

**LA AVENIDA ROJAS: UNA VENTANA AL PROCESO DE URBANIZACIÓN DEL
OCCIDENTE BOGOTANO**

**TESIS DE SOCIOLOGÍA
REQUISITO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE SOCIÓLOGA**

**PRESENTADA POR: LAURA DANIELA RAMÍREZ PÉREZ
TUTOR: NELSON GÓMEZ SERRUDO**



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ, D.C.
SEPTIEMBRE DE 2016**

Agradecimientos

Primeramente, gracias a mi familia, especialmente a mi madre, quien, con su esfuerzo y dedicación, me enseñó siempre a salir adelante y gracias a mi tía Isabel, mil gracias por las historias, las anécdotas y los cuentos que le dieron forma a esta tesis.

Quiero agradecer también a Nelson, que sin su ayuda esto no habría sido posible, a Ángela, por todos sus consejos y a Ricardo y Samuel por la colaboración especial.

Gracias a don Olivo, a la señora Janneth, a don Juan Carlos, al señor Fabio, al señor Solano, a la señora Doris y a su madre, doña María. Gracias a César y a don Miguel por su tiempo y paciencia. Gracias a Manuel por su ayuda, paciencia constante y motivación.

Contenido

Anexos	4
Introducción	5
Conformación del nuevo occidente bogotano	8
Proceso de urbanización en el nuevo occidente	8
Servicios públicos y pavimentación	32
Conexión con otros ejes viales	33
La Avenida Rojas articuladora del occidente bogotano	35
El nacimiento de la vía	35
El comercio en la Avenida Rojas	52
La Avenida Rojas	60
Conclusiones	65
Referencias	70

Anexos

Anexo de mapas

Mapa 1. Plano 1940.....	p.
11	
Mapa 2. Plan Piloto de Bogotá 1951.....	p.
13	
Mapa 3. Veredas de Engativá a 1966.....	p.
17	
Mapa 4. Años de fundación de los barrios: Las Ferias 1938; La Estrada, El Laurel, San Joaquín 1955 y la Cabaña 1957.....	p.
19	
Mapa 5. UPZ 26, Las Ferias. Uso de suelo.....	p. 25
Mapa 6. UPZ 26, Las Ferias. Tratamiento a suelos.....	p.
28	

Anexo de Planos viales

Plano 1. Av. De la Constitución tramo desde calle 68 hasta diagonal 76.....	p. 37
Plano 2. Av. De la Constitución tramo desde calle 68 hasta diagonal 76.....	p. 38
Plano 3. Diagonal 76 a calle 81 por Avenida de la Constitución.....	p. 39
Plano 4. Avenida de la Constitución tramo desde la calle 57 hasta la calle 26.....	p. 40
Plano 5. Avenida de la Constitución tramo desde la calle 57 hasta la calle 26.....	p. 40
Plano 6. Avenida de la Constitución tramo desde la calle 57 hasta la calle 26.	p. 41
Plano 7. Avenida de la Constitución tramo desde la calle 57 hasta la calle 26.....	p. 41

“El cambio, la transformación es lo propio de la ciudad. Son cambios cargados de historia, de deseos, de sueños individuales y de proyectos colectivos. Reducirlos a un concepto estrictamente técnico, urbanístico o político, es producir la debacle, el desastre (...)”

Rogelio Salmona

Pensar la Ciudad

Introducción

“(...) [Bogotá] por una parte, es la ciudad donde la planificación y la inversión pública han sido más masivas y que, por otra, es la ciudad donde el crecimiento -tanto demográfico como económico- ha sido más alto durante 1950-1990. Nos parece claro que la intervención pública, en toda la acepción de la palabra, es uno de los motores del desarrollo económico local” (Gouëset, 1998, pág. 187).

Este trabajo de grado se ha planteado como una forma de abordar el proceso de urbanización en el occidente bogotano. El sector que comprende la zona de influencia de la Avenida Rojas o Avenida de la Constitución, actualmente circunscrito en las *UPZ 26 las Férias* y *UPZ 31 Santa Cecilia* de Engativá, ha jugado un papel fundamental dentro de las dinámicas migratorias y poblacionales en la localidad. La investigación se centra en el proceso de urbanización, destacando dos aspectos importantes, a saber: el proceso migratorio como factor clave en el poblamiento de la zona, y la denominación de eje articulador dada a la avenida Rojas que permitirá su dinamización en el futuro. Estos factores confluyen así mismo en tres elementos transversales como lo son: la construcción de vivienda como representación del habitar; la movilidad como sinónimo de inserción y desplazamiento en la ciudad y finalmente, las dinámicas de comercio a manera de activación y vitalización del sector.

Sumado a estos elementos, habrá una fuerte influencia desde la política nacional. El plan de gobierno del General Gustavo Rojas Pinilla desplegó un amplio interés por dotar a Bogotá de infraestructura, expandir su área metropolitana y conseguir facilidad de acceso a los

servicios educativos, de salud y vivienda. Esta última, por ejemplo, se vio fuertemente influenciada en el sector colindante a la futura avenida Rojas, que, si bien estaba relativamente lejos del centro de la ciudad, tenía bastante terreno para urbanizar y lograr la concreción del proyecto modernizador de Rojas Pinilla.

Las grandes oleadas de migración recibidas desde los años 40 provocaron un rápido aumento demográfico, el cual derivó en alta demanda de vivienda y terreno urbanizable, así como conexiones viales dentro de la ciudad. La diversificación del espacio urbano planteó nuevos retos para urbanizadores y habitantes, quienes, además de entregar o construir sus viviendas, debían pensar en formas eficaces y efectivas de conectar las nuevas edificaciones con el resto de la urbe. Así pues, una de las primeras necesidades aludía a las vías; bien sea a intercomunicar los ejes viales existentes, pero que se hallaban dispersos los unos de los otros, o a la pavimentación de las trochas.

El sector a estudiar experimentará un rápido proceso de poblamiento y muestra de ello será la gran oleada de construcción de viviendas sucedida entre los años 50 y 70, la aparición de la Avenida Rojas y, también el establecimiento de un sector comercial estable.

Así pues, la urbanización aparece como un tema de estudio sociológico porque a través de ella, es posible ver cómo se transforman las ciudades, quiénes son sus habitantes y cómo se desarrollan sus relaciones tanto entre ellos mismos como frente al entorno en el cual habitan. Las relaciones en los barrios a estudiar se establecen en la base de un intercambio que puede tratarse de entretejidos solidarios o como diría Durkheim, de solidaridad mecánica, los cuales generaban cohesión y se encargaban de mantener el orden, permitiendo la creación de lazos en los que la ayuda recíproca se convirtiera en un objetivo común o un constante intercambio entre seres humanos y entorno inmediato, el cual derivaba en relaciones de identidad, apego y dominación. Sin embargo, contrariamente a los fuertes lazos barriales, también existe la figura del anónimo en la ciudad, o el intento de mantener la interacción (miradas, saludos, cruces) con desconocidos al mínimo. De esta manera, la ciudad se convierte en un tema de interés sociológico en la medida que enfrenta contrastes, similitudes y procesos que se encarnan ante la posibilidad de la convivencia de diferentes habitantes en un mismo espacio.

En este sentido, la Avenida Rojas juega un papel fundamental a la hora de entender cómo ha sido el proceso de urbanización y poblamiento del sector estudiado. En un principio, aparecerá como un eje articulador, que, por su ubicación estratégica será capaz de dirigir el tráfico desde occidente y direccionarlo hacia oriente para así descongestionar las vías principales y mejorar la movilidad en las localidades de Suba y Engativá. Esta será la motivación primordial para la conformación de los barrios aledaños y la migración debido a las facilidades de transporte y costos bajos de vivienda.

A través de la Avenida Rojas se divisan diferentes actores, momentos y coyunturas cuya acción repercutió en cómo se concibe y piensa la avenida no sólo a nivel local, sino capital, tanto para quienes vivieron los primeros años de ésta, como para los más jóvenes. A través de las entrevistas y de la información obtenida de libros, revistas y periódicos se evidencia la transformación del sector y su posicionamiento dentro de la ciudad, el cual variará dependiendo de los años y el auge o importancia que tenga la avenida en el momento. Por tanto, en la memoria de muchos bogotanos, la avenida Rojas hará parte del imaginario de ciudad construida.

Metodológicamente este trabajo de grado se llevó a cabo mediante el análisis cualitativo, el uso de la imagen y en menor medida, el análisis cuantitativo. Las principales fuentes son distintos habitantes del sector, o, en otras palabras, fuentes vivas quienes contribuyeron mediante sus recuerdos y conocimiento a reconstruir la historia de la avenida y de sus barrios a través de entrevistas semiestructuradas y anécdotas; estas personas fueron escogidas principalmente por criterios como permanencia en el sector y edad, organizándoles en bloques temporales, de acuerdo al período del que se exponga. También se contó con planos disponibles, aunque incompletos, en IDU y en los diferentes fondos y archivos distritales, así como algunos textos, destacando el de Luis Carlos Osorio *La cultura entre el fragmento y la marginalidad: diagnóstico socio cultural de Engativá* y periódicos de la época, especialmente El Tiempo. Asimismo, se hizo uso de los distintos planes viales, los planes de ordenamiento y los acuerdos o decretos expedidos desde la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Inicialmente se realizó la exploración de archivo, contando con libros, periódicos, planos, mapas y planes de ordenamiento bogotanos. Luego, se procedió a las entrevistas semi-

estructuradas para corroborar la información obtenida en la exploración inicial, efectuando así un proceso de triangulación de la información. Finalmente, se organizó la información, específicamente las fotografías, mapas y planos viales para así darle forma al documento.

El texto se divide en cuatro apartados: una breve introducción; dos grandes capítulos como cuerpo, el primero se titula “Conformación del nuevo occidente bogotano” y hace un recorrido histórico sobre la década de los 50 en la ciudad, los efectos de la anexión y sobre todo, el crecimiento en Engativá. El segundo es “La Avenida Rojas articuladora del occidente bogotano”, cuyo tema central es la avenida, su historia y su importancia en la conformación y dinamización del occidente de Bogotá, y finalmente las conclusiones, retomando algunos puntos clave. Asimismo, el lector encontrará un anexo de mapas y la bibliografía pertinente.

Conformación del nuevo occidente bogotano

El nuevo occidente de Bogotá en los años 50 fue un proyecto ambicioso y de gran envergadura. Se buscó no sólo añadir más territorio urbanizable, sino dotarle de todos los equipamientos necesarios para convertirle en un polo atractivo de población e inversión.

Proceso de urbanización en el nuevo occidente

“Cuando nosotros llegamos aquí, esto eran sólo lotes y había una que otra casa construyéndose. Esto era una vereda, y se llamaba San Joaquín” (Rodríguez D. , 2016)

La década de 1950 fue emblemática para el crecimiento y consolidación de Bogotá debido a dos razones: la denominación de Distrito Especial que se le otorgaría a la ciudad y la anexión en 1954 de los municipios de Suba, Usme, Engativá, Fontibón, Usaquén y Bosa. La ciudad crecería poblacionalmente, pasando de 715.000 habitantes en 1951 a 1'139.000 en 1958, convirtiéndose en la ciudad más grande del país (Cortés Díaz, 2005). La inversión desde el gobierno nacional sumado al constante control estatal, proveyeron a Bogotá de una serie de herramientas, la principal de éstas se refiere a la denominación de Distrito Especial en los años 50, lo que conllevaría a una autonomía relativa en sus decisiones públicas, tales

como el manejo de su presupuesto, la designación de funcionarios públicos y fijar los planes y programas de obras públicas y fomento (Alcaldía, 1954).

Las localidades de San Cristóbal, Barrios Unidos y el centro de la ciudad vivieron la carencia de vivienda, los inquilinatos, la migración masiva causada por La Violencia y también la falta de oportunidades de vida en el ámbito rural del país entre las décadas de los 30 y los 50, pues se convirtieron en los principales centros de recepción de migrantes en Bogotá. Esto se debía a que los costos de arriendo en estos sectores eran relativamente bajos y normalmente existía una oferta en torno al arrendamiento. Así, Bogotá se perfiló como el lugar ideal puesto que contaba con las instituciones, que velaban por la seguridad de los ciudadanos, con viviendas y con la educación como herramienta para el progreso (Torres A. , 1993).

El déficit de vivienda generado por la gran oleada de migración en la década de los 50 fue uno de los principales problemas de la época y el Estado no lograba cubrir la demanda, aún incluso con la puesta en marcha de la construcción de sectores obreros de vivienda para acoger a las poblaciones de menor capacidad económica durante la primera mitad del siglo XX, con mayor auge entre los años 20 y 30. Estos barrios obreros solían ubicarse a las afueras o periferias de la ciudad y se planteaban como una forma de ofrecer vivienda a bajo costo. Este fue el primer modelo implementado y que poco éxito logró pues no alcanzó a cubrir la demanda por vivienda existente, que en 1951 ya estaba en 45.915 y que aumentaría con el pasar de los años (Carvajalino, 2011).

El periodo conocido como la Violencia, entre 1940 y 1953, se recrudecía y la ciudad recibía gran cantidad de migrantes que bien se establecían en inquilinatos o hacían de las invasiones su plan de vivienda, como lo fue el caso del barrio Policarpa, el barrio Quindío e incluso luego el barrio Bonanza (Torres A. , 1993). Esto derivó en la necesidad de establecer un perímetro urbano y otro urbanizable donde la frontera de los servicios públicos pudiese expandirse y se diera la posibilidad de equipamiento urbano, así sea en el futuro. Para tales efectos se plantea el acuerdo 15 de 1940 el cual define a Bogotá con un casco urbano consolidado y con perímetro urbanizable más allá de éste, debido a la gran cantidad de invasiones y parcelaciones que se extendieron más allá de los límites (Bogotá A. d., 1940).

La historia del ordenamiento de la ciudad se remonta al plan Bogotá Futuro, que fue propuesto inicialmente en Medellín, pero traído a Bogotá en la década de los 20 por Ricardo Olano, con el ánimo de pensar un plano que indique las mejoras ya existentes que puedan hacerse en las ciudades y proponer los aspectos en los que éstas debieren acomodarse en el futuro. Este plan consideró el tamaño de las vías para jerarquizarlas, un área exclusiva para urbanizar y establecer una zona verde. Luego, durante los años 30 y 40, Karl Brunner formula el primer plan vial de la ciudad, que llevó a la mejora y construcción de vías como la Caracas y los barrios como Luna-Park, Santa Lucía y El Claret. El plan Soto-Bateman planteó la primera zonificación de la ciudad; y el plan de la Sociedad Colombiana de Arquitectos en 1944 propuso mantener el trazado de damero en todos los poblados como se venía haciendo. El acuerdo 15 de 1940 que delimitó el perímetro urbanizable y luego el Plan Piloto del arquitecto suizo Le Corbusier para reorganizar la ciudad y el territorio dentro una extensión menor, en 1951 (Castillo, 2003). Estos planes proyectaban una ciudad de crecimiento tanto territorial como demográficamente planificado junto con un modelo de ordenamiento propuesto para sanear, modernizar y embellecer.

El acuerdo 15 fue uno de los primeros intentos de planeación y vigilancia de la capital, a través de delimitaciones de perímetros y la consideración de la población receptora. Si bien existían límites conocidos, es hasta este acuerdo que se hacen legales y se plasman en el papel.

El occidente reconocido distritalmente terminaba en el barrio San Francisco, y más allá, se habría establecido otro barrio que colindaba con el municipio de Engativá, pero que aún no hacía parte de la ciudad. Sin embargo, el límite completo era casi desconocido, por lo cual, en 1940 (mapa 1), la Alcaldía Mayor lo establece de la siguiente manera:

“Parte del cruzamiento del lindero sur el barrio "El Libertador" con la carretera del Sur, para continuar por ésta en dirección Este, hasta el lindero del Barrio de Santander. Sigue este lindero hasta su cruce con el río San Cristóbal. Por este río aguas arriba hasta el Puente Quiroga, y de este punto sigue en una extensión de 380 metros por la carretera del Sur. A partir de este punto, continúa en recta imaginaria hasta el cruce de la calle 6 con la carrera 26. De aquí baja por dicha calle siguiendo el lindero Sur del Barrio Ricaurte, y continúa por el lindero occidental del mismo, hasta encontrar la calle 12, de donde sigue por recta imaginaria paralela a la calle 13 y trazada a una distancia de 250

metros, hasta encontrar un punto situado a 400 metros al Occidente de la línea del Norte por línea normal a la anterior, hasta encontrar otra recta paralela a la calle 13 y trazada a 80 metros de la misma. De aquí, continúa por esta recta imaginaria hasta un nuevo cruce con la línea del Ferrocarril del Sur, y de este punto con otra recta imaginaria hasta el lindero Sur de la ciudad Universitaria. Sigue este lindero hasta encontrar la Avenida 37, vía que sigue al Norte hasta la calle 63. Se baja por dicha calle hasta el Río Salitre, y por este río aguas abajo hasta el cruce con la calle 64-B. Continúa por la prolongación imaginaria de esta calle en una longitud de 390 metros y toma luego la dirección Norte-Este por la prolongación imaginaria de la carrera 40 hasta la Avenida 68. Luego por esta Avenida hasta encontrar el lindero del barrio de San Fernando.” (Bogotá A. d., 1940)

Luego, en 1945, tras la anexión al perímetro urbano de aproximadamente 9 barrios se aumenta el espacio geográfico en el norte, sur, oriente y occidente la ciudad (Bogotá A. d., 1945). Uno de los barrios beneficiados por esta nueva medida es el barrio Las Ferias, que surge hacia los años 30 como barrio obrero, pero en 1942 se amplía como iniciativa privada para urbanizar los lotes de la finca la Esperanza. Concretado en la idea de Hernando Villa y la Compañía Urbanizadora del barrio Las Ferias SA (Garzón, 2011), el barrio referiría los siguientes límites:

“Partiendo de un punto situado en el costado Norte de la Avenida 68, a 70 metros al Oriente de la carrera 60, se sigue hacia el Occidente por dicha Avenida 68, hasta encontrar el límite del Municipio de Bogotá con el de Engativá, Se continúa hacia el Norte siguiendo la línea divisoria entre los Municipios de Bogotá y en Engativá, hasta la calle 81. Se continúa hacia el Oriente por dicha calle 81, hasta un punto situado a 30 metros al oriente de la carrera 60. De este último punto de partida sobre la Avenida 68” (Bogotá A. d., 1945) .

Este barrio sería para aquel entonces el más occidental del municipio de Bogotá y uno de los más encarecidos debido a su lejanía respecto al resto de la ciudad. La situación de los servicios públicos, de aseo y la educación sería bastante precaria hasta entrados los años 50, donde finalmente los habitantes lograrían escuela hasta bachillerato y guardería infantil, piletas para suplir la falta del acueducto y en la década de los 60 finalmente conseguirían el acueducto, alcantarillado y el servicio de energía eléctrica (Garzón, 2011).

Junto con la adición de este nuevo terreno, el lindero occidente se ampliaría con las siguientes coordenadas:

“Parte del punto últimamente determinado y sigue en dirección Norte hasta encontrar la intersección de la carretera del Sur con la Avenida de Cundinamarca o carrera 33 en proyecto; continúa a lo largo

de dicha Avenida hacia el Noroeste hasta encontrar el río de San Cristóbal. Por este río aguas hasta el Puente Quiroga, y de este punto sigue en una extensión de 380 metros por la carretera del Sur. A partir de este punto, continúa en recta imaginaria hasta el cruce del río de San Francisco con la prolongación imaginaria hacia el Sur, de la carrera 26; continúa por este río, aguas abajo en una longitud de 800 metros, continuando hacia el Noreste hasta encontrar la intersección de la carrera 31 con la calle 12, de donde sigue por recta imaginaria paralela a la calle 13 y trazada a una distancia de 250 metros, hasta encontrara el río de San Francisco, continuando por éste, aguas abajo, hasta encontrar la carretera de Occidente; continúa por la carrera 50 hacia el Noroeste en una longitud de 500 metros; continua hacia el Sur-este por una línea recta imaginaria trazada normalmente al eje de dicha carrera y en longitud de 60 metros; de este punto sigue hacia el Suroeste hasta un punto situado 80 metros al Oriente del eje de la carrera 50 y a 300 metros al Norte del paramento norte de la Avenida del Centenario o calle 13; continúa hacia el Suroeste paralelamente a dicha Avenida hasta un punto situado 30 metros al Occidente del paramento occidental de la Avenida del Ferrocarril del Sur; continua hacia el Norte desde en línea recta hasta la intersección de la calle 22-C con la carrera 37-A; continúa hacia el Noroeste, a lo largo de la calle 22-C, hasta su intersección con una línea imaginaria trazada paralelamente a la carrera 38, a una distancia de 30 metros al Occidente del paramento occidental de dicha carrera; por esta línea continúa hacia el Nordeste en línea recta imaginaria, paralela a la carrera 38 hasta encontrar el lindero de la Ciudad Universitaria. Sigue este lindero hasta encontrar la Avenida 37, vía que sigue al Norte hasta la calle 65, desde este punto, en línea recta imaginaria, en dirección Noroeste y paralelamente a la Avenida 68 hasta encontrar la prolongación imaginaria hacia el Suroeste de la carrera 47, siguiendo por esta línea hacia el Noroeste hasta su intersección con la Avenida 68; continúa por esta Avenida, hacia el Noroeste hasta encontrar el zanjón que forma el lindero Norte del Barrio de San Fernando.” (Bogotá A. d., 1945)



Mapa 1. Plano 1940. Registro municipal tomo X, pag 151. Año 1940

El límite entre Bogotá y Engativá también se conocía como la carretera a Suba ya que permitía fácil acceso desde los municipios de Engativá y Fontibón hacia Suba. Así, la extensión de Bogotá abarcaba parte actual de Suba y de Engativá, aproximadamente un 5% del primero y un 10% del segundo¹. Sin embargo, existía una fuerte separación entre aquello que ya se encontraba urbanizado, es decir, la conglomeración de barrios vecinos, y aquello que estaba fuera y era susceptible a urbanizar en los próximos 5 o más años dentro del perímetro dispuesto para la posible construcción o, en otras palabras, la periferia. Esto se debía principalmente a que las redes eléctricas y de agua y alcantarillado no estaban en la obligación de brindar sus servicios a los nuevos asentamientos si éstos no se acogían a la demarcación establecida en 1945. Así mismo, la expansión de parcelaciones clandestinas, tanto cercanas como alejadas de este perímetro, abrieron la puerta para pensar una ciudad más ordenada y con un crecimiento constante y vigilado debido a la imposibilidad de poder dotar de todos los servicios a quienes se establecían por fuera del perímetro de la ciudad.

