

**LA AVENTURA DE UNA VIDA SIN CONTROL
BOGOTA MOVILIDAD Y VIDA URBANA 1939 - 1953**



*Esta ciudad es tan horrible
que su mera existencia y perduración,
aunque en el centro de un desierto secreto,
contamina el pasado y el porvenir
y de algún modo compromete a los astros.
Mientras perdure, nadie en el mundo
podrá ser valeroso o feliz.*

Jorge Luís Borges

CONTENIDO

1. Introducción	5
1.2 Modernización en una ciudad masificada.....	7
2. Escenario de una historia.....	11
3. Una ciudad incómoda para unos habitantes modernos	
3.1 El plano criminal.....	16
3.2 Bogotá y el urbanismo funcional: la azarosa década de los cuarenta.....	20
3.3 Construir demoliendo.....	24
4. Las masas en movimiento	
4.1 Lo urbano quita lo cortés: la movilidad en Bogotá 1938 – 1946.....	31
4.2 La ciudad adolescente o la historia de una vida sin control: movilidad en Bogotá 1947 – 1953.....	43
4.2.1 La Huella del progreso.....	53
5. Consideraciones finales.....	71
6. Bibliografía.....	74
7. Anexos.....	78

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica No.1 Número de vehículos en circulación por Bogotá 1940 – 1953	13
Gráfica No.2 Cantidad de pasajeros transportados por el Tranvía Municipal de Bogotá 1942-1948.	40
Gráfica No.3 Cantidad de carros en servicio Tranvía Municipal de Bogotá 1942 -1958.....	40
Gráfica No.4 Cantidad de de Carros de tranvía y buses de servicio publico en Bogotá.1940-1950.....	44
Gráfica No.5 Número de automóviles en Bogotá 1940 – 1953.....	53
Gráfica No.6 Personas muertas en accidentes de tráfico en Bogotá 1940 – 1953.....	57
Gráfica No.7 Personas heridas en accidente de tránsito	57

1. INTRODUCCION

Cuatrocientos años de fundada cumplía Bogotá en 1938 y la edad parecía no corresponder con el esplendor que deberían conceder cuatro siglos de existencia. La imagen de una ciudad pobre y sucia se veía constantemente alimentada por los escritos de generaciones de habitantes sobre los que actuaba un sentimiento de angustia impulsado por la condición de atraso y provincianismo en que encontraban el lugar donde residían. Los ojos fueron volcados hacia el espacio urbano y un nuevo discurso de poder se disponía a materializarse en él, esta materialización de las ideas era manifiesta y ella había comenzado a operar en la urbe desde la década misma de 1920.

La evolución de la ciudad como capital de la nación, valga decirlo, comenzó desde el momento mismo en que fue erigida como tal, sin embargo, en el lapso de tiempo que corre entre 1939 y 1955 los ritmos de las modificaciones se volvieron vertiginosos y los ámbitos sobre los que se experimentaban tales variaciones eran muy diversos, tanto que los habitantes se sintieron viviendo en otra época, la de los adelantos tecnológicos y mejoras en las condiciones de vida o como algunos proclamaban, se dejaba a la Bogotá bogotana y se recibía con entusiasmo la Bogotá universal.

Uno de los cambios profundos, del cual se ocupa esta disertación, fue el transporte urbano. Durante muchos años los bogotanos se acostumbraron a recorrer la ciudad a pie, de hecho, la introducción de su primer medio de transporte masivo en 1884 parecía hacer parte más de un capricho extravagante de la elite política, que quería contar con un artefacto suntuoso para decorar la ciudad, que como una alternativa o solución a la movilización de pasajeros en la urbe decimonónica. Pero pocos años corrieron para que el artefacto suntuoso comenzara a convertirse en una verdadera necesidad hasta llegar a erigirse como un elemento indispensable en el desarrollo de la ciudad moderna.

Durante la década de los cuarenta el aumento de buses y carros en Bogotá corrió paralelo a un crecimiento físico de su área construida más allá de los propios límites municipales, lo que junto con un desproporcionado aumento de la población y un crecimiento en los índices de mortalidad en las calles por causa de los accidentes, se convirtieron en elementos que confluyeron en un mismo espacio y tiempo para dar un particular cariz a la capital Colombiana. Todo ello en su momento fue entendido como las consecuencias lógicas de haber puesto en práctica un vasto programa de “remodelación” de la urbe que entusiasmó a propios y extraños, que veían en él la materialización del sentimiento de estar viviendo en una época nueva.

