación y el Municipio de Bogotá. 10 de marzo de 1942.

Acuerdo 21 de 1944 [Concejo Municipal de Bogotá]. Por el cual se divide el área urbanizable de Bogotá en varias zonas de destino y se reglamenta cada una de ellas. 30 de mayo de 1944.

Almandoz, A. (2002). *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. Routledge.

Aprile-Gniset, J. (1983). *El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá*. Centro Cultural Jorge Eliecer Gaitán.

Archivo de Bogotá. (s.f.). *Periodo 1930 -1953. Algunos datos sobre Bogotá en el periodo*. Secretaría General, Alcaldía Mayor de Bogotá. https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/exposiciones/archivosafondo/1930-1953

Ardila, A. (1944). Importancia de la creación de un gran bosque en Bogotá. *Anales de Ingeniería*, 52(589).

Bolaños Palacios, A. J. (2011). Las formas urbanas como modelo: la planificación y la urbanización de vivienda como agentes de cambio en la forma del tejido de la ciudad, Bogotá 1948-2000. *Revista de Arquitectura*, 13(1), 23-37.

Carreira, A. M. (2019). La conquista del espacio público en Bogotá, 1945-1955. Universidad Nacional de Colombia.

Centro de Investigaciones Facultad de Arquitectura. (2000). *Cerros de Bogotá*. Villegas Editores.

Correa Restrepo, J. S., Jimeno León, S. y Villamizar Bacca, M. (2017). El tranvía de Bogotá, 1882-1951. *Revista de Economía Institucional*, 19(36), 203-229. https://doi.org/10.18601/01245996.v19n36.08

Corredor Martínez, C. (2001). La modernización inconclusa. En G. Misas Arango (Ed.), *Desarrollo económico y social en Colombia: siglo XX* (pp. 15-37). Universidad Nacional de Colombia.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1912). Censo General de la República de Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1938). Censo General de Población. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1951). Censo de Población de Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá D.E.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1964). XIII Censo Nacional de Población. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá D.E.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1973). XIV Censo Nacional de Población y III de Vivienda. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá D.E.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1985). XV Censo Nacional de Población y IV de Vivienda. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Bogotá D.E.

Decreto 1370 de 1948. [Presidencia de la República de Colombia]. Por el cual se ordena la ocupación y la expropiación de unos edificios. 28 de abril de 1948. Diario Oficial Año LXXXIV. N. 26716.

Decreto 185 de 1951 [Alcaldía Mayor de Bogotá]. Por el cual se adopta el Plan Piloto de la ciudad y se dictan normas sobre urbanismo y servicios públicos. 5 de abril de 1951.

Dirección General de Estadística. (1905). Censo de la República de Colombia. Dirección General de Estadística. Bogotá.

Fajardo Montaña, D. (2002). Tierra, poder político y reformas agraria y rural. *Cuadernos Tierra y Justicia no. 1*. Bogotá, Universidad Nacional.

Gómez Amaya, L. M., O'Byrne Orozco, M. C., Vargas Caicedo, H. I., Sánchez García, M. y Arango González, A. (2020). Mensajes de modernidad en la revista PROA. Publicidad en contenidos y pauta, 1946-1962. Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes.

González, F. E. (1997). *Para leer la política: ensayos de historia política de Colombia*. CINEP.

Guberek, S. (1967). Bogotá de otros días: El San Diego de ayer. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 10(9), 121-124.

Instituto Geográfico Militar. (1942). *Plano aerofotográfico de Bogotá*. El Instituto Geográfico Militar a la ciudad de Bogotá en el IV centenario de su fundación 1538-1938. https://cartografia.bogotaendocumentos.com/mapa

Kalmanovitz Krauter, S. (1985). *Economía y nación. Una breve historia de Colombia*, Ediciones Uniandes.

Lleras, R. (1947). Las hoyas hidrográficas al oriente de Bogotá: Orografía, Hidrografía, Estratigrafía. *Revista Santafé y Bogotá*. 2-3(13), 16-23.

Molina Prieto, L. F. (2010). Alfarería y urbanismo. Los chircales de Santafé (hoy Bogotá) y su impronta en la arquitectura y el desarrollo urbano de la ciudad colonial. *Nodo: Arquitectura, Ciudad, Medio Ambiente*, 4(8), 31-58.

Montoya Garay, J. W. (2013). Planificación, urbanismo y la construcción de la Bogotá moderna. De Brunner a Le Corbusier. En I. Duque (Ed.), *Historiografía y planificación urbana en América Latina* (pp. 73-168). Universidad Nacional de Colombia.

Moreno, H. (1947). Contra la destrucción de los cerros de Bogotá. *Revista Santafé y Bogotá*, 2-3(13), .

Mosca, J. (1987). *Bogotá: ayer, hoy y mañana*. Villegas editores.

Perilla Perilla, M. P. (2007). El habitar en la Jiménez con séptima, de Bogotá. Corporeidad, historia y lugar. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11(1), 220-233.