¹ Elaboración propia a través de la observación de mapas. Una pequeña parte, la perteneciente a lo que en el futuro serían los barrios de Las Ferias, La Estrada, el Bosque Popular, el Jardín Botánico y los baldíos de la feria agropecuaria pertenecían a Bogotá, mientras que Suba apenas tomaba una pequeña porción de la calle 80 hacia el norte.

En 1951 se da a conocer el Plan Piloto, propuesto por el arquitecto Le Corbusier con ánimos de reorganizar una ciudad que durante casi medio siglo había crecido sin ningún tipo de planificación. El mapa número 2 muestra la delimitación propuesta por este plan. El arquitecto suizo propuso una Bogotá al estilo de las ciudades europeas: pequeña, compacta y con fácil acceso a todos los bienes y servicios que la ciudad podía ofrecer. El Plan Piloto demarcaría los límites bogotanos de la siguiente manera:

“(…), el perímetro urbano de la ciudad será el siguiente: Por el Norte, (…), señalado con el número 33 (Rionegro), en línea recta hacia el Oriente, hasta encontrar el ángulo que forma el límite con el Municipio de Usaquén, (...); por el Sur, siguiendo la continuación de la misma curva de nivel o cota 2.700, hasta el límite con el Municipio de Usme, (...) hasta encontrar el límite con el Municipio de Bosa, (...), hacia el Oeste, (...); por el Occidente, siguiendo el límite occidental de la misma Unidad Vecinal hasta su límite norte, y por éste hasta su límite-oriental; de ahí, (...), hasta su intersección con una línea paralela al eje longitudinal de la Avenida Cundinamarca, hasta encontrar la prolongación de la calle 6 o Avenida de Los Comuneros; de este punto hacia el occidente, (...), hasta Puente Aranda; de ahí, hacia el occidente por la carretera de Fontibón, hasta encontrar el límite con dicho Municipio; de ahí, por el límite con el mismo Municipio, primero en dirección oeste y luego norte, hasta encontrar la línea del Ferrocarril de Cundinamarca (o prolongación futura de la calle 22); de ahí hacia el oriente, (...), hasta su intersección con la prolongación hacia el sur del lindero occidental de los terrenos de la Ciudad Universitaria; de ahí, (...), hasta encontrar un punto situado seiscientos (600) metros al oeste de la Avenida Cundinamarca, según el trazado fijado a la misma por el Plan Piloto; de ahí se continúa (...), hasta su intersección con el lindero sur del Barrio Popular Modelo del Norte, en donde se toman y siguen los linderos sur y occidental de dicho Barrio, hasta un punto situado sobre la Avenida 68; de ahí, por la misma Avenida, hasta su intersección con la carrera 47, y por ésta y su prolongación hasta encontrar la esquina suroeste de los terrenos de la Escuela Militar de Cadetes; de ahí (...) hasta encontrar el cauce natural del río Negro; de ahí, (...), hasta encontrar un punto situado seiscientos (600) metros al occidente del eje longitudinal de la futura Avenida Cundinamarca, según el trazado proyectado por el Plan Piloto; de ahí, (...), hacia el noroeste, hasta encontrar el punto de partida, (...). (Bogotá A. d., 1951)



Mapa 2. Plan Piloto de Bogotá. 1951

Atlas de Bogotá, Pavony Germán. 2007

El plan piloto pensaba una ciudad pequeña y fácil de recorrer de extremo a extremo, con un perímetro metropolitano y baja densidad poblacional. Estos elementos estaban dispuestos de tal forma que los recorridos fueran cortos y efectivos, que la red de transporte pudiese suplir la demanda a cabalidad y, sobre todo, con un crecimiento planificado y vigilado constantemente. El plan perdió vigencia rápidamente no sólo por la anexión, sino también porque la población proyectada de 1'500.000 habitantes para inicios del siglo XXI sobrepasó las estimaciones en los años 60, sólo una década después de su formulación (Zambrano, 2007). Sin embargo, de este plan se tomaron puntos clave para el ordenamiento bogotano, como lo serían las calles y carreras dispuestas por números ascendentes, así como el trazado concéntrico, radial y ortogonal que partía desde el centro².

² La estructura mixta radial, ortogonal y semiconcéntrica alude, por el lado radial y semiconcéntrico, a vías que se desprenden del centro a la periferia y a la creación de distintos centros intermedios a lo largo de la

La anexión de Suba, Engativá, Fontibón, Usme, Bosa y Usaquén a Bogotá por el decreto 3640 del 17 de diciembre de 1954, junto con su denominación como Distrito Especial significó empezar desde cero al nivel de la planeación urbana, cuestión que se venía estudiando desde principios del siglo XX, pero que, aplicada la nueva demarcación de Bogotá, debía volver a pensarse.

Mientras Usaquén y Suba estaban al norte de la ciudad, Fontibón y Engativá constituyeron el nuevo occidente. Por otro lado, Usme y Bosa definieron los límites sur y sur-occidente respectivamente.

El entonces presidente, el General Gustavo Rojas Pinilla, un ingeniero civil, trae consigo un plan modernizador para el país. Dada su pertenencia a la generación de los “nuevos”, es decir, aquellos caracterizados por su apertura mental a todo aquello que significase modernización para el país, creía en la necesidad de empezar por las ciudades, principalmente Bogotá, para tener algo que mostrarle al mundo a través de obras como vías y nuevos barrios, entre otros. (García D. , 2007).

Para este caso particular, aunado a la necesidad de reconstrucción de la ciudad después de los nefastos sucesos del 9 de abril de 1948, se recurre al uso de las nuevas tecnologías y materiales para proveer a la ciudad de edificios y nuevos barrios mediante sistemas en concreto armado³ que pudiesen además de albergar familias, ofrecer una vivienda durable. Estos últimos, se vieron principalmente auspiciados en la zona norte y occidente de la ciudad de Bogotá (García D. , 2007). Otros elementos como un rápido crecimiento para las ahora nuevas localidades a través de ejes transversales como la construcción de viviendas, la creación y adecuación de conexiones viales, la expansión de la frontera de servicios públicos, y la educación gratuita y de calidad, entre otros, fueron los pilares de su intervención en la capital de la República.

Dentro de sus obras más importantes destacan la calle 26, Corferias, el SENA y el aeropuerto en Bogotá, así como la Universidad Pedagógica en Tunja, numerosas vías en el país y el alcance de acueducto y alcantarillado a lugares remotos del territorio nacional.

ciudad desde donde las vías llegan y salen. Por el lado ortogonal, hace referencia a las vías en calles y carreras trazadas de manera horizontal y vertical.

³ También llamado hormigón armado, se refiere al concreto reforzado con mallas de acero.

Como expresa Cortés Díaz (2005), la anexión fue el resultado de un proceso gestado desde finales del siglo XIX e inicios del XX. En efecto, la necesidad de vivienda, dentro de terrenos urbanizables, o barrios obreros, así como la creación de obras de infraestructura no cabían en el perímetro actual de la ciudad y, por lo tanto, era necesaria la consecución de nuevos terrenos.

Tras la anexión, la ciudad aumenta su tamaño de 2700 hectáreas a 8040, casi el cuádruple de su extensión inicial. En el occidente, la extensión aumentaría alrededor de 2000 hectáreas⁴ cuyo uso principal sería la construcción de vivienda.

Engativá en aquel entonces poseía 11 veredas: Bolivia, Boyacá, Cama Vieja, Cune, el Centro, Gaitán-París, La Florida, Las Granjas, Pueblo Viejo, Puente Grande y San Joaquín (Planeación, 2011). Muchas de estas se volvieron conocidos barrios de la localidad una vez inicia el proceso de urbanización, a comienzos de los años 30 con el barrio París Gaitán al noroccidente del poblado, junto con otros asentamientos espontáneos en las veredas de San Joaquín y Boyacá (Restrepo Uribe LTDA, 2007). En general, el municipio contaba con grandes extensiones de tierra potencialmente urbanizables, lo que en últimas permitiría un gran desarrollo a nivel vivienda, comercio, servicios, etc.

El nuevo occidente bogotano entre los años 50 y 60 representó una oportunidad de construcción a costos relativamente bajos, para que las capas medias lograran acceder a la vivienda propia; bien por los precios de los lotes en los que se parcelaban las haciendas y el carácter de autoconstrucción que predominó en la gran mayoría de barrios (Osorio Rendón, 1999). Así pues, la posibilidad de vivienda propia remitía a un mayor poder adquisitivo y eventual ascenso social, ya que quienes lograban acceder a lotes para construcción en el naciente occidente, eran otrora los inquilinos en el centro y sur de la ciudad que habían logrado ahorrar o conseguir mejores trabajos y así mejorar sus condiciones económicas (Alfonso, 2012). Sin embargo, se replicaba la situación como sucedía al sur de la ciudad a través del loteo muy alejado del centro urbano. El occidente también se perfiló como un

⁴ Elaboración propia a través del tamaño aproximado por localidad añadida en 1954. Fontibón y Engativá son la cuarta y quinta en tamaño, respectivamente, lo que correspondería a aproximadamente un 38% del terreno añadido entre ambas localidades.

espacio para la realización de otro tipo de proyectos como supermercados, iglesias, colegios y hospitales a medida que la población aumentara.

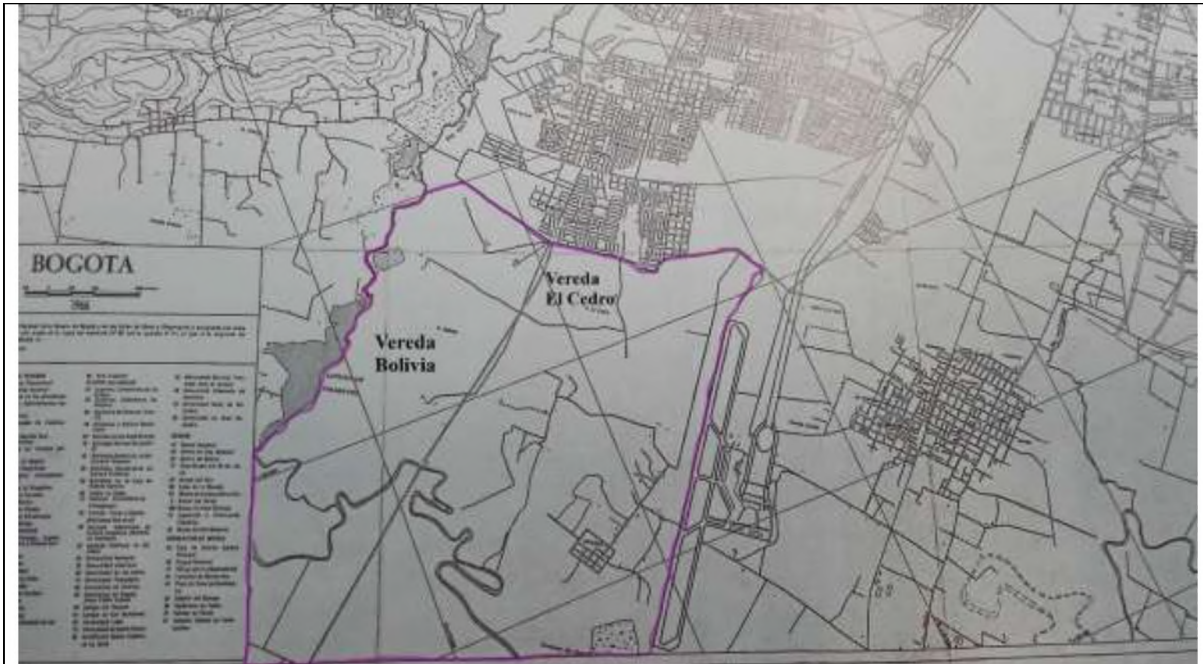
La posibilidad de construcción de vivienda en el sector se abre hacia mediados de los años 50 gracias a los bajos costos de los lotes en comparación con otras áreas de la ciudad. La vara cuadrada estaba valorizada aproximadamente entre 2 y 4⁵ pesos, cuestión que distaba, por ejemplo, del sector de Las Nieves, al sur de la ciudad, en el que la vara cuadrada se calculaba a los 40 pesos, en muchos casos con edificaciones incluidas y un sector relativamente valorizado⁶. La diferencia de valorización del suelo estribaba en tres aspectos: la lejanía con respecto al casco urbano consolidado de la ciudad; la carencia de polos atractivos, como, por ejemplo, trabajo, recreación, entre otros, y la inexistencia de un plan de zonificación en el sector. La ubicación señalada para los primeros asentamientos establece mayor lejanía frente al río el Salitre y en general hacia el terreno en el que se construiría la avenida Boyacá, especialmente por la posibilidad de daños por agua y humedad⁷; así mismo, se establece lo más cerca posible a la ciudad, colindando entonces con la futura avenida del Congreso Eucarístico (mapa 3).

El trabajo comunal, por otro lado, estaba presente y gracias a éste, los primeros barrios lograron conseguir piletas y zanjas que transportaban las aguas negras, así como construir las bases de cemento de sus casas, mejor conocidas como planchas y, los salones de las juntas de acción comunal. Las casas ya construidas podían contar con 100, 200 e incluso 400 metros cuadrados y aproximadamente con 10 habitaciones donde bien se podían establecer desde 10 hasta 50 inquilinos. En efecto, las casas grandes se vuelven una necesidad tanto en el sur como en el occidente de la ciudad, pues, como lo menciona el investigador Hernando Carvajalino, las viviendas no son únicamente para el habitar, sino que asumen otro tipo de función como la producción de renta mediante el arrendamiento de habitaciones, pisos y locales comerciales para así, complementar los ingresos económicos (2011).

⁵ Esto en base al precio de tres viviendas base, una de 160, otra de 200 y otra de 230 metros cuadrados. Una vara cuadrada es equivalente a 0.7 metros cuadrados, dando por resultado un precio variable entre 2.27 y 3.5 pesos por metro cuadrado.

⁶ Tomado de La carrera de la modernidad Construcción de la carrera décima Bogotá [1945-1960] (2010) Niño, Carlos; Reina, Sandra. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. P. 144.

⁷ Entrevista a habitante.



Mapa 3. Veredas de Engativá a 1966

Tomado de Atlas de Bogotá. Pavony, Germán 2007

La estructura del municipio de Engativá conservaba su trazado de damero pues desde el centro se impartía el ordenamiento. Si bien Engativá poseía cierto desarrollo en parcelaciones de vivienda y a nivel barrial, era aún muy precario debido principalmente a su actividad agrícola y, no es sino hasta entrada la década de los 50 que se establecen sitios de culto y de comercio, entre otros, en torno a las agrupaciones de vivienda.

En el año 1953 se construye la Parroquia San Joaquín, situada en el barrio Las Ferias y administrada por los agustinos recoletos (Recoletos, 2014). Este fue el primer punto de encuentro dominical para los habitantes del sector, tanto nuevos como antiguos. Luego, en 1960 se edifica la iglesia San Juan Bautista de la Estrada (Ortega Guerrero, 2003), proyecto adelantado por el Padre Hernando Barón Plata; párroco recordado y admirado por los habitantes no sólo por esta iglesia, sino también por el gimnasio Tundamá para educación de damas, a quienes les cedió parte de los terrenos eclesiásticos para su construcción y, por la ayuda para la creación de los barrios Estrada y Estrada Sur (más adelante se llamaría Bosque Popular), siendo un puente entre los habitantes que ya tenían sus casas en el sector y el urbanizador que se encargó de terminar la construcción en ambos barrios (Torres O. ,

2016) y finalmente por la construcción de la iglesia San Simón Apóstol en el barrio La Cabaña en 1962, (Parroquia San Simón, 2016) entre otras obras.

Con la anexión en 1954 continúan las parcelaciones de terreno, tanto legales como clandestinas, en las futuras nuevas localidades. En Engativá, barrios como El Real o Santa María del Lago surgen como iniciativas legales de autoconstrucción. Este mismo proceso se dará para los barrios sobre el eje de la avenida Rojas unos años más adelante (Restrepo Uribe LTDA, 2007). La anexión en 1954 no sólo beneficiaba a las capas sociales con reciente poder adquisitivo, sino también a los urbanizadores que hallaron en estos terrenos una alternativa de urbanización a bajos costos y con amplios márgenes de ganancia. Las entidades privadas no se hicieron esperar y constructoras como Martínez Cárdenas & Cía en Engativá, iniciaron la urbanización de la Estrada y la Estrada sur en 1957, Modelia en 1961, Santa Helenita en 1967 y parte del barrio Bonanza hacia 1964⁸. A estos intentos se suman no sólo urbanizadores privados, sino cajas de vivienda como lo hizo la Caja de Vivienda Militar en el establecimiento de 3 barrios: un sector de Bonanza, San Joaquín Norte y Bellavista (Páez, 2016).

⁸ Planos consultados en la Planoteca Distrital.



Mapa 4. Años de fundación de los barrios: Las Ferias 1938; La Estrada, El Laurel, San Joaquín 1955; La Cabaña 1957.

Atlas de Bogotá, Pavony, Germán. 2007

Como se evidencia en el mapa 4, los barrios emblemáticos del sector como la Estrada (sur y norte), Paloblanco, El Laurel, San Joaquín y la Cabaña surgen tras un proceso de parcelación en la vereda de San Joaquín, la hacienda el Salitre y la quinta la Cabaña⁹ hacia los años 1955 y 1957. Por ejemplo, San Joaquín, también conocido el Dorado, surge principalmente por dos razones: la obligación del Estado para parcelar ante el déficit de vivienda y el proceso mismo de venta y loteo¹⁰. Los lotes que podían costar desde 100 pesos hasta 1000 pesos tenían entre 50 a 300 metros cuadrados y estaban listos para construcción a pesar de no contar con servicios públicos.

Paralela a la construcción de barrios, surge la modalidad de parcelación y venta de lotes o de casa-lotes en la ciudad. La parcelación o sistema de loteo se basaba en la demarcación y

⁹ Información de plano 1940, Alcaldía Mayor de Bogotá. Mejía, Germán. 2007. Atlas de Bogotá. Mapa 1950.

¹⁰ Entrevista a habitante con respecto a la obligación del Estado. Enero 2016.

división previa de un terreno en el cual se aspiraba construir una manzana con varias unidades de vivienda, donde cada lote podía ser uniforme o contar con diferencias frente a los vecinos, lo que principalmente dependía del poder adquisitivo del potencial comprador. La modalidad de loteo en la ciudad inicia uniformemente y con las mismas características: sin servicios públicos, ni malla vial, ni acceso a la educación y a la salud, los habitantes debían valerse por sí mismos para construir, lo que normalmente acarreaban gastos, préstamos y principalmente el trabajo comunal. Luego, en la década de los 60 y ante la imposibilidad estatal de controlar las migraciones y propiciar condiciones de vivienda digna en la ciudad para los nuevos habitantes, se adopta el sistema de loteo con servicios.

La posibilidad de adquirir vivienda a bajos costos se extendía hacia cualquier terreno no urbanizado. En los años 50, el occidente empezó a perfilarse como una mejor opción si bien, carecía principalmente de los servicios de agua, electricidad, gas y telefonía. La gran diferencia, es que la migración a occidente fue apoyada e impulsada por el Estado a través de la construcción de vivienda, mientras que la del sur, buscaba desincentivarse y frenarse, principalmente debido al interés por disminuir la urbanización espontánea y no controlada que usualmente se establecía más allá de la frontera de los servicios públicos (García D. , 2007). Otra razón estriba en el futuro desarrollo residencial que se pondría en marcha en el nuevo occidente de la ciudad a través de la creación de barrios por parte de urbanizadores privados. El argumento principal detrás de esta razón apunta al control del crecimiento bogotano, el cual estaría vigilado por las instituciones distritales, dentro de los márgenes de terreno destinados para construcción.