Los modos de transportes y de movilización por tanto, se vieron envueltos en el torbellino modernizador que se apoderó de Bogotá y sus moradores durante este periodo. El eco de las voces que exigían a toda costa la transformación de la urbe se hizo más fuerte y los cambios no se hicieron esperar, así pues, mientras muchas edificaciones se venían abajo para dar paso a las avenidas que traían consigo el progreso representado en los automóviles y buses, de los despachos salían disposiciones que signaban la desaparición del viejo y lento tranvía.

Pero más importante que reseñar el cambio mismo que ocurrió en el sistema de transporte, la relevancia de estudiar el fenómeno de la movilidad en Bogotá reside en el hecho de que fue y es hoy, una manifestación urbana que permite hallar numerosas claves significativas para entender las dinámicas internas de un proceso de cambio urbano entre dos ordenes sociales diferentes. Allí se puede percibir de manera contundente la variación en el carácter de una sociedad pues el modo de vida urbano se expresa en él de forma determinante.

Este escrito se enmarca dentro de ese intento de seguir el rastro que el impacto de la evolución de los sistemas de transporte dejó sobre la ciudad y sobre las formas de vida de quienes la habitaban.

1.2 MODERNIZACION EN UNA CIUDAD MASIFICADA

Hablar de modernidad y modernización en ámbitos como el nuestro siempre resulta complejo por las características ambiguas y paradójicas que acompañaron el desarrollo de este proceso en naciones como Colombia.

El argumento que con más frecuencia se usa para explicar este fenómeno es que la nación colombiana no recorrió el camino completo en busca de la tan anhelada modernidad. El paso a ese nuevo orden social “quedó incompleto” y las transformaciones que se adelantaron en pro de la consecución de este objetivo se hicieron manteniendo inalterables los beneficios de una elite dominante, impulsora por demás de todo el movimiento. El argumento incluso va más allá y asegura que aquellos privilegiados que iniciaron este cambio, lo hicieron en detrimento de los beneficios que consecuentemente un movimiento de estas proporciones traería para los hombres, reservándose para sí los favores que una tendencia de tales proporciones proveía. La modernización así entendida “podía adelantarse bajo la égida de las iniciativas particulares, sin requerir para su logro de proyectos colectivos”¹, era, siguiendo con este argumento, una modernización desde arriba que castraba la posibilidad de que el pueblo se planteara la posibilidad de tomar en sus propias manos su destino. La apuesta por el proyecto moderno tenía entonces como cortapisa los límites de un liberalismo económico enmarcado dentro de un conservadurismo político.

El proceso, a medias o no, siempre fue liderado en los países del subdesarrollo por capas sociales altas, líderes que ostentaban el poder económico o político –o ambos- y que impulsaban una visión del mundo que en principio les era propia, pero luego la legitimarían como objetivo propio del conjunto de la sociedad. Estos líderes modernizadores, en un caso como el que aquí nos ocupa, después de todo “imitaban o adaptaban características de otros países avanzados (o en todo caso aquellos que consideraban como avanzados) y así lo hacían porque estos países parecían poseer la fórmula o solución de desarrollo económico y social, y sistemas de valores que ellos consideraban nacionalmente deseables”²; en suma, su

¹ Consuelo Corredor, *Los Límites de la modernización*, Bogotá, Cinep, 1997, Pág. 61

² Carlota Solé, *Modernidad y Modernización*, Barcelona, Ed., Antropos, 1995, Pág. 30

visión del mundo se convertía en una visión del mundo compartida y todos los esfuerzos se orientaban a la búsqueda de esos ideales.

Pero si las nuevas metas o fines eran compartidos ¿cómo podía considerarse que las consecuencias del accionar de recursos en la intención de conseguir estos objetivos fuera patrimonio de unos pocos?. Esta perspectiva de una modernización a medias reduciría la complejidad de los hechos sociales pues tendería a mostrar el proceso modernizador como un catálogo variado de opciones en el que el interesado escoge aquellas que más le conviene y desecha las que le perjudican o le podrían perjudicar.