Puentes González, W. F. (2018). Historia urbana de Bogotá: avenida Caracas un texto histórico 1933-1948. *Diálogos de Saberes*, (23), 203-214. https://doi.org/10.18041/0124-0021/dialogos.0.2005.4293

Puentes Pulido, A. M. (9 de abril de 2018). Cambios en Bogotá tras la destrucción del Bogotazo. *El Tiempo*. https://www.eltiempo.com/bogota/cambios-en-bogota-tras-la-destruccion-del-bogotazo-203182

Preciado Beltrán, J. (2005). *Historia ambiental de Bogotá siglo XXI. Elementos históricos para la formulación del medio ambiente urbano*. Editorial Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

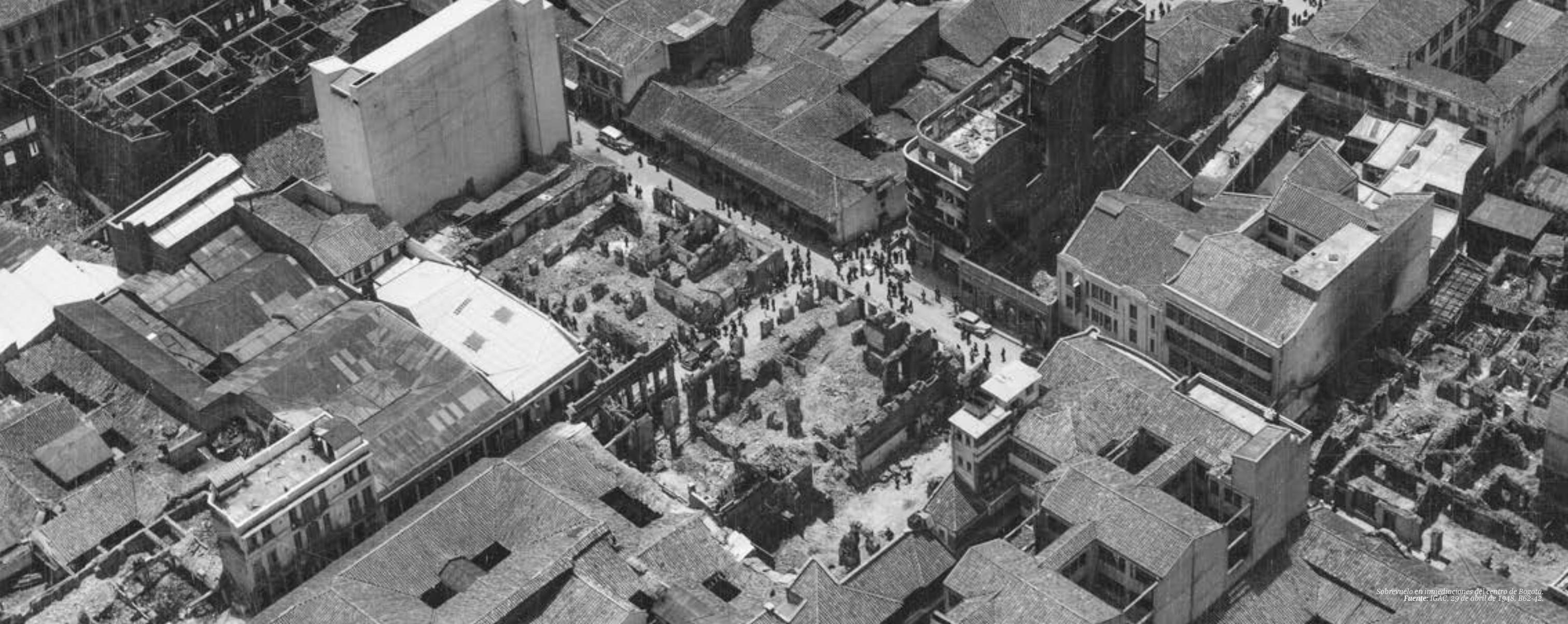
Ruiz R., N. Y. (2011). El desplazamiento forzado en Colombia: una revisión histórica y demográfica. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 26(1), 141-177.

Sánchez, G. (2008). *El Bogotazo fuera de Bogotá: gaitanismo y el 9 de abril en provincia*. Biblioteca Libanense de Cultura.

Santos Moreno, J. (2015). Ríos San Francisco y San Agustín: ejes de memoria e historia de la ciudad de Bogotá, Colombia. *Revista de Museología "Kóot"*, 6, 92-118. https://doi.org/10.5377/koot.v0i6.2295

Serna Dimas, A. (2012). La Cooperativa de Consumo de Bogotá. Una iniciativa pública para el abastecimiento masivo en Bogotá (1942-1962). *Memoria y Sociedad*. 16(33), 209-223.

Villota B, M. (s.f.). *El Bogotazo: un día que transformó a una ciudad*. Mi Ciudad. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/gestion-publica/la-historia-del-bogotazo



Sobrevuelo en inmediaciones del centro de Bogotá
Fuente: IGAC, 29 de abril de 1948. B62-42.

La impresión de esta publicación fue realizada por la Imprenta Nacional de Colombia, utilizando tintas formuladas a base de aceite de soya, una elección que minimiza el impacto negativo en el medio ambiente. Además, se emplearon planchas ECO3 como una alternativa más ecológica en la impresión offset, destacando su capacidad para reducir el consumo de agua y productos químicos durante el proceso, así como promover la durabilidad y reutilización. Esta filosofía de la Imprenta Nacional representa un compromiso sólido con la sostenibilidad en la impresión en Colombia, contribuyendo significativamente a la preservación del medio ambiente.



www.imprenta.gov.co
PBX (0571) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá, D. C. Colombia