La intención inicial del proceso de loteo derivó en comunidades barriales relativamente fuertes y homogéneas cuyos trabajos en conjunto se encaminaban al mejoramiento y la construcción en su manzana o barrio. Ante esto, fue necesaria la creación de comités que llevaran a cabo ciertas tareas, como lo eran la construcción del salón comunal, el arreglo de fachadas o la seguridad dentro del mismo barrio, así como también lograran diálogos efectivos con el Distrito y la nación para solucionar sus necesidades. No es de casualidad, por ejemplo, que la figura de las Juntas de Acción Comunal (JAC) en el país se creara en 1958 (Valencia, s.f), tan solo unos pocos años después de la gran oleada de migración y la anexión de los seis municipios vecinos. Efectivamente, el loteo dejaba toda la

responsabilidad al comprador sobre la construcción de su vivienda y adecuación de la misma, pero, tras la figura de las JAC, fue más fácil conseguir ayuda comunitaria y además recursos no sólo para las viviendas particulares, sino para la construcción de salones para las juntas, adecuación de terrenos que serían futuros parques y objetos de recreación infantil como rodaderos, balancines, etc.

En general, el loteo sería la variable constante de casi el 70% de la localidad de Engativá y aproximadamente el 90% de la zona. Luis Osorio, explica que hacia los años 70, la población ubicada en el costado más oriental de Engativá estaba totalmente establecida y señala que su principal forma de compra y construcción había sido el loteo y la autoconstrucción (Osorio Rendón, 1999).

Los habitantes del barrio San Joaquín el Dorado relatan sobre el proceso de construcción de su barrio:

“Uno podía conseguir un lote a 100, 200, 500 o 1000 pesos, pero sin servicios, andenes, ni nada y por eso es que uno ve casas tan diferentes en una misma cuadra. Ya cuando se podía construir, entonces muchos hipotecaban el lote para construir su casa y si querían hacerle el segundo piso u otra cosa pues hipotecaban la casa. Aquí siempre fuimos solidarios y uno ayudaba a los vecinos a levantar las planchas porque resulta que uno había vivido de inquilino en la casa de otra persona y ya cuando tenía, pues se compraba su lote” (Rodríguez D. , 2016).

Así mismo, sobre la creación de acueducto y consecución de agua:

“Nosotros teníamos una pileta y de ahí sacábamos el agua para cocinar y todo y aquí antes no había acueducto, sino que las aguas negras salían de las casas a los vallados más hacia la Boyacá. Nosotros nos tuvimos que poner a hacer zanjitas para que el agua al menos corriera” (Rodríguez D. , 2016).

Si bien hacia los años 60 estaba en casi un 70% urbanizado el territorio¹¹, es hasta 1961 que se hace el anuncio de la inversión en servicios públicos para estos barrios (Anónimo, 1961) que llegan entre los años 1962 a 1964 (Rodríguez D. , 2016). Tras la llegada del agua, la pileta posteriormente se destruye y las zanjas sirven como modelo de alcantarillado en el sector, proveyendo de aguas limpias y un sistema de saneamiento.

¹¹ Elaboración propia. Hacia inicios de los años 80 se inicia con el proceso de construcción en altura tanto a nivel edificios como en casas.

Ya establecidos los barrios, se buscó crear con presteza la Junta de Acción Comunal como forma de representación y consecución de recursos. Uno de los últimos barrios en conseguirla fue San Joaquín Norte, que relata uno de los habitantes que inició con la creación:

“Nosotros iniciamos a crear la JAC inmediatamente llegamos. Teníamos un vecino, el Sargento Molano, quien tenía ya experiencia en eso y empezó a llamar gente a que se uniera. En ese momento todos lo hicieron y Muñoz, otro vecino que tenía conocimiento en reglamentación comunal nos ayudó a formar el estatuto. Con todo y en poco tiempo tuvimos todo listo, aunque el barrio ya se había inaugurado en julio de 1968 con un bazar y una comida. Cuando ya estuvimos organizados, buscamos el apoyo de un senador conservador, quien pensamos nos podía ayudar pues siempre venía a comer por aquí. Molano como era godo se hizo amigo de él, entonces lo invitamos a comer con una plata que reunimos entre todos los del barrio y él nos ayudó con recursos y material para la creación del salón. Ya cuando nos entregaron el material, empezamos a quitar el pasto y la maleza y dejar las estacas donde quedaría ubicado el salón; eso fue de noche. A la mañana siguiente nos dimos cuenta que nos robaron las estacas y nos tocó volver a empezar. Como no todos podían trabajar, algunos como Pérez nos ayudaban para la cerveza o las gaseosas y las esposas siempre nos traían algo para comer pues muchos de nosotros en ese entonces ya estábamos pensionados. En fin, que logramos levantar lo que ahora es el salón antiguo pero el techo era bastante precario. Los nuevos presidentes que vinieron ayudaron con una carpa, con las puertas, que las ventanas. Así hasta que hace unos años, la presidenta que acaba de terminar, juntó recursos para la ampliación del salón y prácticamente lo tumbaron todo para construir el salón actual que tenemos.” (Solano, 2016)

Engativá se había convertido rápidamente en un bastión para la creación, construcción y venta de vivienda para la clase media y, sobre todo, para el proceso de autoconstrucción legal; contrario a lo que sucedía en la periferia de la ciudad y que poco a poco se estaba convirtiendo en un problema. Sin embargo, su proceso de urbanización aparece eclipsado ante las demandas de los barrios al sur de la ciudad. A esto, dicen los habitantes, se debía que los políticos creían que ellos [los residentes] al tener dinero para comprar y edificar podían valerse del resto de los servicios, mientras que a los habitantes del sur se les proveía de todo lo que necesitasen por su condición socio-económica (Rodríguez D. , 2016).

Durante los años 70, los barrios experimentaron un auge de compra y venta de vivienda y las casas, específicamente, comenzaron a construirse verticalmente o, en otras palabras, hacia arriba, mediante segundos, terceros y cuartos pisos. Es en esta década que se

establecen casi que en su totalidad las familias que aún habitan el sector atraídas por los bajos precios y el potencial tamaño de las casas (Franco, 2016).

Al finalizar el período, en el año 1977, se establece el acuerdo Distrital 8, mediante el cual se crean las localidades de Bogotá y se le asigna un alcalde local a cada una, lo que permitía delegar algunas funciones del alcalde mayor, establecer canales más cercanos de comunicación entre el Distrito y sus entidades con los habitantes y fortalecer la participación comunal en las decisiones (Bogotá A. , 1977).

Para la década de los 80, la construcción de segundos y terceros pisos de las casas en aras de arrendar o simplemente “meterle el otro piso” para los hijos independizados u otros familiares, se vuelve una práctica común. Uno de los casos más notables es el barrio San Joaquín Norte que inicialmente fue entregado con viviendas uniformes para todos los habitantes: un solo piso y jardín delantero. Sin embargo, pronto los residentes iniciaron las modificaciones y fueron varias las casas que contaron con segundo o tercer piso en los próximos 10 a 20 años. Lo mismo sucedió con los demás barrios: La Estrada rápidamente contó con casas de hasta cuatro pisos; Paloblanco, el Laurel, El Bosque Popular y la Cabaña siguieron el patrón. Ya antes, los habitantes de Bonanza, Las Ferias y Normandía habían establecido el segundo piso dentro de los planos iniciales de sus viviendas e incluso algunos habían optado por establecerse en apartamentos. La modalidad del arriendo ya era famosa en el sector, sin embargo, la posibilidad de construir hacia arriba o hacia el fondo permitió que se popularizara aún más. Tanto que incluso existían casas que albergaban hasta 10 hogares en diferentes habitaciones.

Lo que se denominaría Colegio Simón Bolívar actualmente ubicado al margen oriental de la avenida cerca de la calle 26, no siempre ha estado allí. Inicialmente, el colegio estaba ubicado en el sur de la ciudad, pero con la creación del barrio San Joaquín Norte, de la Caja de Vivienda Militar, el colegio se establece dentro de este sector llamándose Liceo José María Córdova¹² en el año 1981, entre calle 64A con carrera 67. Allí funcionó durante 4 años y luego se mudó a la sede actual, sobre los predios que se arriendan al Amparo de Niñas cambiando su nombre al actual y conocido (Colegio Militar Simón Bolívar, s.f.).

¹² El nombre también aparece en el topográfico 101.02.204.14.

Sucede también durante esta década que los edificios o apartamentos empezaron a ganar rápidamente popularidad y a construirse en serie. En el Minuto de Dios y Bonanza iniciaron las primeras construcciones y con ellas, las urbanizaciones de Bolivia, del Fondo Nacional del Ahorro; Bachué y el Quirigua, ambas construidas por parte del Instituto de Crédito Territorial, que se replicarían a lo largo del sector nor-occidental de la ciudad, haciendo de la vivienda de altura la forma más popular y relativamente más económica de adquirir inmuebles en el occidente de la ciudad.

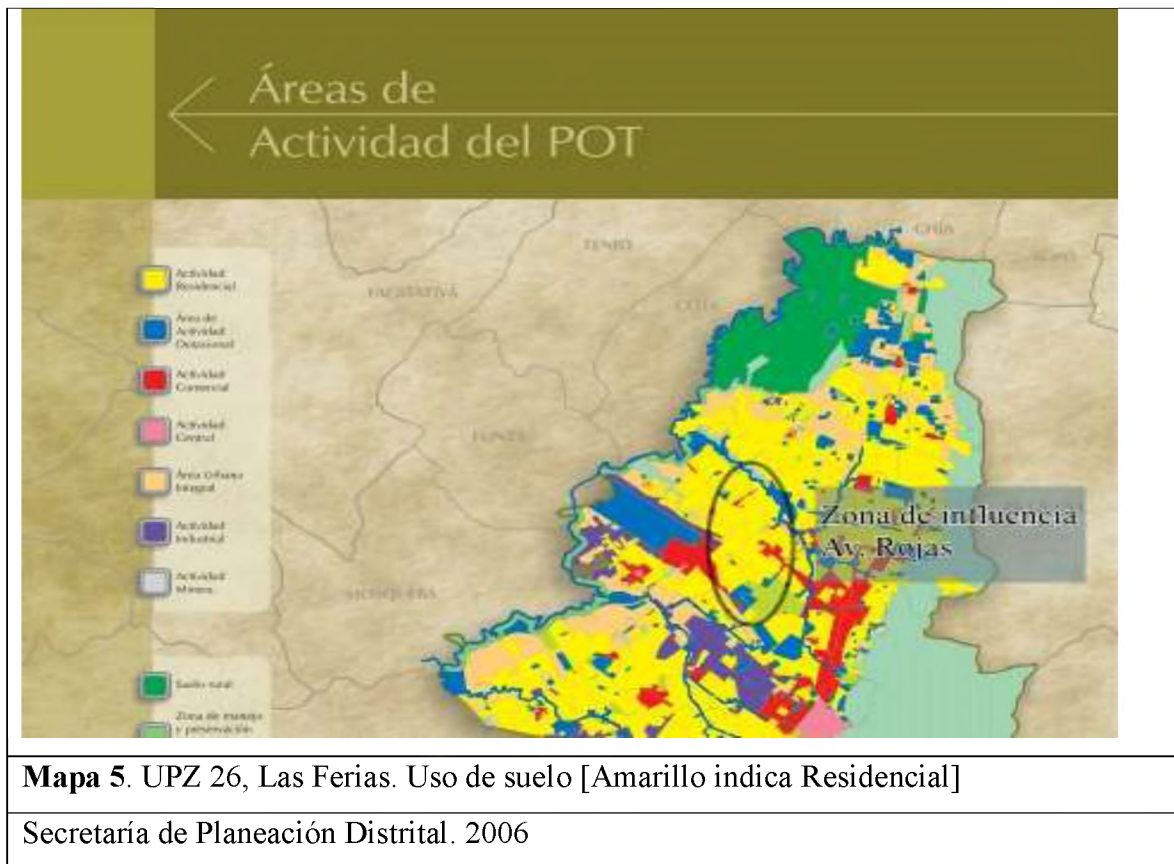
En general los barrios físicamente poco a poco iban alterando su estructura física a través de las casas y, mediante la construcción en altura, aumentó la población y con ella la densidad, así como dieron pie en el futuro para nuevas reformas y usos del suelo. Para 1980 aproximadamente un 20% de los habitantes iniciales de cada barrio había vendido su casa o se había ido a vivir a otro lado y mantenía la propiedad en arriendo. Esto en últimas generó gran migración pues además de esta modalidad, como se mencionó también, existía el arriendo de habitaciones e incluso pisos enteros dentro de las viviendas. En otras palabras, en el occidente también se estaban gestando inquilinatos similares a los del sur y el centro (Rodríguez D. , 2016).

La jurisdicción establecida tras la Constitución de 1991 sentó un precedente para el futuro ordenamiento y vida en las ciudades a partir de pensar en la planeación y los cambios a través de los años. Este ordenamiento incluyó los POT o Planes de Ordenamiento Territoriales como parte de la ley 388 de 1997, según la cual, cada municipio debía dividir su territorio en zonas uniformes, así como sectores económica o socialmente similares para generar el ordenamiento. Es hasta el decreto 619 del 2000 que se reúnen las directrices necesarias para ordenar el territorio de Bogotá y tras tres años de trabajo, en el 2004, se establece el primer POT de la capital de la República, que tomando los elementos de la Ciudad-Región busca establecer un trabajo continuo y compartido entre Bogotá y Cundinamarca (Bogotá A. , 2007)

El POT de 2004 se estructuró bajo 3 ejes fundamentales: la Estructura Ecológica Principal, la Estructura Socioeconómica y Espacial y la Estructura Funcional y de Servicios. La primera es de la cual se desprende todo el ordenamiento, pues, se busca comunicar las áreas verdes donde existen sectores de interés ecológico valiosos para la región. La segunda, la

Estructura Socioeconómica y Espacial, aborda principalmente el concepto de centralidad que son aquellos centros industriales, oficinas o equipamientos en las cuales existe concentración. La tercera y última, la Estructura Funcional y de Servicios, hace alusión a los sistemas generales o redes que ayudan al fácil desarrollo de la vida diaria en la ciudad como lo es la movilidad, los servicios de educación y salud, etc.

Sin embargo, para delimitar un territorio más o menos igual, fue necesario observar cuáles eran los usos del suelo en la ciudad, así como los tratamientos, es decir, aquellos que reglamentan cómo se puede construir o intervenir un predio en edificación, dependiendo de las características de localización. Para ello se adelantaron 5 categorías: Desarrollo o zonas no urbanizadas; Consolidación o zonas ya urbanizadas y construidas en las cuales se pueden adelantar prácticamente todo tipo de construcciones; Renovación urbana o zonas que la ciudad, requiere transformar sustancialmente para crear nuevas condiciones urbanas; Conservación o zonas, con casas y edificios representativos e importantes de distintas épocas que deben permanecer y Mejoramiento Integral o partes de la ciudad que, como consecuencia de su origen informal no planificado carecen de todo el equipamiento urbano necesario y deben ser atendidas (Bogotá A. , 2007). La zona de influencia de la Avenida Rojas tiene un uso de suelo predominantemente residencial, como se evidencia en el mapa 5.



Para lograr un alcance mayor se planearon diferentes políticas de gestión urbana según el POT, dentro de los cuales se cuenta la de hábitat, que posee tres diferentes instrumentos, a saber: las Unidades de Planeamiento Zonal, los planes de regulación e implantación y el Plan Maestro de Espacio público. En general, estos instrumentos guiaban la planeación y organización de la ciudad.

Según el POT, Engativá es un punto estratégico debido a la cercanía que tiene con el Aeropuerto el Dorado, la zona franca y la zona industrial, convirtiéndola en una localidad clave para el desarrollo económico de la ciudad (Bogotá A. , 2007).

Además del nombramiento de las alcaldías menores a nivel localidad, se sumó la UPZ, que se desprende de la misma localidad a una escala menor. Para el caso de Engativá se plantearon 9 UPZ tomando en cuenta diferentes variables. La UPZ 26 Las Ferias fue la asignada a los barrios que comprenden el sector Santa Rosa, Julio Flórez, Bonanza, Las Ferias y Las Ferias Occidental, Metrópolis, Palo Blanco, El Laurel, La Estrada, Bellavista

Occidental, San Joaquín, La Cabaña, La Estradita y el Bosque Popular. Por otro lado, la UPZ 31 Santa Cecilia, fue la encargada de añadir el barrio Normandía, el único desde la calle 63 hasta la calle 26 y, además, el único barrio estrato 4 de todo el sector a estudiar.

La UPZ 26 cuenta con una centralidad especial que comprende los barrios Bonanza, Palo Blanco y las Ferias Occidental, una zona de fuerte comercio urbano y zonal asociado a esta centralidad y por supuesto, el comercio y servicios al automóvil ligados a la Av. De la Constitución, o Avenida Rojas. Además, presenta un uso intensivo de vivienda con comercio zonal de gran actividad, principalmente sobre los márgenes de la Rojas y la calle 72 por su facilidad para el acceso. Por su lado, la UPZ 31 es principalmente residencial, aunque si bien tiene cierto comercio dentro de los barrios o a nivel avenida el Salitre o Boyacá. La Rojas, en este caso específico, separa a la UPZ 31 de la UPZ 105 o Jardín Botánico; sirviendo para diferenciar un sector residencial de uno dotacional, respectivamente.

Tal como se observa en el mapa 6, en cuanto a normalización por tratamientos, todo el sector se encuentra en proceso de consolidación o, en otras palabras, de construcción, y por tal razón, se hace posible en los años venideros la proliferación de nuevas construcciones; tanto nuevas como verticales. Estas últimas pueden ser a nivel de planchas para más pisos en una casa o para apartamentos (Bogotá A. , 2007).

El aumento de población en las ciudades siempre conlleva a pensar una forma adecuada y eficaz de vivienda y en el caso de una ciudad tan grande como Bogotá, la densificación apareció como una respuesta capaz de albergar hasta 200 familias en un espacio tradicionalmente asociado a sólo 10. La construcción en altura se convirtió en una constante a lo largo de la ciudad y los barrios que colindan con la avenida Rojas no fueron la excepción. La compra de algunos lotes en terrenos, cuyo uso estaba dedicado a aparcamientos y, de casas, destinados a la construcción vertical se convirtió en una variante presente en la avenida Rojas.

Los primeros intentos se basaban en la venta de casas dentro de los barrios aledaños y ello consistía en vender la casa o ceder el terreno a cambio de un piso en el futuro edificio.

Estas construcciones no lograban alcanzar más de 5 pisos¹³ y regidos bajo sus propias reglas, los residentes establecían normas de convivencia en ellos. Esta idea se replicó bastante a lo largo de los barrios, siendo la Estrada el que mayor cantidad de edificios pequeños poseía. Si bien el proceso inicia a finales de siglo XX, es decir, desde los años 90, se refuerza en el nuevo milenio y las perspectivas de vivienda en el sector se hacen cada vez más amplias. Asimismo, paralela a la construcción de edificios, los segundos, terceros o cuartos pisos seguían replicándose en las casas. Frente a esto, César García, joven habitante del barrio las Ferias comenta:

“En los últimos años las casas, principalmente, han construido tercer e incluso cuarto piso. Es muy rara la casa que uno vea de sólo uno o dos pisos, porque en el barrio casi todas son así de altas”
(García C. , 2016)

Los apartamentos funcionaban de la misma manera que otrora lo hacían las piezas o habitaciones en las grandes casas; la gran diferencia era el tamaño y las comodidades con las que estas unidades familiares contaban. Ante la posible demanda de vivienda, el sector parece irse preparando y perfilando como una opción atractiva a nivel habitacional, con costos razonables y con cierto grado de conectividad vial.

A inicios del 2010 inicia el proyecto de apartamentos Parques de San Joaquín, por la Federación Nacional de Vivienda Popular (FENAVIP), que sería el primer edificio que funcionaría como conjunto residencial en el sector, ubicado en la calle 66 del barrio San Joaquín. Este proyecto se terminaría hacia el año 2013, albergando alrededor de 70 familias en áreas desde los 50 hasta los 66 metros cuadrados. Paralelamente a éste, se construye Wasichay, de la misma federación, pero sobre la calle 66B, capaz de albergar alrededor de 50 a 60 familias.

Este fenómeno se seguirá repitiendo más adelante dentro del barrio, con la construcción del conjunto de edificios, “Banzai”, entre el 2014 y 2015, justo sobre el margen occidental de la avenida. Éstos, a diferencia de los dos ya mencionados, cuentan con locales comerciales.

¹³ De hecho, un edificio de este tipo era raramente construido hasta los 5 pisos.

FENAVIP se encuentra actualmente realizando otro proyecto, Los Laureles, en la intersección entre el barrio San Joaquín y el barrio El Laurel, otro conjunto de apartamentos con los cuales se completarían tres diferentes torres de su parte.



Mapa 6. UPZ 26. Las Ferias. Tratamiento a suelos.

Secretaría de Planeación Distrital. 2006

En efecto, según la delimitación por UPZ, el sector colindante a la avenida Rojas se encuentra dentro de una forma de consolidación con densificación moderada en gran parte, así como consolidación con cambio de patrón. Ambos elementos hacen referencia a cambios en las estructuras tradicionales de vivienda en las que ha sido posible observar el impacto de la construcción en altura, así como la llegada de los edificios residenciales.