Ahora bien, si en Colombia se han adoptado proyectos modernizadores inspirados en modelos Europeos y Norteamericanos, pero cuyos resultados, por ejemplo, no llevaron a que Bogotá se pareciera a New York, no es menos cierto que la acción emprendida dio como resultado una compleja imbricación, en este caso en el ámbito urbano, donde de modo contradictorio se siguió la lógica de lo moderno, o si se quiere, de lo moderno a nuestro modo.

Este argumento que intenta efectivamente atravesar toda la exposición que aquí se hace en el tema de la movilidad, no guarda en modo alguno rasgos de originalidad, pues ya había sido considerado en la extensa bibliografía que sobre este debate existe. Por ende, las consideraciones que al respecto se hacen, proporcionan valiosos elementos para entender desde una perspectiva más enriquecida el problema que aquí nos ocupa.

Las consideraciones a las que nos referimos contienen observaciones como la siguiente:

Hemos tenido vías más o menos originales en nuestros procesos de desarrollo, pero estos procesos no se han dado al margen de nuestros vínculos y diálogos con las corrientes llamadas modernas. La colonización, el pillaje, el imperialismo, las relaciones económicas, políticas y religiosas, nuestro lenguaje, buena parte de nuestras costumbres, maneras de pensar y de ser se encuentran penetrados por lo que llamamos, modernidad. La modernidad en Colombia es el desarrollo particular de las relaciones sociales, culturales, políticas y de producción desde nuestro vínculo con occidente³.

³ Fabio Giraldo y Héctor F. López, La Metamorfosis de la Modernidad, en: Colombia el despertar de la modernidad. Bogotá Ed., Foro Nacional, 1991, Pág. 262

La ciudad como escenario en el que se materializan discursos de poder, va a ocupar un papel central dentro de todo este proceso, y ello en parte porque “el ideal de la modernidad no puede satisfacerse con la sola coherencia abstracta e intemporal de sus valores e ideas, sino que para la prueba de su verdad tiene que convertirse en experiencia y entonces terrenalizarse deviniendo por acción de los seres concretos, en un mundo real objetivamente valido para todos y cada uno de ellos”⁴.

Tal materialización de ideales se experimentó de forma clara en Bogotá durante la segunda mitad de la década de 1940; la configuración de la ciudad como centro articulador de personas, bienes e ideas, creó el escenario propicio para adelantar los cambios que se consideraban inevitables si se quería conseguir el fin último de ser modernos. Algunos han catalogado el periodo como la transición entre lo rural y lo urbano, donde los adelantos y nuevas tecnologías se veían obligados a convivir con los modos tradicionales de vida.

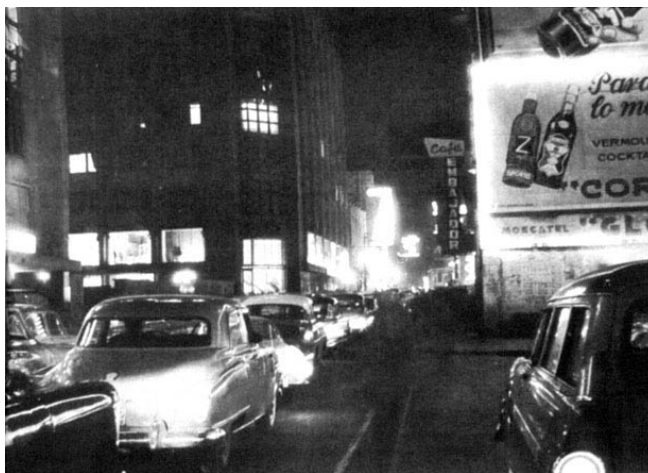
Mientras la ciudad se mecanizaba, aumentaba su extensión, se le anexaba nuevo territorio, se construían altos edificios y se trataba de suplir las deficiencias en los servicios públicos, al mismo tiempo se reportaba un correlato en la vida de sus habitantes que aun asumían “valores ciudadanos, hábitos y costumbres propios del pasado de la ciudad a lo que se le sumaban los aportes tradicionales traídos por los migrantes”⁵. Este solo aumento demográfico a niveles tan inesperados como los que se registraron en este periodo hacia presagiar que en muchos aspectos la vida citadina se transformaría profundamente, pues siguiendo el argumento expuesto por Louis Wirth, el aumento de gentes que conviven en una urbe afecta las relaciones que entre ellos se establecen y el carácter mismo de la ciudad, pues las grandes cantidades de pobladores involucran una esfera mayor de variaciones individuales (heterogeneidad social) elemento este esencial para que un conglomerado humano, desde esta perspectiva, sea considerado como urbano. Esta afirmación nos conduce a otro eje problemático de nuestra disertación que parece