En conclusión, el proceso de construcción de vivienda en el sector es producto del déficit de vivienda producido durante la primera mitad del siglo XX y que se buscó sanear mediante la anexión de nuevos terrenos urbanizables. El occidente bogotano, especialmente la zona de influencia de la avenida Rojas, se perfiló como una opción de acceso a vivienda

a bajo costo principalmente por las facilidades que se dieron en torno al proceso de loteo. Así pues, la gran mayoría de las viviendas se edificaron a través de la autoconstrucción, considerando una forma de hacer del habitar un espacio rentable mediante el arriendo de habitaciones o espacios destinados al comercio.

Con el pasar de los años y en aras de responder a las nuevas demandas de vivienda, el sector se ha transformado, recurriendo a la construcción en altura en las casas o a la edificación de unidades residenciales verticales.

Servicios públicos y pavimentación

“Aquí no había teléfono, pero nosotros pasamos un citófono por debajo de la calle, del asfalto [de la avenida] y comunicamos ambas seccionales de la ferretería. Ese fue el primer teléfono por aquí.” (Torres O. , 2016)

En la década de los 60, principalmente en el año 1961, inicia el proceso de adquisición de servicios públicos. Los servicios de agua, alcantarillado y energía hacen su aparición entre los años 61 y 63, trayendo las conocidas torres de energía sobre el margen occidental de la avenida (Rodríguez D. , 2016). Estas serían las encargadas de proveer del servicio a la localidad de Engativá y parte de Suba y Fontibón.

Es hasta la llegada de los servicios públicos y la instalación de las torres de energía que la avenida se pavimenta, unos 2 a 3 años después. Las secciones transversales planeaban una vía de doble carril atravesada por las torres y con un total de 30 a 35 metros de extremo a extremo, junto con un espacio amplio correspondiente a los andenes sobre el occidente¹⁴. Entre la calle 57 y la calle 68 de aquel entonces, apenas se construyó un tramo de doble carril y aproximadamente de unos 15 metros al oriente de las torres.

Frente a esto recuerda una habitante:

“Uno para hablar de cómo creció este sector tiene que pensar en Rojas Pinilla, porque dicen que él mismo fue el que mandó construir la vía y a que se parcelaran las haciendas para que nosotros tuviéramos nuestros lotes y nuestras casas y por eso esa avenida se llama Avenida Rojas. Cuando llegó el agua y la luz ya no tuvimos que andar con velas ni con la pila ni los vallados sino que cada casa tenía sus servicios y eso atrajo más gente” (Rodríguez D. , 2016)

¹⁴ Esta delimitación obedece al plano del barrio San Joaquín Norte donde se especifican cómo serían las secciones transversales, sus medidas y ubicación.

La llegada del teléfono fue tardía para los barrios al margen oriental de la avenida. Las Estradas y las Ferias contaron con el servicio hacia mediados de los años 50 y algunas casas llegaron a vender llamadas (Torres O. , 2016). En los años 70 se establecieron cabinas públicas y el servicio del teléfono llegó a algunos habitantes del margen occidental de la Rojas, quienes, como sus antecesores en las Estradas y las Ferias, hicieron de la telefonía un negocio (Barrero Tapias, 2016; Torres O. , 2016). Finalmente, hacia 1975 casi la totalidad de habitantes del sector contaron con el servicio de telefonía sin excepción.

En otras palabras, la consecución de los servicios públicos aparece como el último ajuste a la vivienda y, además, es una evidencia precisa de la dificultad para las administraciones capitalinas de responder eficazmente al problema de la expansión de la frontera de servicios. Casi una década después de los primeros asentamientos es que la electricidad y el agua hacen su aparición en el sector.

Conexión con otros ejes viales

“No, si eso a uno le tocaba irse caminando hasta la calle 68 para coger un bus porque por aquí nada pasaba” (Rodríguez D. , 2016)

Si bien ya existían vías que conectaban la Bogotá tradicional a los municipios aledaños en la primera mitad del siglo XX, gran parte de estos se encontraban apenas con pequeños tramos internos y aglomeraciones urbanas. Una de las principales razones de esta falta de tramos viales estriba en la precaria diversificación del espacio rural, en el cual se hallaba alimento, vivienda y trabajo en un mismo lugar sin la necesidad de recorrer largas distancias. Este modo de vida se vio fuertemente alterado una vez fueron anexados para la concreción de un proyecto de ciudad metrópolis, en gran parte debido a la escasa densidad poblacional y geográfica¹⁵, así como sus actividades económicas, en las que resaltaba la agricultura como fuente principal de riqueza (Planeación, 2011).

Al año 1940 Engativá poseía un gran tramo vial conocido como avenida 68, el cual atravesaba el municipio de oriente a occidente y conectaba con Bogotá. También contaba con la delimitación o trocha, que vendría a ser la avenida Rojas en el futuro.

¹⁵ Si bien no existen datos estadísticos del momento, sí se observa en los mapas las escasas y muy pequeñas aglomeraciones de vivienda, principalmente situadas en las veredas de San Joaquín, Boyacá y París Gaitán.

Como lo señala una de las habitantes del sector: “Al principio [en los años 50] el transporte era más bien deficiente y para poder ir a trabajar o conseguir alimentos, ropa, etc., uno debía ir hasta la calle 68 y tomar un bus hacia el centro que era el lugar donde se podía comprar todo eso” (Rodríguez D. , 2016).

El rápido crecimiento poblacional que experimentó el sector derivó en una demanda no sólo de vivienda y servicios públicos, sino también de vías consolidadas que conectaran los nuevos extremos de la ciudad. La urbanización en la zona es más viable después de los años 60 que es cuando la avenida Rojas se pavimenta, permitiendo más y mejores opciones de movilidad. En efecto, la construcción, adecuación y posicionamiento del sector responde al equipamiento completo en niveles viales, educativos, de servicios públicos y más adelante, comerciales.

De igual manera, el proceso de densificación que inicia hacia mediados de los años 70 e inicios de los 80, responde a una oferta laboral dentro de los sectores alimentación y automotriz, además de servicios como reparaciones y alimentación que poco a poco fueron consolidándose a medida que la avenida cobraba importancia dentro de los tramos viales construidos y usados hasta el momento. Si bien apenas contaba con los dos carriles desde la diagonal 76 hasta la calle 26, poseía una alta demanda de transporte tanto para usuarios de vehículos o transporte público como para los mismos habitantes.

El desarrollo sobre los márgenes de la avenida Rojas hacia la calle 26 tiene un rápido arranque pues las ordenanzas de construcción inician desde el mismo 1953. Dentro de las políticas educativas del General Rojas, aparece el estudio femenino, la participación y el amparo a niños y niñas. La fundación Amparo de Niñas fue una de estas instituciones que, fundada en 1953 bajo su orden, atendió y formó a niñas en situación de vulnerabilidad, estableciéndose en la Rojas entre las actuales calles 51 y 53. Estos predios abarcaban desde la calle 53 hasta la calle 49 (Dominicas, s.f.). Asimismo, en el año 1954, en lo que eran los antiguos predios de la feria agropecuaria se inaugura el Centro Don Bosco, también como iniciativa del General para erigir un proyecto pedagógico y religioso (Centro Educativo Don Bosco, 2014). Luego, en 1955 se crea la figura del Jardín Botánico de Bogotá en una zona de relleno del Bosque Popular; un lugar destinado a la conservación de la flora andina, así como un sitio de recreo (Bogotá A. d., 1955). Finalmente, en el año 1958 se ceden

veinte fanegadas del Bosque Popular a la Universidad Libre para la construcción de su sede occidente, proyecto que inicia en el año 1959 (Bogotá A. d., 1958).

En efecto, durante la década de los 50 se da un gran empuje a la zona en aras de convertirla en atractivo para la clase media y media-alta mediante la dotación de centros educativos tanto básicos como universitarios, así como un sitio de interés como el Jardín Botánico, lo que daría pie a la pavimentación de la avenida Rojas en el futuro.

En el tramo de la calle 68 hasta la diagonal 76 se estableció en el año 1964 la plaza de mercado de Las Ferias (Mestra Osorio, 2015). Puede decirse que fue el primer gran mercado de la zona y, además, permitió la proliferación de otro tipo de negocios como pequeños surtidores de frutas y verduras, cárnicos y botánicos.

En suma, la conexión con los ejes viales calle 81, calle 72, calle 63 y calle 26 permitió al sector la integración con el oriente, sur, centro y noroccidente bogotanos, potenciando posibilidades de acceso a la ciudad y así, posicionando los primeros intentos de integración del nuevo perímetro urbano.

La Avenida Rojas articuladora del occidente bogotano

La Avenida Rojas en muy poco tiempo tras su pavimentación se convirtió en uno de los principales ejes viales del occidente de la ciudad. Su ubicación estratégica entre avenidas Boyacá y 68, así como la conexión con las calles 26, 57, 68 y 81 le dio un status de vía articuladora. En efecto, la gran mayoría del tráfico de occidente hacía uso de la Avenida Rojas para empalmar hacia el oriente, centro y sur de la ciudad. De esta manera, se creó una suerte de representación sobre la Avenida, así como una serie de reivindicaciones acerca de su ampliación y su importancia en el trazado urbano.

El nacimiento de la vía

La movilidad bogotana a finales de los años 50 requería conectar a la ciudad y su nuevo perímetro urbano para brindarle soluciones efectivas a la ciudadanía con respecto al transporte. Así, los esfuerzos desde 1957 se centran en la planeación e implementación de los primeros planes viales. Tras la anexión de los municipios vecinos, la ciudad entra en una etapa en la cual debe reorganizar su territorio, por lo cual se formula el primer plan vial para el Distrito Especial. Este plan contemplaba la extensión de la superficie urbana y un

complejo sistema vial debía estructurar las nuevas superficies a urbanizar alrededor de las avenidas Ciudad de Quito, Colón y la calle 26. Al parecer, el plan también consideraba la pavimentación de la avenida Rojas, aunque esta nunca se realizó. El Plan Distrital se reformuló en 1961, llamándose Plan Vial Piloto, cuya base se sentaba en una serie de diagnósticos y estudios previos que principalmente retomaban postulados como los de Le Corbusier, haciendo de la malla vial una estructura vial mixta ortogonal, radial y semiconcéntrica.

De esta forma, se introdujeron varios trazados para unir el sur con el norte de la ciudad, pasando por el occidente para descongestionar las vías tradicionales del centro. Con este plan surgen conexiones como la calle, 100, las avenidas 68 y Boyacá y la Longitudinal. Hacia finales de los años 60 y con motivo del Congreso Eucarístico Internacional se trazan vías como como la avenida 68, la carrera 30 y la avenida 19. Si bien hacia los años 70 se hace otra reformulación de este plan, sigue en su base siendo la esencia del ordenamiento de la ciudad (Montezuma, 2000).

Posteriormente, se plantea el acuerdo 2 de 1980 a través del cual se priorizarían las vías y conexiones más transitadas e importantes, aludiendo a un orden jerárquico de vías que partiría desde las grandes conexiones y terminaría en los pasajes residenciales. Este plan también buscó unificar tramos de vías que diferían en nombre y prolongar terminaciones que hicieran las veces de vías arteria. Con las grandes conexiones de la ciudad ya en pleno uso y una demanda cada vez mayor de transporte debido a las largas distancias a recorrer, se pusieron en marcha ampliaciones, prolongaciones y formas de hacer más efectiva la movilidad capitalina.

La previa delimitación de Bogotá antes del plan piloto de 1951 había dejado una trocha conocida como el camino a Suba y que atravesaba la localidad de Engativá desde la carretera de occidente en Fontibón hasta Suba, o lo que hoy se conoce como avenida Suba, colindando en Engativá con la vereda San Joaquín y al frente la quinta La Cabaña. Ningún tipo de transporte pasaba por allí, ni servicio personal o público, al no ser una vía pavimentada. Esta trocha, más adelante sería conocida como avenida de la Constitución en el marco legal junto a otro tramo creado algunos años más adelante hasta su límite en Ciudad Montes. Este mismo tramo, posteriormente sería conocido como avenida Rojas,

aludiendo al presidente Gustavo Rojas Pinilla quien, según los pobladores aledaños, fue quien trajo progreso al sector.

A nombre del general se bautizaron diferentes obras públicas y de infraestructura alusivas a él mismo o su entorno directo: colegios, calles y parques recibieron nombres como “colegio María Eugenia Rojas”, “Avenida 13 de junio”, “Parque Gustavo Rojas Pinilla” o en este caso específico “Avenida Rojas Pinilla”. Estas denominaciones aparentemente se dan un año después del golpe de Estado sucedido el 13 de junio de 1953, según los periodistas Alberto Donadio y Silvia Galvis en el libro “El jefe Supremo” (Donadio & Galvis, 2002). Parece que la escogencia de este tramo se debe a las obras que adelantaría el general en torno a la educación, la religión y el progreso sobre el eje vial, tales como colegios o centros educativos religiosos. Otra hipótesis es que la avenida adquiere su nombre popular por la misma denominación de los habitantes, en agradecimiento por los permisos y facilidades de construcción, así como por el progreso a nivel infraestructura de la ciudad que hubo durante su mandato presidencial.

Al inicio de la década de los 60 se le retira a la avenida el nombre del General y se convierte únicamente en la carrera 66A o en algunos casos, pasa a ser camino El Salitre¹⁶, que junto con los tramos que luego la expandirían hasta la calle 80 y la 63, toma el nombre de Avenida de la Constitución en la década de los 80.

Con la vía pavimentada, la movilidad, específicamente el transporte público, no se hizo esperar y empresas como Sidauto, Flota Blanca, Buses Verdes y Samper Mendoza inauguran las primeras rutas por la entonces avenida Rojas Pinilla.

Durante los primeros años de la avenida las calles 26 y 68 eran las vías cercanas más importantes y concentraban gran parte del tráfico de este sector. La calle 26 se convirtió en una ruta de fácil acceso al centro y como conexión al sur de la ciudad, mucho más eficaz que la Caracas o la carrera trece, pues empalmaba con la carrera décima, permitiendo además que el nuevo occidente pudiese movilizarse más rápida y efectivamente sin tener que pasar por el oriente. Así mismo, la calle 68 contenía ya rutas que pasaban por el 7 de

¹⁶ Esta anotación data de un mapa de 1966 en el que la avenida se titula Camino del Salitre en el libro de Germán Mejía: Atlas histórico de Bogotá.

agosto y la Caracas para llegar al centro o al sur y, además, contaba con rutas para el norte de la ciudad.

Los primeros buses en llegar fueron los azules de Sidauto a finales de los años 60 con una ruta que salía desde el barrio las Ferias, atravesaba la Rojas hasta la calle 63 y, parece, que tomaba hasta el sur, donde pasaba por barrios como el Galán y terminaba su recorrido en el 20 de Julio. La ruta tenía tiempos de operación difusos, aunque atrajo gran cantidad de usuarios. Las siguientes empresas en llegar fueron Flota y Blanca y Buses Verdes que hicieron de la avenida 62A su paradero con justamente dos rutas similares. Flota Blanca tenía la ruta 83 que salía de la Estrada hasta la calle 68 directo hasta la Caracas, allí seguía su recorrido al sur por la carrera décima hasta el barrio Fátima. Buses verdes tenía una ruta similar que salía de la Estrada a la calle 68 directo hasta la carrera 13 y la décima hasta el barrio el Claret (Páez, 2016).

Las siguientes rutas hacían uso de la calle 26 hasta la carrera décima directo al sur de la ciudad. Incluso una de ellas, de la empresa Samper Mendoza, salía desde el José Joaquín Vargas al nor-occidente de la ciudad y tomaba la avenida Rojas hasta la calle 26 pasando por el interior de la ciudad universitaria (Vanegas, 2016). La más antigua y conocida, es la ruta 84 de la empresa Flota Blanca que junto con la 83, fueron de las primeras en inaugurar la Rojas. Esta ruta iba por toda la calle 68 desde occidente para tomar la avenida Rojas y de allí salir a la calle 26, la décima hasta el Claret y terminaba en la calle 27 sur (Pérez Porras E. , 2016). Las rutas hacia Suba también hicieron su aparición de la mano de la empresa vecinal de transportadores de Suba como una opción para conectar el nor occidente y occidente la ciudad con el centro, el oriente y el sur a través de la ruta 313 que, saliendo desde el barrio Gaitana, llegaba a la calle 68, atravesaba la Rojas y bajaba por toda la 26 hasta la décima, terminando su recorrido en la 10ma con primera (Rodríguez D. , 2016). Otra ruta que aparece más tardíamente es la 126 de Comnalmicros, en la segunda mitad de la década de los 70. Esta ruta iba hasta el Restrepo en su extremo más sur y a Engativá pueblo al extremo occidental, pasando por la carrera décima, la carrera séptima, la calle 63, la avenida Rojas y la avenida del Salitre para conectar con Villa Luz, Álamos Norte y Sur, Villa Gladys y Engativá a la altura de la calle 63 (Pérez Porras E. , 2016).

La inexistencia de rutas con destino al nor-oriente de la ciudad es algo que caracterizó a la avenida Rojas desde sus inicios, ya que, si alguien debía ir a lugares como el Chicó, debía bien caminar hasta la calle 68 y tomar allí el transporte o tomar un bus en la Rojas hasta la calle 68 y allí transbordar hasta el Chicó. El acceso al norte de la ciudad desde este sector estuvo casi que restringido y, no es sino hasta 1975, 1976 que el tramo de la avenida Boyacá desde el río el Salitre hacia arriba se construye y se pone en uso para acceder al norte de la ciudad (Barrero Tapias, 2016).



Foto 1. Antiguo Paradero Flota Blanca, ruta 83

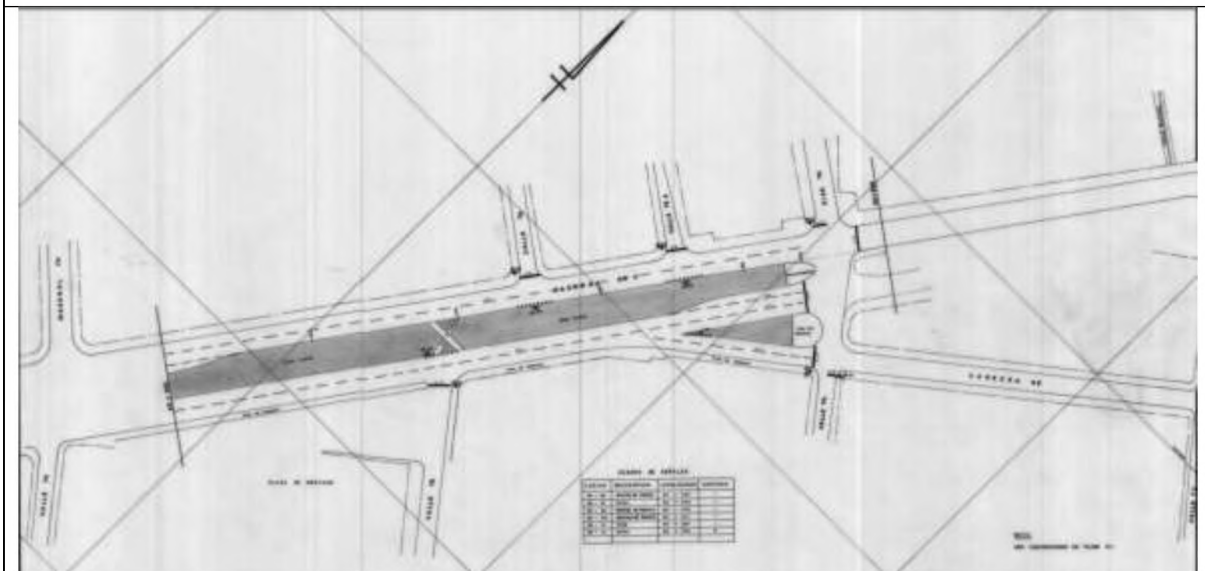
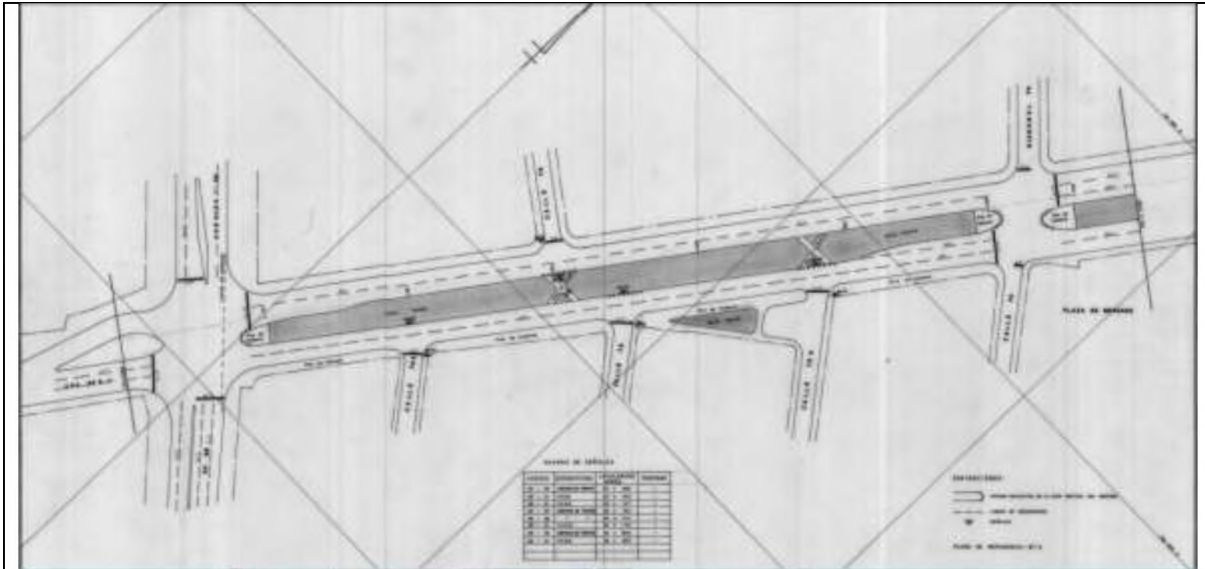
Luis Osorio, entre el fragmento y la cultura. 1994. [Foto: año 1993]

El 17 de enero de 1982 en la intersección de la avenida Rojas con la calle 68 se inaugura el busto del General Rojas Pinilla tras 7 años de su muerte. Este se colocaría frente al almacén YEP, permaneciendo aún en la actualidad (Medina R. , 1982).

A partir de este año se iniciarán las ampliaciones hacia la calle 26, a la calle 80 y la terminación hacia el sur hasta Ciudad Montes bajo la denominación ahora en el orden jurídico de Avenida de la Constitución.

Así pues, el 20 de julio de 1982 se anuncia el proyecto de ampliación hacia el sur en los terrenos del Salitre, que colindan con la Terminal de Transportes (Flórez, 1982). Así

mismo, el 27 de octubre del mismo año se anuncia que ya está lista la licitación para la ampliación hacia la calle 80 que previamente se había entregado en febrero del mismo año (Medina H. , 1982).



Planos 1 y 2. Av. De la Constitución tramo desde calle 68 hasta diagonal 76

Instituto de Desarrollo Urbano

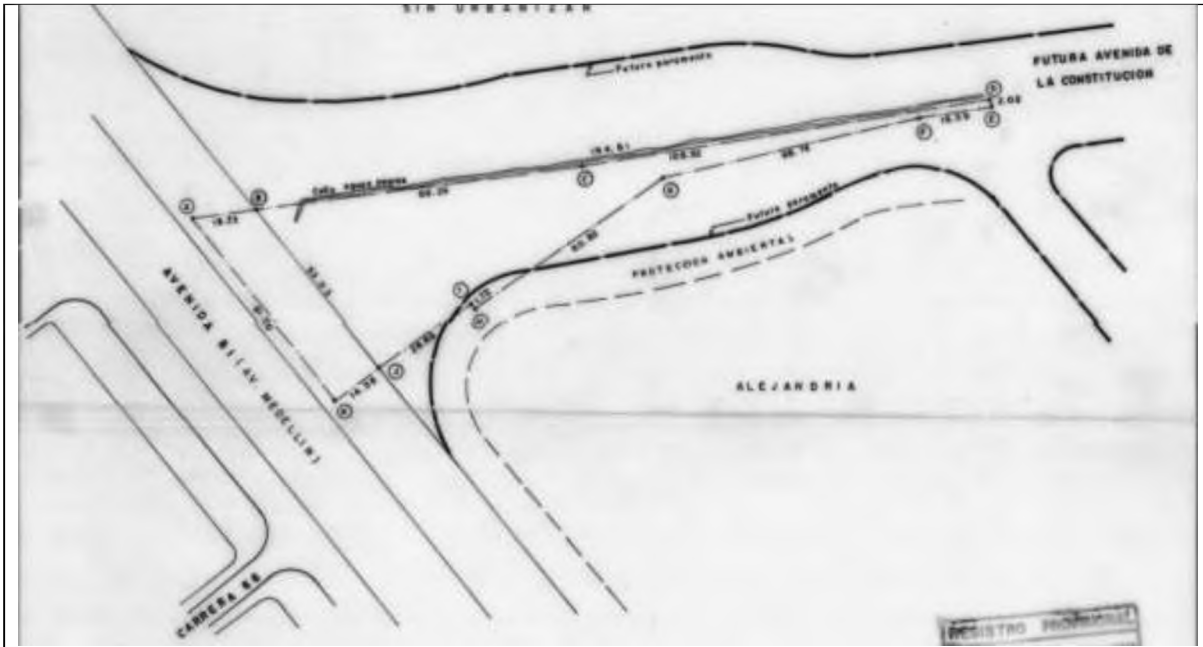
Decreto 2 de 1980. Plan vial 1980

Arq. Lino Baena

Como es posible observar en los planos 1 y 2, en la expansión hacia la calle 80 se demarcaba una doble calzada de doble carril junto con un andén verde en el centro. Sin embargo, las torres de energía ocuparon el espacio destinado al andén, dificultando el crecimiento de árboles y la posibilidad de cruzar la vía.

La ampliación de este tramo, que se supone iría hasta la calle 81, se vio truncado debido a que el terreno entre la diagonal 76 y la ya mencionada calle era privado. El IDU logra la cesión del espacio para la vía en 1988 y tal como se observa en el plano 3, así se culmina el primer tramo de expansión.

Si bien previamente existía una vía de doble sentido, esta apenas lograba dar abasto al denso tráfico del sector. La ampliación hasta la calle 81 permitió un mejor y más fácil acceso a lugares como La Plaza de Mercado de Las Ferias, así como a un occidente en formación y ampliación como lo era la zona de Bolivia, Colsubsidio, Bochica, Bachué, etc., que hacia los años 80 empezaron una rápida expansión y crecimiento. Así, se convirtió en un polo de comercio asociado a la venta de verduras, frutas, cárnicos y alimentos para animales. En cuanto a esto último, las tiendas de mascotas o animales de campo se establecen durante estos años y son las más antiguas del sector. No se tiene mucha claridad cómo y por qué empezaron, sin embargo, se sabe que aquello tuvo bastante que ver con la ubicación de las Ferias y la facilidad que algunas personas tenían para conseguir abastecimiento de concentrado o ciertos tipos de comida para animales.

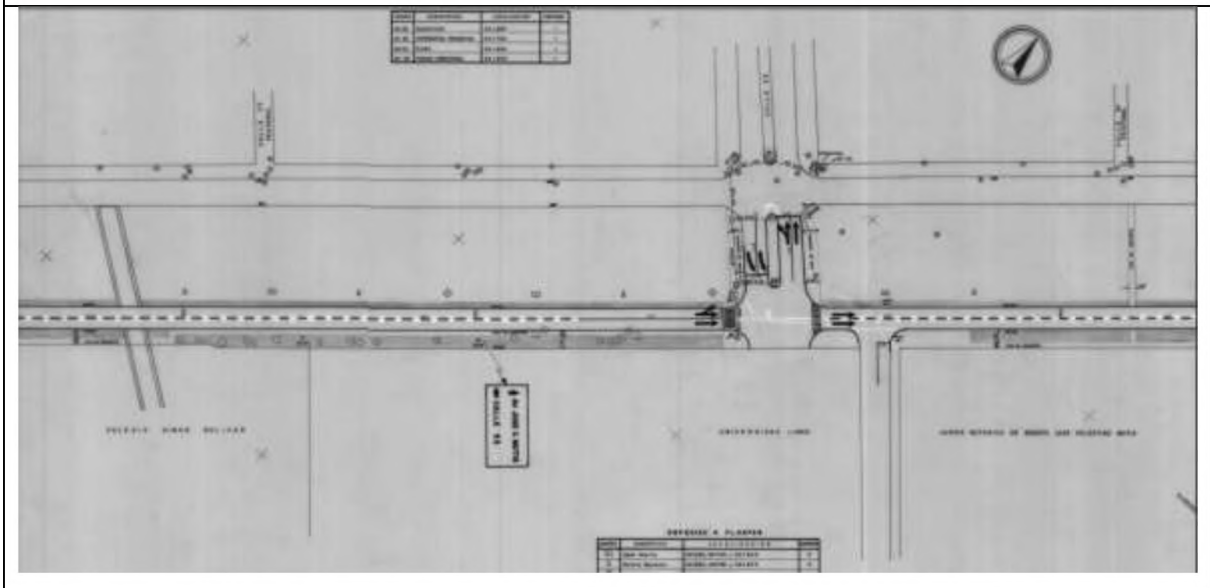
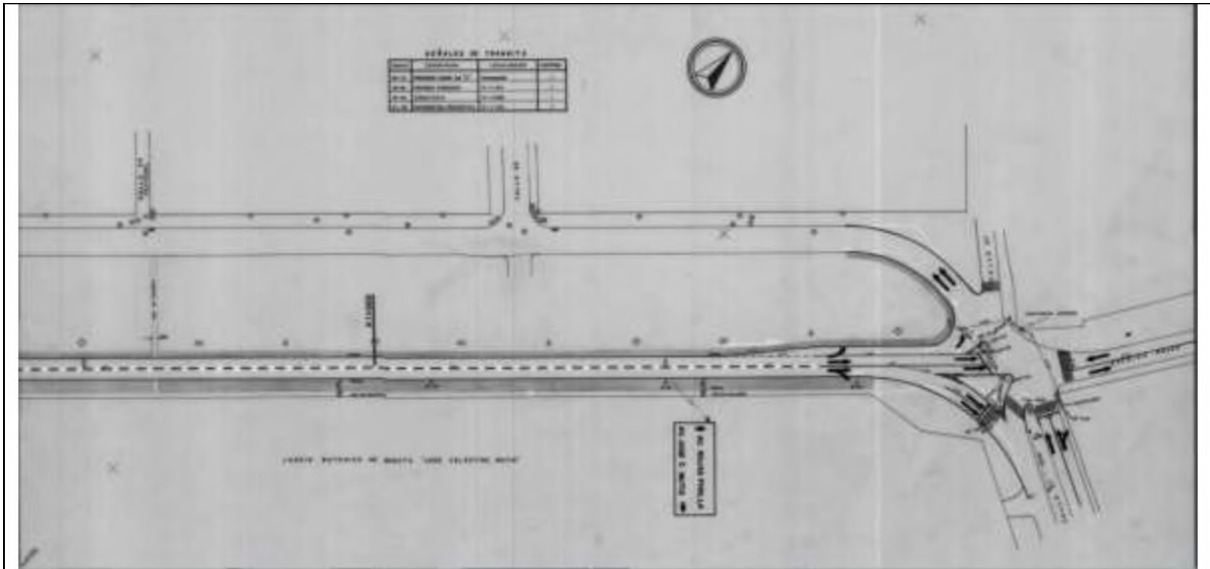


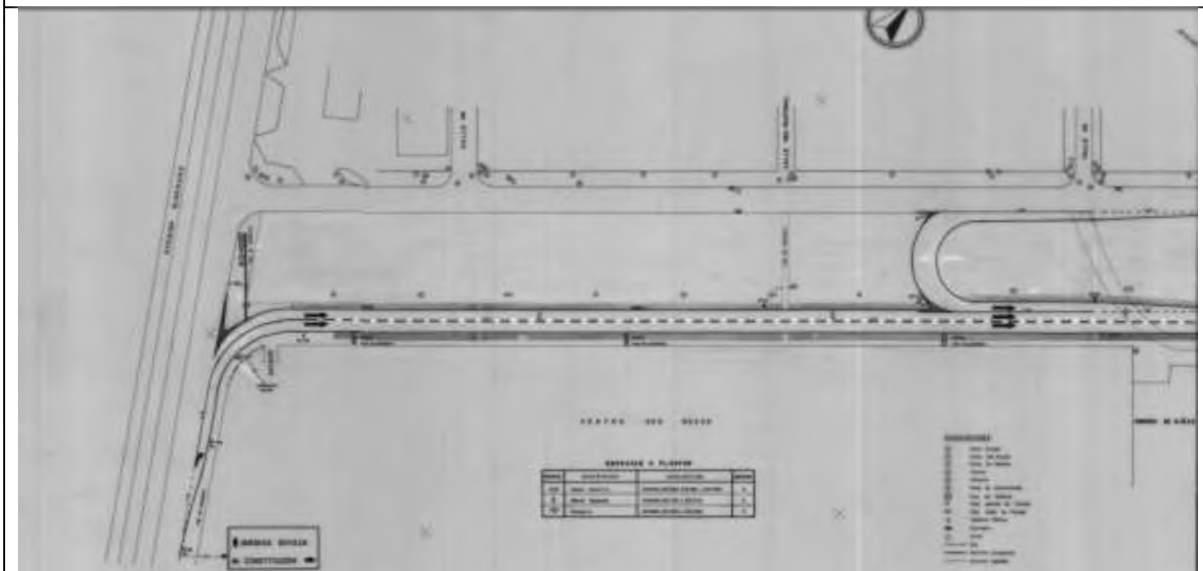
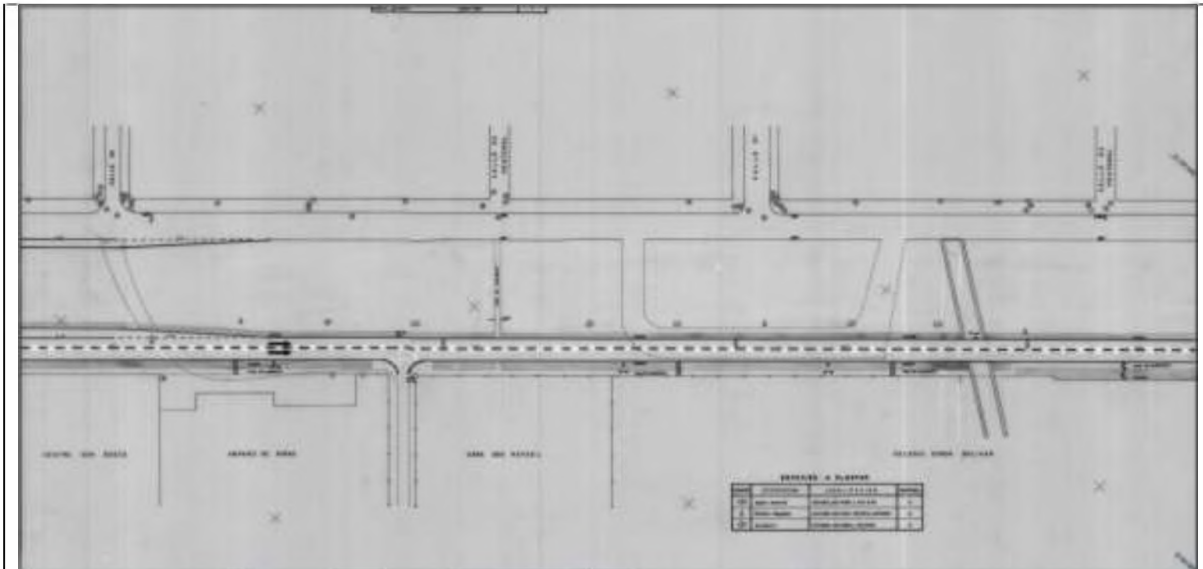
Plano 3. Diagonal 76 a calle 81 por Avenida de la Constitución. IDU. Dic/1988

La función de la avenida 81 o Medellín era conectar el tráfico entre oriente y occidente en el norte y así generar otra conexión entre ambos polos de la ciudad. Desde 1957, los planes viales se centraron en crear opciones de movilidad para descongestionar el centro y el oriente bogotanos, así como para densificar el creciente occidente. La avenida 81 en efecto, recogía grandes volúmenes de tráfico, generando rutas alternas a las localidades de Suba, Engativá y Barrios Unidos.

La ampliación hacia la calle 26 o avenida El Dorado tiene ciertas similitudes con su homóloga en el norte como lo es el diseño de doble calzada, el andén verde y el aumento de carriles. Si bien ya existía la doble vía, esta apenas podía recoger tráfico pues, este sector a diferencia del primero, contaba con una amplia oferta educativa.

En septiembre de 1989 se aprueba el modelo de Félix Tamayo, Guillermo Tamayo y Projekta LTDA para lo que sería entonces la avenida de la Constitución hasta la calle 26: una doble calzada de doble carril atravesada por un andén verde donde se sembrarían distintas especies de árboles y arbustos.





Plano 4, 5 6 y 7. Avenida de la Constitución tramo desde la calle 57 hasta la calle 26

Instituto de Desarrollo Urbano

Decreto 2 de 1980. Plan vial 1980

Félix Tamayo, Guillermo Tamayo y Projekta LTDA

En los planos 4, 5, 6 y 7 la calle 26 se perfilaba como la opción de conectividad entre el oriente y el occidente de la ciudad ya que contaba con el Aeropuerto e importantes centros industriales e instituciones. Además, permitía fácil acceso al centro o al oriente desde el occidente sin tener que pasar por largos y tediosos viajes como sucedía por la calle 68 hacia Chapinero. Cuando esta ampliación estuvo hecha, finalmente se consiguió integrar y

redireccionar el tráfico desde occidente hasta oriente, centro o sur de la ciudad pues la Avenida Rojas hizo las veces de conector entre pasajes importantes como la calle 81, la calle 68, la calle 57 y finalmente la calle 26. Al final de su trazado existía un semáforo cuya función era controlar el tráfico que venía desde la calle 26 y el que provenía desde la Rojas. Los embotellamientos estaban a la orden del día en este sector, haciendo la movilidad casi imposible. En 1997 se establece un plano de puente para lograr descongestionar este tramo¹⁷, que se construye en el año 1999 permitiendo el paso directo desde la Rojas hasta la avenida de la Esperanza (Pérez Porras E. , 2016)

Otro conector importante, si bien fue poco o nulo el tráfico que recibió fue lo que en su momento era la calle 62A (plano 8), pues creaba una vía arteria hacia la avenida carrera 68 o avenida del Congreso Eucarístico; límite de Engativá con Barrios Unidos y Teusaquillo. Esta vía se usaba principalmente como paradero de transporte público y tránsito de rutas hacia la carrera 61A (Páez, 2016).



Plano 8. Intersección Calle 62A con carrera 66A

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. 1980.

Archivo de Bogotá, Registro topográfico 101.02.204.14

¹⁷ Plano disponible en <http://webidu.idu.gov.co:9090/ispui/handle/123456789/78942>

Es posible que la integración con los ejes calle 81 y calle 26 obedezca a un intento por recuperar un corredor tan estratégico como lo era la Avenida Rojas en sus inicios, siendo éste un punto rápido y de fácil acceso para la movilidad. Las ampliaciones junto con la total integración más adelante hasta Suba y luego Ciudad Montes aparecen como una forma de dinamizar no sólo el tráfico dentro de lo que podría llamarse una forma de descongestionar las vías tradicionales del oriente y el centro como la carrera 13, la calle 68 o la Caracas, como se venía haciendo desde los años 60, sino también generar puntos de encuentro e incluso sectores comerciales con mayor fuerza en el occidente de la ciudad.

Otro cambio importante, si bien no es directamente relacionado al trazado de la avenida, proviene del cruce entre calles 63 y avenida 68 que también estaba controlado por un semáforo reconocido por ser el causante de embotellamientos en la calle 63. Los usuarios recuerdan que, desde el cruce, el tráfico se paralizaba a la altura del Jardín Botánico, haciendo imposible el movimiento durante media hora o más. La glorieta actual se construiría a principios de los años 80, mejorando significativamente la movilidad de los usuarios que hacían de este punto parte de su recorrido (Pérez Porras M. B., 2016).

Asimismo, la aparición de la avenida Boyacá en los setenta, también tiene una fuerte influencia y es que, sin duda alguna, la Rojas pasa a ser una vía secundaria puesto que la Boyacá permitía mayores y mejores opciones de movilidad debido a sus 10 carriles (5 hacia el norte y 5 hacia el sur), mayor cantidad de rutas de transporte público y principalmente, un destino fundamental del cual la avenida Rojas carecía: el nor-oriente de la ciudad.

Sin embargo, a pesar de la pavimentación completa de la avenida Boyacá, la Rojas sigue recibiendo tráfico y las rutas de transporte público continúan haciendo de ella un tramo de sus recorridos.

Muestra de ello es que durante las décadas de los 80 y 90 llegan rutas de Cootranspensilvania. La primera empezaba el recorrido desde el barrio Paloblanco, por la Rojas, tomaba la calle 63 hacia Pablo VI, subía a la calle 45 y tomaba la carrera 13 hasta el barrio San Francisco al sur de la ciudad (Pérez Porras E. , 2016). Esta fue la primera ruta en contemplar el sector de Pablo VI y además tuvo bastante demanda pues Galerías y Chapinero seguían siendo los polos atractivos de trabajo, entretenimiento y comercio. Así mismo, existía otra ruta que iniciaba su recorrido en el occidente (Bachué) pasaba por la

calle 68, tomaba la Rojas y bajaba por la carrera 60 hasta la calle 26 a la altura del hospital de la policía, de allí seguía hasta Corferias, la avenida de las Américas y empalmaba en la calle 19 donde subía hasta la carrera cuarta y retornaba a la séptima hacia la Candelaria, tomando la décima y concluyendo su recorrido en el barrio Matatigres (Páez, 2016). Ambas rutas se ponen en circulación entre 1980 y 1982. Otra ruta de gran importancia era de Comnalmicros que bien entrada la década hacía un recorrido desde Suba Gaitana pasando por la calle 68 a tomar la avenida Rojas, la calle 63, carrera 50, Corferias, Avenida de las Américas, calle 19 y carrera décima hasta el sur (Pérez Porras E. , 2016).