⁴ Miguel Ángel Hernández, La modernidad social y el mundo moderno. En: Misión de Ciencia y Tecnología, Estructura científica, Desarrollo tecnológico y Entorno social. Tomo II, Volumen 2. Bogotá, Ed., Universidad Nacional de Colombia, 1990. Pág. 489

⁵ Alberto Saldarriaga Roa, Bogotá Urbanismo, Arquitectura y Vida Urbana, Bogotá, Alcaldía Mayor, 2000. Pág. 19

fundamental aclarar. No es nuestra intención sustentar que Bogotá nazca como ciudad en este periodo, de hecho tal proceso en sí mismo encierra tanta complejidad que parecería ingenuo sostener una idea de este talante. Lo que si parece claro es que muchos de los elementos, que los modelos interpretativos socio-históricos consideran como determinantes para la caracterización de una urbe como ciudad moderna, en Bogotá aparecen durante un rápido proceso que tienen lugar durante el siglo XX.

2. EL ESCENARIO UNA HISTORIA



*Así lo ha determinado el uso de una modernidad que
aborrece lo pintoresco y, como suele decirse,
tira a matar antes de preguntar si todavía está vivo.
José Saramago*

Durante la primera mitad del siglo XX, existió en muchos de los habitantes de Bogotá un afán casi obsesivo por dejar definitivamente su lastre colonial, atrasado y vetusto e ingresar decisivamente a una modernidad que había parecido ser esquiva. A pesar de haber afrontado periodos de relativa estabilidad económica durante la década de 1930, a finales de ella no se había podido dejar ni el molde ni la masa que certeramente presentaba para muchos habitantes el espectáculo mórbido de una urbe famélica y languideciente. La situación para algunos era de desconsuelo y tormento, ¿cómo es posible –se preguntaban desconcertados- que el pueblo siga tomando chicha, usando ruana y alpargatas, viviendo en chozas casi prehistóricas, naciendo gracias a los oficios de parteras, curándose en improvisados consultorios de teguas y montando en tranvía?, Bogotá, vista así, era una real aldea provinciana que había que transformar, una ciudad que debía experimentar de la forma más contundente la acción de la “piqueta del progreso”.

El año de 1938 marca un punto de quiebre en la historia de Bogotá. Teniendo en cuenta el hecho de que la muy noble ciudad fundada por don Gonzalo Jiménez cumplía 400 años,

había un consenso casi generalizado de que en ella tenían que cambiar muchas cosas, empezando por la apariencia misma,

Para este año Bogotá contaba con cerca de 330.312 habitantes de los cuales cerca de 170.000 provenían de otras partes del país. Las condiciones de salubridad continuaban siendo deficientes y el índice de analfabetismo era bastante preocupante pues cerca del 33.1% de los moradores de la ciudad no sabían leer ni escribir. La extensión de la ciudad, por otra parte mostraba avances decididos, lo que quedó demostrado con la necesaria división de la ciudad en 10 sectores durante el censo de 1938 y con la promulgación del acuerdo 22 de 1944. De igual forma la ciudad comenzó a experimentar durante este periodo un proceso de industrialización que aunque tímido fue determinante para la consolidación de la urbe como moderna y atractiva para los migrantes.

Las cifras económicas que fueron favorables durante toda la década de 1930, se empiezan a ver comprometidas conforme avanzaba el último año del decenio. En efecto, “en los años que corren entre 1939 y 1945 asediados por las vicisitudes de la segunda guerra mundial el país se estanca en lo económico al tiempo que las transformaciones sociales (del periodo lopista) comienzan a dar marcha atrás”⁶. Síntoma de ello fue la desaceleración en el crecimiento industrial, entre otras cosas marcado por la incapacidad de crear nuevas líneas importantes de producción que diversificaran el sector manufacturero.