Las ampliaciones hacia la calle 80 y la calle 26 permitieron que estas rutas pudieran circular en la avenida y, además, consolidaron la cercanía a recintos y lugares que estaban aún restringidos como Corferias, la avenida de las Américas y conexiones alternas como la carrera 50 o la carrera 60, por ejemplo. Esto fue posible gracias a que en los años 80 el plan vial permitió despejar algunas vías tradicionales a través de la construcción de otras arterias o hacer de éstas últimas una opción viable para el transporte público.

Así mismo, iniciando la década de los 90, casi en 1992 aparece la ruta 60 de la empresa Cootransniza que hacía un recorrido desde el barrio el Cortijo hasta Providencia; pasando por la avenida Rojas desde la altura de la calle 80 hasta la calle 26 a Corferias para tomar la avenida de las Américas, por el barrio Santa fé y la av. Primero de Mayo hasta terminar en la calle 48 sur (Ruíz, 2016). Con una frecuencia aproximada de entre 15 a 20 minutos, la ruta 60 presentó una muy alta demanda.

Los noventa también trajeron, aunque casi al final, las rutas 31 y 35 de la empresa Continental de Transportes. La ruta 35 salía desde Lisboa, en Suba, para empalmar por Engativá a través de la calle 80, la avenida Rojas, la calle 63, y tomaba la avenida 68 hasta la calle 53 donde seguía hasta la carrera 24 y tomaba la calle 45 donde subía hasta la carrera 13 y de allí a la décima hacia el sur de la ciudad. La ruta 31 por su lado, salía desde Villas de Granada y tomaba toda la calle 68 para bajar por la Rojas, tomar la calle 63, la carrera 60 y subir por la calle 53 a la carrera 24, subir por la calle 45 y tomar la carrera 19 hacia Santa Isabel y los barrios situados en ese sector, terminando su ruta a la altura de la calle 40 sur (Pérez Porras E. , 2016). Estas rutas tuvieron bastante acogida por parte de los usuarios

pues frente a la Paloblanco de Cootranspensilvania, el camino era más corto y economizaba más tiempo.

Al año 1999 por la avenida Rojas pasaban alrededor de 10 rutas de servicio público las cuales fueron ampliando el panorama de movilidad en el sector puesto que era posible acceder a cada vez más lugares de la ciudad sin necesidad de requerir al servicio de transporte privado o hacer uso de dos o más buses.

De cara al nuevo siglo, el transporte público en la avenida Rojas experimentará notables cambios a través de la inclusión de nuevas rutas, así como la modificación de algunas ya existentes. Expreso sur oriente pone en funcionamiento en los primeros años, su ruta P51 o Tanque Jerusalén hacia el sur y Aures 2 hacia el nor occidente. Esta ruta transitaba desde el sur de la ciudad por las calles 68 sur, la Avenida Villavicencio, la Avenida Jorge Gaitán Cortés, la carrera 68, la Esperanza, la Rojas hacia la 68 por la avenida Ciudad de Cali para llegar así a Suba, donde culminaba su recorrido en la calle 128 con transversal 119, en su último paradero. Esta ruta se convirtió en la forma más fácil de acceder a Salitre Plaza y a la misma avenida de la Esperanza pues antes de ésta, la calle 26 era el recorrido obligado.

El transporte permaneció estable hasta el 2012 que es cuando el SITP lleva su primera ruta, la 135. Esta ruta era ya conocida en el sector de Pablo VI, pero fue alargada hasta el Bosque Popular, exactamente hasta la calle 63C, posiblemente porque varias de las rutas que hacían el recorrido hasta Pablo VI y hacían uso de la avenida Rojas, serían retiradas en el futuro. Contaba con un recorrido más corto para llegar a la calle 45, ya que en vez de tomar la avenida 68 se desviaba en la diagonal 60, y se convirtió rápidamente en una ruta de alta demanda. Tal como sucedía con el nuevo SITP, tomó tiempo que las personas aprendieran a usar los paraderos y conocieran las rutas, pero en menos de un año había logrado gran acogida en el sector.

La siguiente ruta fue la 60 en el 2014, el reemplazo de la Cootransniza que había llegado en los años 90. Esta ruta mantuvo exactamente el mismo recorrido, lo que cambió fue la frecuencia ya que en vez de tardar de 10 a 15 minutos como la tradicional, podía demorarse incluso una hora en pasar. Hasta finales de año se mantuvo tanto la buseta tradicional como el SITP, pero luego la buseta fue retirada, dejando la ruta del sistema integrado como la única.

Sin embargo, es en ese mismo año, el 2014, que inician los grandes cambios para el transporte público, empezando por demoras desde las rutas que cubrían el recorrido occidente-oriente de Bogotá y viceversa; entre ellas la 35, que pasaba por Galerías y la 126 que tomaba la calle 63. Ambas desde occidente a oriente, tenían frecuencias de entre 15 a 30 minutos, pero ésta rápidamente se modificó a 1, 2 y hasta 3 horas de espera. Ese mismo año, el SITP se hizo a la ruta 97 de la empresa Coomnalmicros que tenía un recorrido similar a la 126 que hacía uso de la Avenida Rojas; a diferencia que la primera tomaba por Galerías y la segunda, como se mencionó, toda la calle 63. Ambas se encontraban a la altura de la Rojas por esta misma calle. La 97 tomaba allí entonces la Rojas y giraba hacia la calle 53 mientras que la 126 seguía la Rojas hacia el norte, donde giraba en la calle 66B. La 97 era una ruta muy demandada pues normalmente lograba llenar el cupo, mientras que la 126, a ciertas horas podría ir perfectamente con uno o dos pasajeros durante todo su recorrido. Esta similitud llevó a que la ruta 126 dejara de tomar la Rojas y continuara el recorrido como lo hacía la 97 para compensar la pérdida de esta ruta que tan rentable se había convertido para Coomnalmicros. Ese fue el primero de muchos cambios.

Durante los meses siguientes, cambió la recién inaugurada ruta P51 de Expreso Sur Oriente pues su recorrido se modificó sustancialmente con respecto al original. Tomaba aún la calle 72, pero ya no pasaba ni por la Rojas ni cruzaba la calle 63, sino directamente hacia la carrera 68, principalmente porque ahora hacía parte del SITP. Esta fue la primera ruta en desaparecer, restringiendo de nuevo al acceso a la avenida de la Esperanza y a Aures, por mencionar algunos de los destinos.

Para los bogotanos, es bien sabido que las diferentes empresas de transporte usan cierta combinación de colores para las rutas. Esto permitió que el bogotano lograra asociar colores, tanto de buses como de tablas a ciertas rutas y empresas. Debido a la demanda por busetas de alto rendimiento y con modelos relativamente recientes, empresas como Ucolbus, de colores blanco y rojo, quien manejaba la ruta 152, tuvo rápidamente que vender o ceder su flota para suplir la demanda del SITP, lo que en últimas llevó al uso de diferentes buses para solventar la ruta que permanecía. En otras palabras, los buses característicos de la 152 en la Rojas, fácilmente podían confundirse con los de Continental de Transportes o pasarse, debido a usar una combinación de colores no asociada a la ruta.

Este proceso siguió con otras rutas como lo eran la 313 de Empresa Vecinal de Suba y la 84 de Flota Blanca, que en aras de fortalecer la flota del SITP, tuvieron que cambiar buses y colores. Asimismo, para estas dos rutas se gestó un proceso de fragmentación mediante el cual su recorrido original se partía en dos: dejando 84A y 84B en el caso de Flota Blanca. El primer tramo, es decir, el de la 84A, permaneció idéntico al originario; desde Bachué, por la calle 72, la Rojas, la 26 y la décima, sólo que su recorrido terminaba en la calle 6ta donde debía hacer “la U” y volver. La 84B sale desde el centro de la ciudad, a la altura de las calles 4 y 6 y toma toda la décima hacia el sur, pasando por la localidad de San Cristóbal para finalmente llegar al barrio el Perdomo. La operación de ambas pasó a manos del SITP Provisional. Para la 313, el recorrido se limitó también hasta la calle 6 donde es obligada a hacer “la U” y regresar.

Estas rutas no fueron las únicas fragmentadas pues desde finales del 2014 la ruta 83 también de Flota Blanca empezó a circular en SITP. Las frecuencias del SITP eran bastante irregulares y podían pasar dos o tres seguidas hasta esperar por una casi dos horas, lo que era factor clave para los usuarios a la hora de preferir la buseta tradicional. Como respuesta a la baja demanda, el SITP ofrecía al tomar el mismo recorrido, mayor rapidez. A mediados del 2015 la ruta 83 se fragmenta, dejando su primer recorrido en manos del SITP y el segundo, en el SITP Provisional. No hubo gran cambio cuando el SITP asumió la ruta, fuera de que el paradero volvía a ser el tradicional en la intersección entre los barrios La Estrada y el Bosque Popular. Además, como la mayoría de rutas del sistema integrado que tomaban la carrera 13, su recorrido finalizaba en la calle 32 donde tomaba la carrera 17, luego la calle 26 y la carrera 22 hasta Paloquemao, su última parada. La ruta 83B, como se lee en las tablas, mantuvo el recorrido desde Chapinero hasta el barrio el Perdomo.

Junto a la P51 y la 126, meses más tarde la ruta 140 de la empresa Cootranspensilvania cambia su recorrido, excluyendo el occidente de la ciudad y concentrándose en el centro y el sur de Bogotá. Como compensación a la pérdida de esta ruta, el SITP anunció la llegada de la ruta 98 desde el 2013, pero ésta no llegó sino hasta la segunda mitad del año 2015 y como parte del SITP zonal, operando con buses de Coomnalmicros. En efecto, la 98 y la 140 guardaban bastantes similitudes, entre ellas el recorrido por la calle 72, la avenida la

Esperanza y Corferias, si bien la primera no lograba llegar hasta el centro y sur de la ciudad.

En octubre del 2013 se retira la ruta 101 de la empresa de transportadores la Nacional. Esta ruta, que tenía un recorrido similar a la que hoy en día se conoce como 84A, se retira también como parte de la implementación del SITP en la ciudad.

El 2015 también trajo de regreso la primera ruta que alguna vez circuló por la Rojas, la azul de Sidauto ahora bajo el rótulo de 387 operando como SITP Provisional. El paradero inicial era Las Ferias, tomando la Rojas, la calle 63 y la carrera 68 hacia el sur, girando por la carrera 50 para finalmente tomar la 30 y terminar en el barrio Santa Isabel. Si bien esta ruta se presentó como una opción para recuperar la movilidad hacia la carrera 68, no ha tenido la misma acogida inicial. Además, hay cambios sustanciales como el tránsito por la Avenida del Congreso Eucarístico y la carrera 50, lo que alarga un poco el recorrido inicial.



Foto 2. Av. Rojas a la altura de la calle 65A

En cuanto a SITP que no circula sobre el tramo entre calles 63 y 72, rutas como la 97, la 142, la 59B y la 228 que vienen por la calle 63, toman la avenida Rojas hacia el sur; bien sea para girar a la calle 53 o continuar hasta la calle 26. En cuanto al eje calle 72 calle 80 mantiene las rutas tradicionales como lo son la 35, la 387 y la 60 del SITP.

Hasta el presente aún se mantiene la idea de la ampliación de la avenida Rojas, cuestión que cada vez más se relega debido a la falta de recursos para construcción y compra de lotes puesto que esta, en comparación con otro eje vial como lo es la calle 63, no es una candidata para inversión en ampliación (Rodríguez J. , 2016).

Los períodos de auge de la avenida tendrán un impacto directo en el comercio sobre sus márgenes y los barrios aledaños, así como su declive. Entonces, cuando la avenida se amplía hacia las calles 80 y 26, la oferta de transporte público aumenta y se conforman sectores económicos pujantes como los servicios automotrices y los asaderos. A pesar de estos intentos, la construcción de vías más amplias y con mayor capacidad de recoger tráfico relegará a la avenida Rojas frente a las nuevas conexiones. Ejemplo de esto es la avenida Boyacá, pues poseía mayor cantidad de carriles y más rutas de transporte público.

Para concluir, la Avenida Rojas apareció hacia la década de los 60 como el gran conector vial, cuya función principal era guiar el tráfico de occidente hasta el oriente, sur y centro de la ciudad. Las conexiones con las calles 80, 72, 63 y 26 abrieron la puerta a nuevas rutas de transporte público y con ellas, a nuevos destinos al interior de la ciudad. Así, las ampliaciones hacia las calles 80 y 26 permitieron que la Rojas recibiera más flujo de tráfico para recuperar la ubicación estratégica que este corredor vial ofrecía, aunque frente a las nuevas vías, quedó rápidamente rezagado debido a su tamaño.

El comercio en la Avenida Rojas

El comercio inicia supliendo, principalmente, la demanda de materiales y herramientas de construcción en el sector, iniciada por quienes estaban levantando los cimientos de sus viviendas. En efecto, establecimientos como ferreterías y depósitos de materiales prosperarán sobre los márgenes de la Avenida Rojas entre las décadas de 1950 y 1960. En

los años posteriores el comercio se diversificará, abriendo espacio a otro tipo de establecimientos como talleres automotrices, asaderos, supermercados, entre otros.

Haciendo uso de la modalidad de arriendo, muchos de ellos aparecerían como parte de las unidades de vivienda construidas a los costados de la avenida. Como lo señalan Murcia y Reina: “la movilidad se vuelve el determinante de la estructura urbana: donde pasan los buses surgen los comercios (...)” (Murcia & Reina, 2010) pues esto sería justamente lo que sucedería en el futuro con la avenida Rojas, cuya oferta comercial aumentaba proporcionalmente a la oferta de transporte público. Por ejemplo, gracias a las ampliaciones de la Rojas hacia calles 80 y 26, surge un sector de servicios automotrices que rápidamente se fortalece gracias a la influencia de tráfico que hacía de la avenida Rojas parte de su recorrido.

A mediados de los años 50 e inicios de los 60, en los costados de la vía, se establecieron principalmente depósitos y bodegas de construcción y materiales (Vanegas, 2016). Sin embargo, con el pasar de los años, diferentes tipos de comercio se tomarían los márgenes y los barrios aledaños.

Uno de los primeros lugares, la ferretería la Estrada, se ubicaba en el costado occidental de la avenida sobre la calle 65 y servía como depósito y venta de materiales de construcción. Esta ferretería surtía a los habitantes que empezaban a construir sus casas, como a quienes querían seguir construyendo. El margen de ganancias hacia los años 60 era alto gracias a la proliferación de vivienda y por ello, los propietarios cambiaron de acera hacia el sur y expandieron el negocio, convirtiéndolo en la actual ferretería con más historia y renombre del sector. La ferretería inicial fue vendida a la familia Torres, quienes se hicieron cargo de ella a partir de 1960.

Hacia 1975 se convierten en el primer establecimiento de la Rojas al occidente en tener servicio de teléfono gracias a un arreglo inicial para poder comunicar una nueva seccional de la ferretería, justo al frente, pasando la avenida mediante un citófono, lo que aumentó su productividad pues permitía la comunicación más eficaz entre trabajadores y clientes, así como la atención que atraía. Otras ferreterías, como la ferretería Tolima en el barrio la Estrada también tenían cierto renombre, sin embargo, ninguna logró el reconocimiento que “La Estrada” tenía. Cuenta Olivo Torres, su actual propietario:

“Esta ferretería era de un señor hijo de santandereanos y radicado aquí hace muchísimos años, quien le vendió a mi papá y la había hecho. Cuando nosotros llegamos él ya tenía tiempo vendiendo y su clientela”. (Torres O. , 2016)

Añade:

“Nosotros vendíamos más que todo materiales de construcción; las tejas, ladrillos, cemento, tubería y con eso se construyeron muchas casas de aquí” (Torres O. , 2016).

Así mismo, otro tipo de comercio empezaba a florecer sobre el eje vial; entre asaderos, misceláneas y talleres mecánicos se consolidó la gran parte de actividades comerciales que predominarían hasta el presente.

Antes de que la Rojas constituyera su fuerte vocación comercial, los vecinos recurrían a barrios como La Estrada o Las Ferias para la consecución de bienes y servicios, por lo que, para quienes vivían entre las calles 68 y 57, La Estrada era el principal barrio comercial. Cuando la avenida Rojas comienza a volverse un sector atractivo para el comercio muchos negocios se constituyen sobre el eje vial, volcando la consecución ahora a la vía y, si en esta no se encontraba lo buscado, se recurría de nuevo a la Estrada. Tanto este barrio como más adelante el Bosque Popular, convirtieron el margen oriental de la avenida en el primer sector con uso comercial intensivo, después de las Ferias que ya estaba establecido como barrio comercial.

Del mismo modo, en las Ferias los Almacenes Yep y los Almacenes Tampico, ambos de abarrotes, ropa y mercado en general, hacen su aparición a finales de los años 50 e inicios de los 60, aparentemente entre 1959 a 1961, sobre la calle 68, siendo el Yep el único que colindaba con la avenida Rojas. Los habitantes cuentan que existía una fuerte rivalidad entre ambos pues manejaban los mismos productos, pero finalmente, el Yep fue el único que quedó tras la disolución de la cadena de Almacenes Tampico (Rodríguez D. , 2016). La aparición de estos centros no sólo significó oportunidades de empleo o una mejor valorización del sector, sino que acortó recorridos para la consecución de diferentes insumos sin necesidad de transporte público en su gran mayoría. Así mismo, la avenida 68 además de suplir su función en tanto a transporte, permitió generar un polo de actividad comercial para suplir a los residentes.

Engativá antes de la anexión solía ser un poblado agrícola como bien se mencionó con anterioridad y, además, se perfilaba como una opción cercana y económica para los bogotanos en sus fines de semana para pasear, comer e ir a misa, por lo cual en el municipio además de sus ferias, fiestas tradicionales y eucaristías, se establecieron otro tipo de actividades como los asaderos.

Es hacia los años 70 que este sector se consolida y establece sobre el margen oriental de la avenida. Tanto asaderos de pollos y carne se promocionan en los periódicos de la época. Uno de los primeros negocios inició sobre la actual calle 65A, al margen oriental de la avenida llamado piqueteadero “San Jorge”, que años después se trasladó pasando la avenida una cuadra más hacia el norte (Pérez Porras E. , 2016). Distribuidoras y asaderos importantes de la época como Distraco se hacen a un local en lo que actualmente es la calle 64D, hacia el año 1975, vendían huevos, pollos y además tenían su propio asadero; un lujo que pocos podían darse pues el consumo de estos productos y aún más, preparados, eran considerados para familias adineradas (El Tiempo, 1976). Eventualmente, Distraco cierra la gran mayoría de sus sedes, dejando apenas las clásicas en el centro y sur de la ciudad entre los años 80 y 85.

EL POLLO QUE SI SABE A POLLO

*Con más carne
*Más sabor
*Más frescura
*Menos agua

Su Presa Preferida es la Mejor si es de Pollos

DISTRACO

ALMACENES		ASADEROS	
Avenida Caracas No. 26-22	Tel. 480202	Avenida Caracas No. 59-81	Tel. 488827
Calle 18 Sur No. 18-37	Tel. 282327	Calle No. No. 27-82	Tel. 410231
Calle 18a. No. 27-82	Tel. 479111	Calle 19 Sur No. 19-28	Tel. 399848
Calle 63 No. 7-34	Tel. 257220	Diagonal 44 No. 22-57 Sur	Tel. 265285
Carrera 15 No. 83-30	Tel. 380688	Avenida 27 No. 41-82 Sur	Tel. 382774
Avenida 22 No. 49-71	Tel. 440262	Avenida 27 Sur No. 28-03	Tel. 703088
Diagonal 44 No. 22-57 Sur	Tel. 282280	Carrera 8a. No. 24-75 Sur	Tel. 723715
Avenida 27 No. 46-82 Sur	Tel. 282774	Carrera 25 C No. 31 C 74 Sur	Tel. 730227
Avenida 27 Sur No. 28-03	Tel. 722898	Carrera 7a. No. 119 B 10	Tel. 642734
Carrera No. No. 24-75 Sur	Tel. 723715	Avenida 25 No. 1-29	Tel. 774948
Calle 35 No. 17 A 69	Tel. 384033	Carrera 82A No. 82-48	Tel. 400228
Carrera 22 C No. 21 C 74 Sur	Tel. 720227		
Carrera 7a. No. 119 B 10	Tel. 540734		
Avenida 20 No. 1-28	Tel. 774948		
Carrera 82 A No. 82-48	Tel. 400228		

Los asaderos de carnes se inauguran entre 1965 y 1970, en una casa situada dentro del barrio La Cabaña que era bastante popular y atraía a diferentes comensales sobre todo los fines de semana. Las sopas y las carnes asadas eran su especialidad y funcionaba como un negocio de familia (Martínez Atehortua, 2016). Luego, entre los años 70 y 80, aparece “el Paisano Mateus”, uno de los primeros asaderos en funcionar sobre el margen occidental de la Avenida Rojas, cuyo propietario era el señor Teófilo Mateus. A esto, cuenta Fabio Mateus, hijo y actual encargado:

“Mi papá llegó aquí desde Santander y ya sabía algo del negocio de las comidas, en el cual se encontraba interesado. Montamos el negocio porque mi papá compró un predio por aquí y por la afluencia del comercio, la gente, el tráfico, negocios y talleres. Luego conseguimos otro local al frente, pero tuvimos que venderlo” (Mateus, 2016)

En cuanto a los talleres, surgen entre los años 70 y 80, más precisamente hacia finales de los 70 con algunos sitios esporádicos relativos al comercio de accesorios automotrices. Sin embargo, es hasta los años 80 que el sector inicia un rápido crecimiento.