Esta situación contrastó con la que se experimentó en los años de la segunda posguerra, cuando “a las divisas acumuladas por fuerza en los años anteriores, se sumó el incremento de los precios de las exportaciones de café, mejorando notablemente la capacidad de importación del país. Además, la industria que había aplazado sus necesidades de reposición y ampliación de equipo durante el conflicto, comenzó a demandar importaciones ayudada por reformas cambiarias y monetarias que evitaban que las divisas se gastaran en bienes de consumo para orientarlas hacia los medios intermedios y de capital”⁷. Este proceso fue acompañado de políticas estatales que protegían al empresariado

⁶ Jesús Antonio Bejarano. La economía colombiana entre 1930 y 1945, en: Nueva Historia de Colombia. Bogotá, Editorial planeta, tomo V, 1989, pág. 115

⁷ Jesús Antonio Bejarano. La economía colombiana entre 1930 y 1945, en: Nueva Historia de Colombia. Bogotá, Editorial planeta, tomo V, 1989, pág. 150

nacional bajo la figura de la sustitución de importaciones, al mismo tiempo que se hacia sentir una fuerte dinámica de urbanización que hizo explotar los índices demográficos de las ciudades más importantes del país.

En Bogotá, por ejemplo, el censo de 1951 reveló alarmantes cifras de crecimiento poblacional. Para este año, 715.250 habitantes ya moraban en la capital, la ciudad en tan solo 12 años había aumentado su población en cerca de 53.9 %⁸. Bogotá comenzó a develar un rostro diverso y contradictorio: una urbe de vías, edificios y grandes obras pero al mismo tiempo una ciudad de increíble desigualdad y de extrema pobreza.

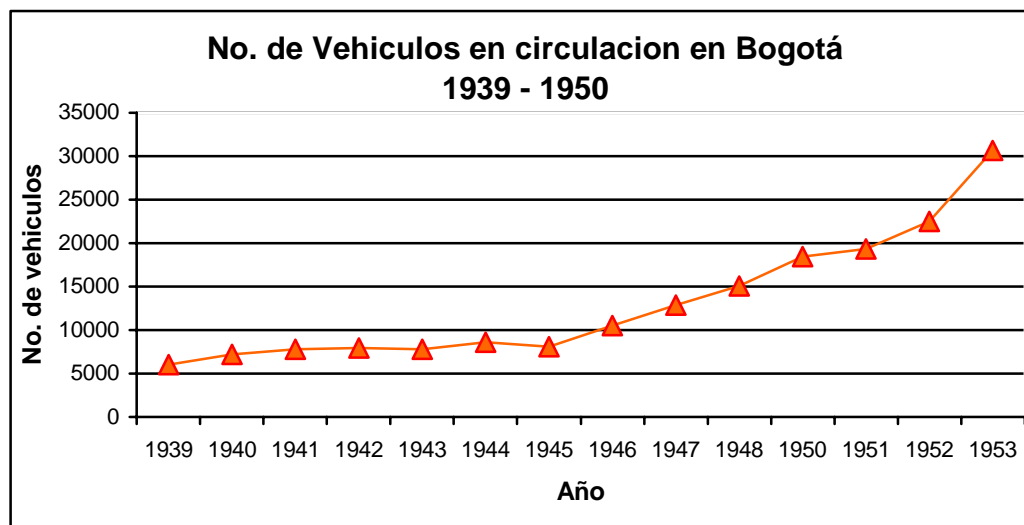
Los sucesos del primer quinquenio de la década de 1940 tuvieron consecuencias que influyeron de modo decisivo en el desarrollo de la capital colombiana. Al crecimiento industrial, se sumó que el fin de la segunda guerra mundial permitió consolidar relaciones comerciales entre la ahora superpotencia norteamericana y Colombia. Este hecho se puede constatar si comparamos algunas cifras, así si para el periodo que comprende los años que corren entre 1935 y 1939, el 44.6% de las importaciones que llegaban al país provenían de los Estados Unidos frente al 50% proveniente de Europa. En el periodo comprendido entre 1945 – 1949 esta proporción cambió drásticamente, ahora el 70.5 % de las importaciones provenían de la nación norteamericana frente a un escaso 13.5 % proveniente de Europa⁹. Ahora bien, si tenemos en cuenta que el fuerte control arancelario dificultaba la entrada al país de productos de primera necesidad no era raro encontrarse con que la mayor parte de estas importaciones fuera maquinaria pesada.

Todos estos elementos actuaron a favor de que en el paisaje bogotano el número de carros automotores se incrementara súbitamente y en una proporción que se percibió francamente excesiva. Algunas cifras así lo corroboran. Mientras que en 1939 circulaban por la ciudad cerca de 6.034 vehículos (entre buses, camiones, automóviles y motocicletas) para 1940 la cifra había ascendido a 7.195, número que parece estancarse pues dos años más tarde tan solo se ha elevado a 7942. El panorama era plenamente contrastable con lo que ocurría en

⁸ Al respecto ver: Censo Población Colombia 1951. Departamento administrativo Nacional de Estadística. Bogotá D.E. 1954

⁹ Al respecto ver Consuelo Corredor. Los límites de la modernización. Ed. Cinep Bogotá 1997 Pág.

1948, para entonces se calculaba que por la ciudad circulaban cerca de 15.058 automotores y dos años después la cifra había ascendido a 18.461¹⁰.



Gráfica No 1

Fuente: Anuario Municipal de Estadística. Cálculos del autor

Es evidente que durante estos años fueron muchos los bogotanos que con razón o sin ella, sintieron la necesidad de tener un carro propio, pues era el mote distintivo del éxito en el que se conjugaban las características propias del hombre urbano moderno. Ahora, el poseedor de un viejo modelo quería desecharlo para acceder a uno nuevo que estuviera a la altura de las circunstancias, esto llevo a que “a finales de la década de 1940 en Colombia se abriera un mercado para estos nuevos modelos de las posguerra, establecido por propietarios de viejos modelos de los años 20 y 30 y por automovilistas novatos que gracias a una economía relativamente estable tenían ahora la posibilidad de adquirir por primera vez un automóvil”¹¹.

Junto con los autos Ford, Chevrolet, Buick, Mercury, Chrysler y otras marcas., las calles capitalinas se vieron invadidas por un número nada desdeñable de buses que llegarían, provenientes de Estados Unidos y Canadá, a suplir las necesidades de transporte que aquejaba a la ciudadanía, aquella que poco a poco arribaba a los asentamientos de las afueras del entonces municipio de Bogotá y cuyas necesidades el tranvía no había logrado suplir. Es gracias a esto que el bus se convierte en el nuevo habitante de las avenidas

¹⁰ Fuente: Anuario municipal de Estadística. 1940 - 1953

¹¹ Benjamín Villegas. Carros: el automóvil en Colombia. Villegas editores, Bogotá 1997 Pág. 46

capitalinas, el mismo que tímidamente había irrumpido en los últimos años de la década de 1930, pero que ahora se consolidaba firmemente, relegando y acabando definitivamente con el ferrocarril urbano.

Al mismo tiempo hubo durante este periodo una transformación física de la ciudad que repercutió de manera evidente en la vida cotidiana de sus habitantes, tal cambio en momentos se tornó inesperado para muchos de sus promotores, los cuales tuvieron la sensación de que la ciudad inevitablemente no se había logrado mejorar sino que por el contrario el caos y el desorden se estaban apoderando de ella.

También es durante este mismo lapso, cuando el debate sobre cómo ser moderno permeó las discusiones políticas y académicas que tenían lugar en Bogotá. Los más fervorosos defensores del cambio prestos se embarcaron en una cruzada en la que no había que tener misericordia ni con el “urbanismo feudal” ni con la vergonzante casa colonial; la tarea perentoria consistía en demoler, destruir para sobre las ruinas inaugurar una nueva era: la moderna, la digna de una ciudad capital como Bogotá. En un artículo de la época se señalaba la decisión y el empeño con que había que emprender esta mutación, en él se sostenía que: “hay ciudades edificadas en mármol: Atenas y Roma; y otras están hechas en piedra Paris, Bruselas, Madrid. Algunas son de acero: New York, Toronto, Chicago. Pero Bogotá es una ciudad de TIERRA y esta consideración no debe limitar nuestro entusiasmo cuando iniciemos su arrasamiento y demolición definitiva”¹².