Por otro lado, en el sector comprendido entre la calle 81 y la calle 68 de aquel entonces, es poco lo que se conoce además de la plaza, las frutas, verduras y cárnicos. Sin embargo, el primer gran negocio sobre la calle 68 es la Surtidora de Aves que en 1960 se establece en el sector.

En los años 80 a nivel del comercio inicia la conformación del sector talleres automotrices que pronto tiene un rápido ascenso. En 1980 existían algunos sitios esporádicos por la avenida Rojas y dos grandes lugares: Taller Autoservicios Unidos y Autolavado Flash¹⁸. Sin embargo, rápidamente el sector, ante la posibilidad de ampliaciones de la avenida y mayor uso, empezó a poblarse de talleres mecánicos. Juan Carlos Robles, quien hace su llegada en 1993, explica

“Uno se viene aquí porque había trabajo. En la Rojas siempre ha habido trabajo para los carros. Cuando llegué aquí ya había un montón de negocios, sobre todo los grandes cerca de donde ahora es el Líder y otros bien cerca a la calle 63, de radiadores, tapicería y exostos. A medida que el tiempo iba pasando, se siguió llenando y terminó como es ahora” (Robles, 2016)

En efecto, durante los años 80 y 90 se reconoce a la avenida Rojas por su amplia oferta de talleres de servicio automotriz, lo que permite la llegada de cada vez más negocios de este tipo sobre el eje vial, así como sobre arterias o parajes cercanos de la Avenida. Sin embargo, ante la alta oferta, muchos de estos talleres quebraron o simplemente cerraron, como lo fueron los casos de Autoservicios Unidos y Autolavado Flash.

¹⁸ El nombre también aparece en el topográfico 101.02.204.14.

La Avenida Rojas adquiere reconocimiento a través de talleres automotrices y la existencia de los asaderos. Sin embargo, los productos de la canasta familiar todavía se consiguen en la Estrada. Sobre la Rojas van apareciendo de a pocos algunas droguerías que rápidamente van aumentando, así como pequeños mercados. La plaza de las Ferias sigue siendo el lugar para las frutas, verduras y cárnicos, aunque también surgen pequeñas tiendas de barrio en las cuales es posible encontrar una considerable oferta de los mismos productos sin tener que recorrer la distancia hasta la plaza.

Uno de estos primeros comercios aparece en la actual calle 65 al margen occidental de la avenida y se trataba de un mercado de dos pisos. En él la variedad de productos era amplia para una zona que contaba apenas con acceso a la canasta familiar básica. Entre dulces, colombinas y galletas, los hijos de los primeros habitantes rápidamente se hicieron conocedores de distintas marcas y sabores, así como los padres podían hacer compras sin tener que pasar la avenida (Pérez Porras E. , 2016).

Hacia la calle 72 existían dos bodegas de archivo sobre el costado occidental a la altura de la actual calle 70. Ambas permanecerían con este uso hasta los años 2000. Así mismo, los bancos empiezan a hacer su aparición en el sector. Colpatria, Davivienda, Industrial y de Bogotá se establecen dentro del tramo calle 57 a calle 68, en esta última se ubican a margen oriental y occidental el banco Industrial y el banco de Bogotá que ya se encontraban desde finales de los años 70; el Industrial en 1974 y el de Bogotá que cerraría unos años después, se inaugura durante la segunda década de los 70 (Pérez Porras M. B., 2016). Por su lado, Colpatria y Davivienda ambos ubicados entre calles 63 y 64 sobre la avenida, se establecen entrados los 80. Colpatria cerraría su oficina en los 2000 mientras Davivienda permanecería hasta la actualidad (Pérez Porras E. , 2016).

Otro tipo de comercio surgía poco a poco como parte del proceso de diversificación y aparecen opciones de vestido y calzado, misceláneas y pequeños restaurantes.

El barrio la Estrada es probablemente el que más cambios presentó pues además de la densificación, los establecimientos comerciales abrían, cerraban o se radicaban en el sector. Así también sucedió con los colegios de la zona, pues a medida que se establecían como respuesta a la demanda de educación, la oferta de insumos escolares alrededor solía crecer, pues, los talleres de confecciones de uniformes, de ventas de zapatos y artículos escolares

llegaron con fuerza y ganando clientela. Las misceláneas para los artículos escolares se volvieron frecuentes y algunas se establecieron entre estos años sobre la avenida (Pérez Porras E. , 2016). En esta década llegan los escolares hijos de los primeros habitantes y se erigen tanto colegios públicos como privados; estos últimos principalmente para mujeres y dirigidos por religiosas, como es el caso del colegio María Auxiliadora de la Estrada, que luego cerraría sus puertas en el año 2013.

De cara al nuevo siglo, el comercio si bien mantuvo sectores clásicos como el automotriz y el alimenticio, por parte de los asaderos, experimentó también la aparición de nuevos negocios. Dentro de ellos, destacan, por ejemplo, varios casinos, bares y establecimientos de comida rápida; los cuales se establecieron principalmente hacia el sector de la Estrada, sobre el margen oriental de la Avenida.

Durante los primeros 5 años del 2000, hacen su aparición los supermercados de cadena, como Surtimax, hacia la altura de la calle 70, en una de las bodegas que solía estar destinada a la conservación de archivos.

Asimismo, servicios de mensajería como Servientrega hacen su aparición, éste en el centro comercial “El Portón de la Estrada”. Años después, Servientrega habilitaría el servicio de giros monetarios y pago de ciertos servicios públicos.

Sin embargo, uno de los principales hitos fue la aparición en los años 2000 del supermercado “Líder”, ubicado sobre el margen occidental de la avenida a la altura de la calle 64I, donde hacía algunos años estuvo ubicado otro mercado. En efecto, la aparición del Líder propició un flujo más o menos constante hacia este costado de la avenida debido a que si bien ya existía una oferta consolidada de servicios sobre la Rojas y hacia la Estrada, el supermercado más cercano seguía siendo aún en el YEP, en la calle 72. El Líder permitió que los habitantes pudieran acceder a un supermercado sin necesidad de caminar largas distancias, así como conseguir productos básicos de la canasta familiar a precios razonables. En pocos años, el Líder se convirtió en el supermercado con mayor renombre en el sector y el que mejor reputación tenía gracias a su surtido, bajos precios y cercanía.

Asimismo, en el Portón de la Estrada (irónicamente ubicado en el barrio San Joaquín), han existido bastantes locales cada uno prestando diferentes tipos de servicios. En este centro

comercial proliferaron las inmobiliarias, las papelerías y las litografías, pero, así como el sector ha cambiado, también lo ha hecho este centro comercial que cambia constantemente de oferta principalmente debido a la dificultad de las ventas.

Las droguerías como se mencionó con anterioridad, aparecen sobre ambos ejes viales y si bien algunas cierran sus puertas, otras las abren rápidamente como opciones de medicamentos a mejores precios. Las panaderías, las cafeterías y los almacenes de accesorios para motocicletas y bicicletas cercanos a la calle 63 aumentan, creando un uso diferente y más variado hacia el margen sur de la avenida, principalmente por su cercanía al complejo deportivo *El Salitre*.

Por otro lado, los negocios tradicionales siguen creciendo, como lo son las ferreterías, los asaderos y misceláneas.

El sector, en efecto, sufre un gran cambio durante estos años, probablemente debido a su denominación como conector vial, el cual se destaca por su intensivo uso comercial. En estos años, además de los negocios mencionados también aparecen peluquerías, distribuidores de belleza y dulces tanto hacia la calle 72 como hasta la calle 63.

Después del año 2010, el sector continúa su proceso de diversificación, sobre todo hacia el 2011 en el que *4-72, la red postal de Colombia* establece una oficina en la calle 70. En los siguientes años, se abrirán “De toditos”, o pequeñas tiendas que venden desde gadgets electrónicos hasta ropa, útiles y utensilios de cocina. De igual manera, las tiendas de accesorios para celulares, tabletas y en general dispositivos electrónicos tendrán una fuerte influencia, estableciendo más de 10 locales diferentes a lo largo del margen oriental de la avenida, sobre los barrios La Estrada, Las Ferias y el Bosque Popular. Dos establecimientos harían su entrada durante el 2014 y 2015. El primero, el mercado D1, en el 2014, que se establece sobre la avenida, en la calle 64D, y que, en poco tiempo, atrajo bastantes clientes debido a sus muy bajos precios. El segundo es “Gran Shangai”, en el año 2015, el primer gran centro de ventas de productos chinos al mayor y al detal del sector. Este tipo de comercios ya estaban establecidos en la ciudad y con precios muy bajos y gran surtido, habían logrado una gran acogida. Gran Shanghai se convierte en el primero en llegar a la Avenida Rojas, donde en menos de un año ya acaparaba gran parte de las ventas de ropa, accesorios, artículos para el hogar, entre otro tipo de compras.

Efectivamente el comercio sufre grandes transformaciones y permite una mejor oferta a los habitantes y visitantes. Con el aumento de otro tipo de negocios como litografías, fábricas de ponqués y pasteles, cafés, bodegas cerveceras conocidas y centros dentales, los habitantes lograron acceder a una serie de servicios de los que antes carecían o eran bastante escasos y muy demandados. Las conocidas fruterías “Patty”, las compraventas, tiendas de suministros en construcción, y más adelante, sobre el margen desde la calle 72 a la calle 80, las tiendas de adornos navideños, flores y plantas y droguerías.

Entre calles 63 y 26 es muy poco lo que cambia ya que este sector se consolidó principalmente residencial si bien se establecen algunos hoteles, cafeterías y una cancha sintética entre estos años. Sin embargo, en el giro a la calle 53 se inauguran locales como Presto, Qbano, Subway, entre otros pues éste es el pasaje comercial por excelencia en el tramo.

En efecto, el comercio en la Avenida Rojas ha experimentado un proceso de transformación y diversificación. Inicialmente, los primeros establecimientos se organizaron en torno a las herramientas y materiales de construcción, para la edificación de viviendas, luego, tras las prolongaciones y ampliaciones de la avenida hacia las calles 26 y 80, fue posible la creación de dos tipos de comercio estables y duraderos, a saber: los servicios automotrices y los asaderos. De esta manera, la actividad comercial se transformó, abriendo la puerta para que supermercados, importadoras, peluquerías y droguerías, entre otros, pudiesen hacerse un espacio en la avenida.

La Avenida Rojas

En torno a la “Avenida Rojas” se han construido diferentes normativas cuya función se centra en su reconocimiento dentro del trazado vial bogotano. La primera es el acuerdo 2 de 1980, la segunda es el cambio de nomenclatura y la tercera se refiere al proyecto de ley para denominar a la extensión que va desde la avenida Suba hasta la calle 26 como “Avenida Rojas Pinilla”.

El acuerdo 2 de 1980 es el primero en tener en cuenta a la avenida Rojas, aunque la enmarca dentro de un nombre más grande: Avenida de la Constitución. El Plan Vial propuesto es parte del Plan General de Desarrollo para el Distrito Especial de Bogotá y

como los intentos anteriores, su intención es ordenar y lograr un cierto grado de planificación vial en una ciudad que crece constantemente y con poco orden.

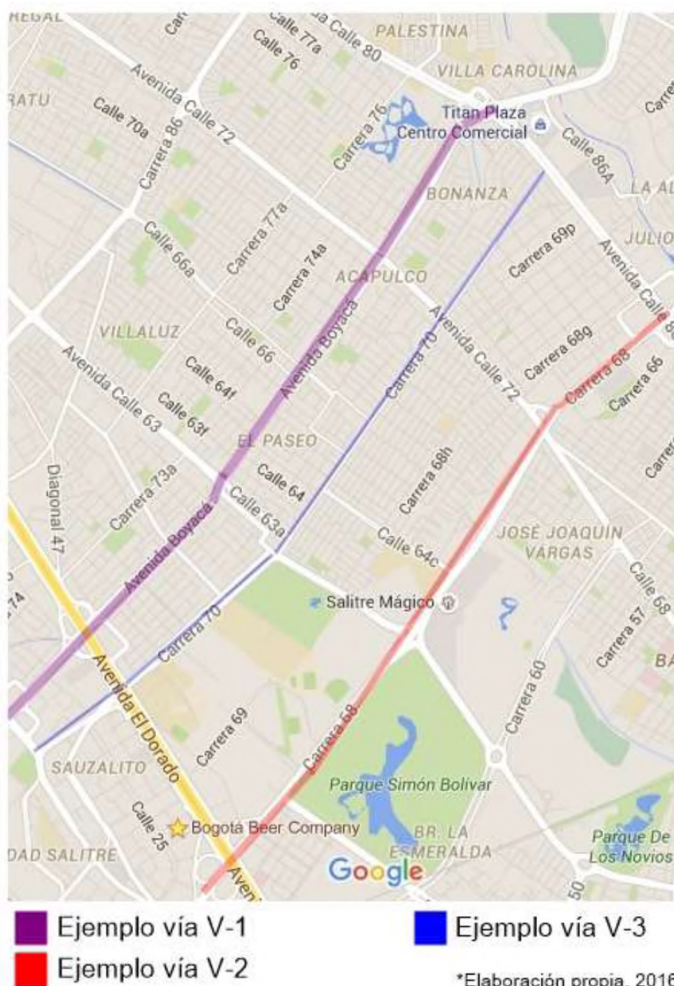
El acuerdo 2 de 1980 define a las vías por orden de importancia, empezando por las V0 Y V1 como de mayor tránsito e impacto hasta las V9 que son las vías residenciales. Así mismo, las clasifica en longitudinales y transversales, siendo las longitudinales las que van de sur a norte o viceversa y transversales las que van de oriente a occidente o viceversa; de esta forma se organizan de la más larga a la más corta a partir de numeraciones como L1, L2, etc., o T1, T2, etc. Los anchos de las vías varían de acuerdo a su importancia y pueden estar entre los 100 hasta los 6 metros. Dentro de la jerarquía vial también se establecen criterios como vías generales, vías arteria o vías locales. Las vías arteria, pueden ser primarias, básicas o secundarias de acuerdo a la cantidad de flujo de tráfico y uso. Por su parte, este tipo de vía puede ser V3 o V3E, lo que difiere básicamente entre 3 y 5 metros menos que tienen las últimas. Según esto, el acuerdo 2 de 1980 define a la avenida de la

Constitución así:

“V-3 L-13 (Secundaria) AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

Comienza en la actual Carrera 66A en su intersección con la Avenida José Celestino Mutis; se dirige hacia el sur; cruza la Avenida Eldorado y la línea del ferrocarril; continúa por la Carrera 73 hasta la Avenida del Centenario; pasa por el costado oriental de la Clínica Nuestra Señora de la Paz y costado occidental de la fábrica de Manhattan, cruza la Avenida de las Américas para empalmar con la Avenida Montes (Calle 3ª) a la altura de la Avenida del Congreso Eucarístico (Carrera 68).

V-3E, L-5 (Secundaria) AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN



Se inicia en la Avenida Suba con la transversal 49; toma dirección sur-occidental por dicha vía, cruza el Río Salitre y se dirige a atravesar la Avenida Medellín para continuar por el lindero occidental del barrio Las Ferias, continúa por la Carrera 66A para terminar en la Avenida 63.” (Bogotá A. d., 1980).

Esta separación obedece a los diferentes momentos en los que se pavimentaría la vía y evidentemente, el uso que se le daría. La vía V-3 recogería mayor tráfico debido a su cercanía con sitios como hospitales y la terminal del occidente; mientras que la vía V-3E hacía de conector vial entre un sector residencial y comercial.

En efecto, el reconocimiento de esta vía significó una elevación en los costos de valorización por construcción y así mismo, una forma más efectiva de florecimiento del comercio y consolidación de distintos tipos de negocios sobre el eje vial. Hacia los años 80 los barrios están totalmente establecidos y conformados tanto por fundadores como migrantes atraídos por el pujante sector y Catastro pensó en aquel entonces, proyectos que colinden con las ampliaciones a realizar.

El cambio de nomenclatura ocurrido entre 2002 y 2005 reconsideró la forma en la que se había organizado la ciudad. El rápido crecimiento urbano y la ocupación tanto legal como ilegal, habían generado barriadas o cuadradas completas que, si bien existían dentro del trazado urbano, no tenían nomenclatura definida, aunque algunos contaban con todos los servicios gracias a una provisional dada por las empresas de servicios públicos. Asimismo, existían grandes saltos de una calle a otra o lo mismo con las carreras. En muchos casos, esto se debía principalmente a la existencia de predios en los cuales se contaban incluso cuatro diferentes nomenclaturas entre la Distrital, la de las empresas de servicios públicos o la que en muchos casos otorgaban los urbanizadores al azar.

Este desorden llevó a Catastro Distrital a pensar un cambio de nomenclatura para el sector comprendido entre calles 100 y 194 con Autopista Norte y Avenida Boyacá para así lograr una mayor y mejor cobertura de la ciudad. Las nuevas direcciones se desprendían de grandes avenidas o calles desde las cuales se partía para contar, haciendo especial énfasis en aquellas que anteriormente constituían parte de municipios como lo eran Engativá, Bosa o Fontibón debido a la previa existencia de direcciones propias dentro de la jurisdicción y nombramiento antes de la anexión (Badel, 2006)

Este cambio de nomenclatura tuvo gran repercusión debido a que los habitantes, aún hoy en día, siguen construyendo el espacio que habitan. Para la zona, hubo cambios importantes como la modificación de Carrera 66A a Carrera 70, que adquirió la avenida Rojas después de este año. Este cambio se dio principalmente debido a la intención de que las grandes avenidas conservaran un número único, como el caso de la Boyacá que fue la Carrera 72 y la avenida del Congreso Eucarístico como la avenida 68. En efecto, la redistribución catalogó 4 grandes carreras: la carrera 72, la 70, la 69 y la 68, en el intermedio de las cuales se logró ubicar cada manzana dentro de la nueva nomenclatura. Estas junto con las calles principales, recibirían el nombre de ejes estructurales.

A simple vista, es un esfuerzo sencillo de ubicación y memoria con el que basta aprenderse la nueva dirección. Sin embargo, representó un reto, sobre todo en las Ferias, La Estrada y el Bosque Popular debido a la separación existente entre la carrera 70, o Avenida Rojas, y la carrera 69. La distribución llevó a la existencia de carreras 69A, 69B, 69C, etc., hasta la letra P dentro del sector que comprendía la totalidad de los barrios ya mencionados. En cuanto a las calles, por ejemplo, la calle 57 se convirtió en calle 63 y la calle 68 en calle 72, ésta última dentro del conglomerado de la Avenida Ciudad de Chile. Para el margen occidental de la avenida, el cambio no fue tan drástico y la existencia de carreras llegaba hasta la letra F. La calle se mantuvo intacta en gran parte de los casos, aunque esto básicamente dependía de la cercanía con los ejes calle 80, calle 72, calle 63 y calle 26.

Las nuevas direcciones, aunque lograron incluir a los nuevos sectores de aquel momento dentro del trazado urbano, consiguieron, asimismo, romper la forma con la que los habitantes y visitantes frecuentes del sector habían construido su espacio. La creación y alargamiento de las calles y carreras obligaron a aprender nuevas ubicaciones. Aún hoy, en vista de la dificultad de ubicación en este sector, se optó por mantener las placas antiguas debido a la existencia de dos o tres diferentes nomenclaturas dentro de una misma cuadra. En muchos casos, sucedía que domiciliarios o taxistas tardaban varios minutos tratando de ubicar las direcciones bien por la antigua o la nueva y también, los recibos de los servicios se perdían o llegaban a otras direcciones. En efecto, el replanteamiento a las direcciones tradicionales y con las que se había construido el sector, representó varios cambios dentro de la configuración de espacio que tanto habitantes como visitantes habían logrado

consolidar. Los puntos de referencia como casas, tiendas, etc., se mantenían tal cual; sin embargo, las direcciones habían cambiado.

Durante los primeros años tras el cambio, la distribución de paquetes, recibos y demás aspectos que requerían de una dirección eran caóticos pues con la nueva nomenclatura, era posible encontrar dentro de una misma manzana, hasta cuatro diferentes denominaciones entre la A, B, C y D, lo que evidentemente dificultaba aún más la situación. Eventualmente las nuevas direcciones se asimilaron, aunque aún existía cierta resistencia a su uso. Muchas casas, sobre todo en el sector de Las Ferias y la Estrada, aún conservan el número antiguo si bien el nuevo aparece bastante visible.

Finalmente, el proyecto de acuerdo número 338 del 2008 sería un intento de reconocer el nombre “Avenida Rojas” ante las entidades distritales y nacionales. Planteado en la alcaldía del nieto del general, Samuel Moreno Rojas, buscaba: “Rescatar el valor histórico, cultural y tradicional de la vía popularmente denominada "Avenida Rojas" localizada en la Avenida Carrera 70 (Antes Avenida Carrera 66 A) de Bogotá, D.C., propendiendo, además, por la defensa de la Semiología Urbana y la Memoria Colectiva de la ciudad” (Bogotá A. , 2008).

El proyecto aludía a la semiología como la capacidad de reconocimiento de hitos, personajes y en este caso específico, de lugares que crean una suerte de “mapa mental” para los habitantes de la ciudad; y a la memoria, cuya acción se remonta a recordar determinado suceso o personaje en el tiempo. Aunque por parte de los habitantes el proyecto tuvo apoyo, jamás se implementó, por razones aún desconocidas.

Moreno Rojas, prometió que durante su mandato se ampliaría la avenida, se reubicarían las torres de energía y se revitalizaría el sector, tanto a nivel vías como urbanístico a través de elementos como la renovación de la malla vial, por ejemplo (Redacción, 2008). La justificación detrás llevó a la elevación de costos de valorización durante su mandato, que finalmente se pondrían en uso para lograr el proyecto planteado desde 1970. Como tantas promesas en torno a la avenida Rojas, esto quedó sólo en palabras.

Así, se ha creado una imagen de la avenida Rojas tanto dentro de la malla vial, como en la memoria de los habitantes. Los dos primeros proyectos apuntaban a un reconocimiento de la vía como la sección de un tramo mayor, el cual se bautizó como Avenida de la

Constitución, otorgándole la denominación de eje estructurante para la organización del sector que la circunda. El último proyecto, por otro lado, fue un intento de concederle al tramo una denominación propia y retornar al nombre con el cual se conocía a la avenida popularmente, en memoria al General Rojas.

Conclusiones

La ciudad, es como lo expresa Kevin Lynch: “Una organización cambiante y de múltiples propósitos” (2006), en cuyo interior se gestan una serie de acontecimientos, momentos y coyunturas que le dan forma, que le transforman y así mismo, la diferencian. Bogotá es una ciudad que durante el siglo XX sufrió grandes transformaciones tanto a nivel físico, como poblacionalmente hablando.

El proceso de urbanización en la zona de influencia de la Avenida Rojas se caracterizó principalmente por dos elementos clave: la migración como promotora del crecimiento poblacional y el uso articulador de la avenida para el occidente de la ciudad. Estos elementos se evidencian más empíricamente en la convergencia de tres aspectos, a saber: la construcción de vivienda, la movilidad y el comercio. En efecto, se dio un fenómeno de concentración poblacional, de construcción y adecuación de malla vial y un incipiente desarrollo en torno a la actividad comercial, factores claves dentro de los procesos de urbanización.

Engativá en la década de los 50 aparece como un territorio desconocido en el cual se hace manifiesta la necesidad de conocimiento del espacio, debido a su suelo potencialmente urbanizable. Como se mencionó con anterioridad, apenas existía un reducido desarrollo de vivienda espontánea en algunas veredas y en el casco urbano del municipio, dejando un gran margen de territorio urbanizable.

Las viviendas, inicialmente, se construirían lejos del área de influencia de la futura Avenida Boyacá debido a la inestabilidad del terreno y a la posibilidad de daños causados por agua o humedad. En efecto, la ubicación de las viviendas y los planos que les acompañan, son un claro indicador de cierta consciencia sobre el terreno a urbanizar.

Este proceso, sin duda alguna referencia el concepto “dominación de la naturaleza” que plantea Norbert Elías, en el que los sujetos son capaces de conocer un fenómeno u objeto,

transformando de ser necesario su conocimiento para su propio beneficio. Las tierras de Engativá eran planas y normalmente estables, sin embargo, aquellas colindantes al río el Salitre poseían la cualidad de ser más inconsistentes y propensas a agrietamientos, humedad e inundaciones. En líneas generales, el proceso de urbanización requiere de un control y dominio de la naturaleza, lo que se evidencia en el conocimiento de aptitud de tierras, de aleación de materiales, pesos y medidas para cimentar y que la edificación no se venga abajo o presente fallas en su estructura.

En el lote se construía la vivienda, que además del habitar, también produciría renta. Como se mencionó, la vivienda en la zona se construyó con múltiples usos, como lo sería el arrendamiento de habitaciones o pisos en su interior, o de locales con algún tipo de función comercial. La autoconstrucción permitía a los dueños de viviendas construir las casas con sus propias especificaciones y de la manera deseada, además, reducía los costos de cimentación debido a la posibilidad de consecución de materiales en cantidades y precios exactos. Este proceso también fue posible gracias a la existencia de depósitos de materiales y ferreterías en los márgenes de lo que sería la avenida Rojas, que facilitaron e incluso asesoraron las nuevas viviendas.

En este orden de ideas, el proceso de autoconstrucción se puede observar desde diferentes puntos de vista. Por un lado, se presentaría como la forma en la que el Estado se desliga de la construcción y adecuación de vivienda popular, puesto que la responsabilidad en torno al habitar quedaría en manos de los habitantes. Por otro lado, aparece como la salida económica a la adquisición de vivienda, mediante la cual se puede ir construyendo a medida que se consiga el dinero y sin recurrir a préstamos o créditos. Otro punto de vista se fundamenta en una suerte de “ensayo de construcción”, a lo que el proceso de autoconstrucción en el sector pudo haberse desarrollado como una forma posible, mas no la única, de edificación, y que evidenciaría la existencia o no de fallas en el territorio, de humedad o cualquier otro imprevisto a la hora de construir. Esta hipótesis se ve reforzada ante el desconocimiento del territorio en el cual se construiría y, sobre todo, por la emergencia de vivienda construida después de 1957, cuando ya se habían establecido partes considerables de barrios como El Laurel, La Cabaña y San Joaquín. Finalmente, el proceso de autoconstrucción de la vivienda sería la construcción misma de la vida y de las

experiencias vividas que se plasman en los espacios a construir, en el tamaño de la vivienda y las aspiraciones o deseos que se tienen respecto a ella, lo que obedecería principalmente a cuestiones familiares, económicas o de status social.

Así pues, en palabras de Hataya, las capas medias se ubican en el occidente de la ciudad, las altas en el norte y las bajas normalmente en el sur (Hataya, 1997). Ello obedecería a los precios del suelo que irían en constante aumento a partir de 1960 y que, en la zona de influencia de la avenida Rojas y en conjunción con los equipamientos urbanos puestos en marcha desde 1953, aumentarían la valorización del sector.

La movilidad por su parte, aparece como una constante en todos los territorios. La necesidad de desplazarse, bien sea hacia el trabajo, los colegios, escuelas, universidades o sitios de diversión es un común en cualquier espacio. Entonces, la movilidad aparece como el conjunto de desplazamientos que se realizan desde determinados puntos hacia otros, haciéndolo de manera apropiada sin importar el medio de transporte que se use. La cuestión de la movilidad en el sector se convierte en una obligación y no únicamente por la necesidad de conectar con la ciudad sino también, debido a la inexistencia de comercio, servicios escolares y laborales en el área adyacente.

El aumento de la densidad poblacional en la zona hacia los años 60 abrió las puertas a la pavimentación y puesta en funcionamiento de la avenida Rojas, en vista de que los ejes calle 80, calle 72, calle 63 y calle 26 se encontraban apartados de los desarrollos de vivienda en el sector. La convergencia con estos ejes en el futuro posibilitaría la conexión con diferentes sectores de la ciudad, lo que será un factor determinante a la hora de establecer los precios del suelo.

Hacia 1960, se estima que la población aumentaría casi cuatro veces desde 1944¹⁹ y, además, el 95% de los habitantes²⁰ no contarían con automóvil propio, por lo cual el transporte público será la opción más viable de movilidad. La avenida se construirá en pavimento de concreto y supuestamente se dividiría en 4 carriles: dos hacia el sur y dos

¹⁹ Comparación en base a las viviendas construidas en el plano de 1944, donde sólo aparece Las Ferias y el de 1966, donde está aproximadamente establecida el 80% de la población del sector.

²⁰ Elaboración en base a entrevistas en las que se estimaba por barrio la cantidad de automóviles entre los años 60 y 70. No superaba los 2.

hacia el norte, sin embargo, apenas se construirán dos: uno hacia al norte y el otro hacia el sur.

La pavimentación de este corredor vial podía obedecer también a un intento de vitalizar el sector. Al ser la primera carrera pavimentada de la zona, será la encargada de direccionar el tráfico desde el naciente occidente (Bachué, Bolivia, Quirigua, etc.) hacia el sur, centro y occidente de la ciudad, otorgándole una posición privilegiada como parte de los recorridos de transporte público. Por lo tanto, la avenida Rojas se convirtió, entre las décadas de los 60 y 70, en el principal referente del sector. Este referente creó vínculos de identidad y significación pues a pesar de no contar con una normativa acerca de su denominación, en el imaginario colectivo se había convertido en “Avenida Rojas”, que era la intersección entre la calle 80 y la calle 26 y que durante aquel período había llevado el progreso a los barrios aledaños.

Es notable la influencia de las vías de transporte en el surgimiento del comercio, lo cual se evidencia en casos internacionales como el argentino donde el ferrocarril, además de asentamientos urbanos, creó un comercio estable (Ferrari, 2011). Asimismo, el caso de la carrera décima de Bogotá, que paralelamente a su pavimentación y activación atrajo gran parte del sector comercial y de servicios a sus márgenes (Murcia & Reina, 2010). En efecto, el flujo constante posibilita el intercambio, la cercanía y las interacciones.

Así, el comercio es un aspecto dependiente de los otros dos ya mencionados. En primera instancia se posibilita ante la construcción de vivienda, pues los primeros establecimientos se centran en la dotación de materiales para edificación. Así pues, se va transformando con el pasar de los años, asentándose principalmente sobre los márgenes de la avenida Rojas. No es de casualidad que el desarrollo comercial más incipiente del sector se trate de los servicios automotrices, cimentado ante el flujo de transporte que otrora la avenida recibía.

En este sentido, el estudio de la vía dentro de su contexto urbano permite, por su parte, entender el ordenamiento de la ciudad como un todo y no desde fragmentos, considerándole una parte activa del desarrollo y transformación de un sector y no meramente como un corredor vial separado de las unidades residenciales o del comercio y, este también es uno de los objetivos de la presente reconstrucción. Así pues, la avenida como articuladora del

occidente bogotano logra dar cuenta de una profunda imbricación entre los procesos de poblamiento y de adecuación y construcción espacial en la ciudad.

En conclusión, la Avenida Rojas es una ventana al proceso de urbanización que se gestó en el sector aledaño. Este proceso, en el que confluyen una serie de pasos, como la denominación de Bogotá como Distrito especial; de momentos, como la pavimentación de la avenida y de coyunturas, como las ampliaciones hacia las calles 80 y 26, en los cuales, coexisten actores como los habitantes, los dirigentes de turno y las mismas Juntas de Acción Comunal, a través de demandas, ideas y decisiones, principalmente políticas, que moldearon el presente de los barrios y de la avenida. Es probable que, si la ampliación del tramo contenido entre las calles 72 y 63 se hubiese realizado, el resultado habría sido otro. La multidireccionalidad es característica de los procesos, pues éstos jamás son lineales, sino que pueden tomar una dirección específica en cualquier momento, cualquier coyuntura.

Para Elías, un proceso puede ser de muy largo plazo como de largo, mediano o corto y requiere de una suerte de dominio sobre el entorno presente, bien sea rural o urbano que aparece como acerbo de conocimiento en tanto se abre la puerta a distintas formas de hacer. En efecto, durante al menos 7 décadas se ha gestado el proceso de urbanización en el sector que ha sufrido transformaciones y ha tomado diferentes caminos. Sin embargo, las posibilidades que presentaba el terreno sumado a la necesidad de vivienda, permitieron que el loteo y la autoconstrucción formaran parte importante de las formas de edificación; que la movilidad en la zona se convirtiera en el eje avenida Rojas y que el comercio surgiera para vitalizar el sector.

Sin embargo, quedan muchas cosas en el tintero que podrían explorarse en investigaciones futuras. En primer lugar, aparece el proceso de autoconstrucción del cual es poco lo que se ha dicho, además de sus variables económicas. Es mucho lo que se podría aportar a este tema si se estudia la historia de Bogotá y su desarrollo de vivienda, más allá de los factores puramente económicos. En segundo lugar, sería conveniente conocer los factores que hicieron que Engativá se convirtiera en un bastión de urbanización para las clases medias y medias-altas. La evidencia apuntaría al precio del suelo, sin embargo, a la anexión, los seis municipios eran prácticamente rurales y estaban situados alrededor de Bogotá. Finalmente, quedarían otras cuestiones por explorar como la composición poblacional, la relación que

se ha creado en torno a la avenida y, sobre todo, las expectativas y posibilidades que permitiría la ampliación prometida desde los años 70.

Finalmente, una de las principales limitantes a la hora de realizar este trabajo de grado fue la carencia de información. A través de la búsqueda en textos sobre historia de Bogotá y los fondos y archivos que permiten consultar las diferentes entidades distritales es poco, casi nulo, lo que se ha hablado del occidente bogotano, específicamente de Engativá, pues los trabajos sobre Fontibón han ido en paulatino aumento. Era curioso, por ejemplo, encontrar que el occidente bogotano para reconocidos autores existía hasta el Campín, incluso después de la anexión, aún después de los años 80. En efecto, el occidente de la ciudad en el que las personas habitan está por ser explorado, conocido y contado. Por lo tanto, si la búsqueda de información en fuentes oficiales acerca de la localidad, más allá de diagnósticos y estudios era compleja, fue aún más difícil encontrar sobre la avenida. Los fondos y archivos existentes desconocían los planos y su ubicación, la década en que probablemente se pavimentó e incluso, las secciones transversales que planteaban algunos proyectos de vivienda. En realidad, la búsqueda fue infructuosa y la datación inconclusa pues ni por avenida Rojas, ni por Camino del Salitre, ni por Avenida de la Constitución, ni Carrea 66A existió un atisbo de información. Así pues, la reflexión principal de este trabajo de grado apunta a contar una pequeña parte de la historia del occidente de la ciudad aún desconocido y, espera, que permita la continuación de más historias que quisieran ser contadas; no sólo de avenidas y barrios sino de momentos y vidas que se desarrollan en la ciudad.

Referencias

- Alcaldía, B. (17 de diciembre de 1954). *Decreto 3640 de 1954*. Obtenido de Consulta de la norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1563>
- Alfonso, Ó. (2012). *Bogotá Segmentada*. Bogotá: Universidad Externado.
- Anónimo. (17 de Noviembre de 1961). 3 millones para agua y luz en barrios de Bogotá. *El Tiempo*, pág. 24.
- Badel, L. J. (21 de Enero de 2006). El Abecé del cambio en la nomenclatura. *El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1891236>.
- Barrero Tapias, J. R. (Febrero de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)

- Bogotá, A. (15 de Diciembre de 1977). *Acuerdo Distrital 8 de 1977*. Obtenido de Consulta de la norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=550>
- Bogotá, A. (2007). *UPZ 26 Las Ferias Acuerdos para Construir Ciudad*. Bogotá: Planeación Distrital.
- Bogotá, A. (2008). *Proyecto de acuerdo No. 338 de 2008*. Obtenido de Consulta de la Norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=31453>
- Bogotá, A. d. (29 de Febrero de 1940). *Acuerdo 15 de 1940*. Obtenido de Consulta de la Norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9175>
- Bogotá, A. d. (17 de Julio de 1945). *Acuerdo 57 de 1945*. Obtenido de Consulta de la norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9172>
- Bogotá, A. d. (5 de Abril de 1951). *Decreto 185 de 1951*. Obtenido de Consulta de la Norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=12409>
- Bogotá, A. d. (22 de Abril de 1955). *Acuerdo 10 de 1955*. Obtenido de Consulta de la norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=528>
- Bogotá, A. d. (18 de Noviembre de 1958). *Acuerdo 14 de 1958*. Obtenido de Consulta de la Norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8902>
- Bogotá, A. d. (18 de Marzo de 1980). *Acuerdo 2 de 1980*. Obtenido de Consulta de la Norma: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=575>
- Carvajalino, H. (2011). La experiencia bogotana: del barrio obrero al lote con servicios. *Revista virtual Urbanismos*, 152-159.
- Castillo, J. C. (2003). *1920-1950, Bogotá El tránsito a la ciudad moderna*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Centro Educativo Don Bosco. (2014). *Reseña Histórica*. Obtenido de Centro don Bosco Salesianos: <http://www.centrodonbosco.edu.co/inicio/resena-historica/>
- Colegio Militar Simón Bolívar. (s.f.). *Reseña Histórica*. Obtenido de Colegio Militar Simón Bolívar: http://www.colegiomilitarsimonbolivar.com/colegio_resHist.html
- Cortés Díaz, M. (2005). La anexión de los 6 municipios vecinos a BOGOTÁ en 1954 “UN HECHO CON ANTECEDENTES”. *Bitácora*, 122-127.
- Cruz, J. (2011). *EL FRENTE NACIONAL EN COLOMBIA Y SU RELACIÓN CON EL DESARROLLO EMPRESARIAL*. Obtenido de Universidad del Rosario: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2595/1011716038-2011.pdf?sequence=3>
- Dominicas. (s.f.). *Dominicas Hijas de Nuestra Señora de Nazareth*. Obtenido de Fundación Amparo de Niñas: <http://boletinformativonazareth.jimdo.com/fundaci%C3%B3n-amparo-de-ni%C3%B1as-bogot%C3%A1/>

- Donadio, A., & Galvis, S. (2002). *El Jefe Supremo*. Medellín: Hombre nuevo editores.
- El Tiempo. (11 de Septiembre de 1976). Pollos Distraco. *El Tiempo*, págs. 3-A.
- Ferrari, M. (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, 26-43.
- Flórez, G. (20 de Julio de 1982). El IDU licita dos nuevas avenidas. *El Tiempo*, págs. 14-A.
- Franco, J. (Marzo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- García, C. (24 de Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- García, D. (2007). Arquitectura y poder en Bogotá durante el Gobierno del General Gustavo Rojas Pinilla, 1953-1957. *Revista de Arquitectura*, 18-25.
- Garzón, N. (2011). *El agua en la historia de las Ferias Memorias del agua en Bogotá*. Obtenido de Biblioteca virtual Luis Ángel Arango: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/memorias-del-agua/agua-en-la-historia-de-las-ferias>
- Gouëset, V. (1998). *Bogotá: Nacimiento de una Metrópoli La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Santa fé de Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Hataya, N. (1997). Las organizaciones populares urbanas en Colombia: su proceso histórico y características principales. En O. Alfonso, N. Hataya, & S. Jaramillo, *Organización popular y desarrollo urbano en Bogotá*. Bogotá: Salamanca.
- Lynch, K. (2006). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: GG Reprints.
- Martínez Atehortua, L. E. (Abril de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Mateus, F. (13 de Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Medina, H. (27 de Octubre de 1982). El próximo año IDU hará obras por 5 millones. *El Tiempo*, págs. 5-B.
- Medina, R. (9 de Enero de 1982). López viaja el Jueves a Santander. *El Tiempo*, págs. última-A.
- Mestra Osorio, A. d. (19 de Abril de 2015). LAUD. *La plaza de Mercado de Las Ferias: un punto de encuentro*. Bogotá.
- Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.
- Murcia, C., & Reina, S. (2010). *La carrera de la modernidad Construcción de la carrera décima. Bogotá [1945-1960]*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Ortega Guerrero, M. (13 de Septiembre de 2003). Bogotá estrena Catedrales. *El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1036437>.

- Osorio Rendón, L. C. (1999). *La cultura entre el fragmento y la marginalidad: diagnóstico socio cultural de Engativá*. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo.
- Páez, A. I. (Enero de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Parroquia San Simón. (2016). *Historia*. Obtenido de Parroquia San Simón Apóstol: <http://www.parroquiasansimonapostol.com/index.html#historia>
- Pérez Porras, E. (Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Pérez Porras, M. B. (Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Planeación. (2011). *21 monografías de las localidades #10 Engativá*. Bogotá.
- Recoletos, A. (2014). *Parroquia San Joaquín*. Obtenido de Orden de Agustinos Recoletos: <http://www.agustinosrecoletos.com.co/que-hacemos/parroquias/17-parroquias/64-parroquia-san-joaquin>
- Redacción. (28 de Marzo de 2008). La Avenida Rojas, calle en honor del abuelo del Alcalde, está tomada por la anarquía. *El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4047139>.
- Restrepo Uribe LTDA. (2007). *Consultoría a precio global fijo sin reajuste para las obras de vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público que conforman el grupo H, zona E de proyectos de valorización en Bogotá D.C*. Bogotá.
- Robles, J. C. (13 de Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Rodríguez, D. (Febrero de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Rodríguez, J. (Marzo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Ruíz, M. (Febrero de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Solano, P. (14 de Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Torres, A. (1993). *La ciudad en la sombra Barrios y luchas populares en Bogotá 1950 - 1977*. Bogotá: Cinep.
- Torres, O. (Marzo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Valencia, L. (s.f.). *Historia, realidad, pensamiento y perspectivas de la acción comunal en Colombia*. Obtenido de Viva la Ciudadanía: <http://viva.org.co/cajavirtual/svc0168/articulo0006.pdf>
- Valencia, L. (s.f.). *Historia, realidad, pensamiento y perspectivas de la acción comunal en Colombia*. Obtenido de Viva la Ciudadanía: <http://viva.org.co/cajavirtual/svc0168/articulo0006.pdf>
- Vanegas, S. (Mayo de 2016). Entrevista. (L. Ramírez, Entrevistador)
- Zambrano, F. (2007). *Historia de Bogotá Siglo XX*. Bogotá: Villegas Editores.