Para muchas de estas personas el arrasamiento era impostergable y este debate, que ocupó a la élite bogotana desde comienzos de la década de 1940 y cuyo punto más álgido serían los dos últimos años de este mismo decenio, tendría profundas repercusiones en las formas de movilidad y circulación de la población, pues serían estos mismos arquitectos y urbanistas quienes propugnarían por un cierto ideal de progreso que finalmente abrazaron muchos sectores de la sociedad bogotana, ideal que estaba centrado en una reverencia casi religiosa a la avenida, al bus y al automóvil.

¹² “Para que Bogotá sea una ciudad moderna” *Revista Proa* Agosto de 1946 Pág. 21

3. UNA CIUDAD INCÓMODA PARA UNOS HABITANTES MODERNOS



*Había una cierta dureza en nuestra manera de progresar.
Lo hacíamos a saltos, sin estar muy seguros de dónde iríamos a caer.
Pero solo así podíamos hacerlo,
y así habíamos llegado a ser una ciudad moderna
con el pasado a la vuelta de la esquina.*

GABRIEL GARCIA MÁRQUEZ

3.1 EL PLANO CRIMINAL

Desde la segunda década del siglo XX hay una urgente necesidad por tratar de estructurar el crecimiento de la ciudad de una forma racional y ordenada. Fruto de ello fue el plano “Bogotá Futuro”, que si bien no era en sentido estricto un plan moderno de regularización, mostraba de manera clara las grandes preocupaciones que invadieron a los administradores de la ciudad durante este periodo. Esta intranquilidad comenzó a hacerse más acuciosa conforme los años corrían, ello conllevó a que en 1933 fuera invitado el arquitecto Karl Brunner para que trabajara en un plan de desarrollo para Bogotá. Su estadía en la ciudad coincidió con los preparativos para la conmemoración del cuarto centenario de la fundación de la ciudad; para esta celebración “en 1935 y bajo la administración del alcalde Julio Pardo Dávila y por decisión del concejo municipal se aprobó la adjudicación de \$ 6.200.000 pesos para el programa del centenario. Los proyectos de celebración comprendían 1) edificación de doce urbanizaciones obreras 2) levantamiento de un nuevo

estadio 3) la ampliación de la avenida Jiménez y Caracas 4) Saneamiento del paseo Bolívar”¹³.

La característica de las obras realizadas durante este periodo en la ciudad tenían algunas particularidades urbanísticas que se antojaban como inéditas en la conformación del espacio de Bogotá. Por una parte, hay una gran resistencia a la retícula como eje esencial de desarrollo urbano a lo que Brunner intentó oponerse tratando de romper su rigidez, revelando con ello que “esta oposición a la retícula no provenía tanto de las influencias de Viena, como del movimiento norteamericano de la City Beautiful”¹⁴. Las ideas que planteaban esta práctica urbanística marcaron desde este momento una clara oposición con la arquitectura defendida por los arquitectos seguidores de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna).

En otras latitudes como en los Estados Unidos, esta discusión ya enfrentaba a seguidores de una y otra corriente. Allí Lewis Mumford una de las figuras más prominentes, defensor de la City Beautiful, cuestionaba los planteamientos constitutivos e ideales de la ciudad moderna promulgados en la Carta de Atenas, los argumentos esgrimidos mostraban claramente que “la universalidad de las soluciones urbanísticas de Le Corbusier, la idea de plantear la homogeneidad a problemas y situaciones radicalmente opuestos se contraponen con la visión histórica de Mumford que realza la memoria de la ciudad y su individualidad a partir de su propio desarrollo histórico y de su región”¹⁵.

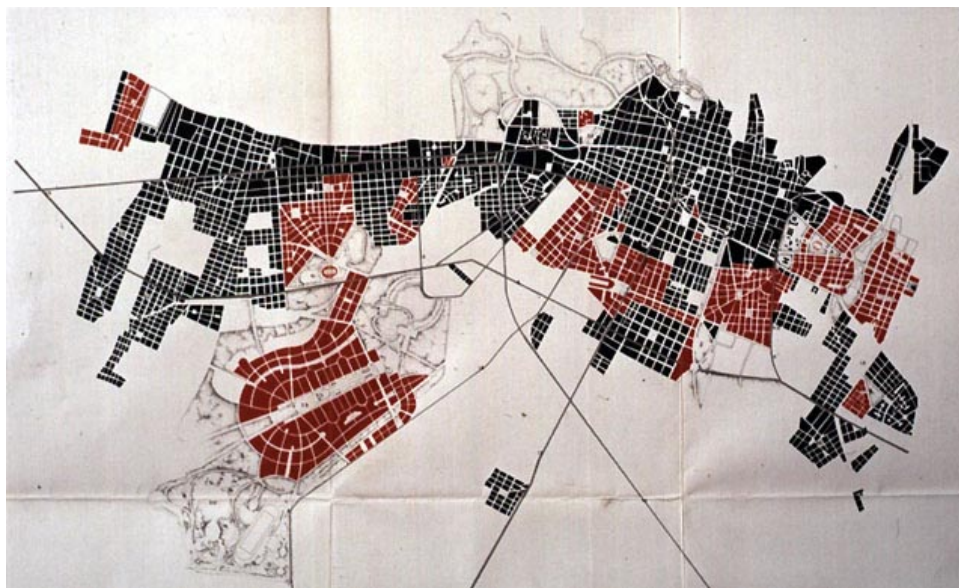
Así pues, siguiendo los supuestos de respeto por la tradición y las características locales que han dado a cada ciudad una fisonomía propia, al mismo tiempo que hacía énfasis en la comunidad, Brunner sostenía como argumento más importante en la ruptura del trazado en damero que había “la necesidad de lograr una identidad y unas características locales que respondieran al contexto urbano y que empezaran a desarrollar elementos de identificación

¹³ Andreas Hofer. Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Ancora editores. Bogotá 2003
Pág. 116

¹⁴ *Ibíd.* Pág. 119

¹⁵ Carlos E. Hernández. Las ideas modernas del plan para Bogotá. El trabajo de Le Corbusier, Wiener Y Sert. IDCT. Observatorio de Cultura Urbana. Bogotá 2004. Pág. 32

de los habitantes de una comunidad con su barrio”¹⁶. No obstante la labor del austriaco no llegó nunca a redondearse en un real plan urbanístico que englobara todos los aspectos pertinentes propios de una empresa de esta magnitud, lo cual llevó a que hubiera en este periodo “un accionar fragmentario de la planeación y que está representado gráficamente en el tipo de instrumento utilizado recurrentemente por el profesor Brunner: el plano de un fragmento específico de ciudad que se añade, en su particularidad, a la suma de particularidades en que se va constituyendo la realidad urbana de Bogotá. A lo sumo casi a regañadientes Brunner propuso un plan vial para toda el área central de la ciudad, consistente en la ampliación - mínima, en algunos casos imperceptibles- del perfil de algunas calles y carreras”¹⁷.



En rojo ensanches propuestos por Karl Brunner para Bogotá Fuente Bogotá CD

Si bien un plan urbano general no llegó a materializarse, es significativo el hecho de que una de las primeras propuestas propugnara por el orden en el tráfico, comenzando a quitarle a la movilidad esa homogeneidad que la había caracterizado a lo largo de toda la historia, revelando las evidentes diferencias entre calles de uso vehicular o peatonal dominante. Más interesante aún resulta el hecho mismo de los parámetros urbanísticos con que se construyeron algunas vías en la ciudad. Tal fue el caso de la Avenida Caracas y la carrera

¹⁶ Andreas Hofer. Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Pág. 119

¹⁷ Rodrigo Cortes. Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá (1900 – 1990) Trabajo profesoral. Bogotá 1995 (mimeografiado). Pág.

22 (Park Way), vías que se erigieron teniendo en cuenta el argumento de que “las nuevas exigencias de la circulación podrían ser compatibles con la tradición de los paseos”. Con el trazado de la Avenida Caracas “Brunner vinculó una línea de alta capacidad de conexión con un bulevar representativo (...) la importancia del proyecto radicaba principalmente en la configuración del espacio. La separación de las calzadas y los caminos por medio de fajas de árboles y prado”¹⁸.



Avenida Caracas Fuente (Andreas Hofer)

Las ideas que guiaron las intervenciones en la ciudad de este periodo, marcaron un definitivo enfrentamiento entre dos eras de urbanismo y planificación en la ciudad que se hicieron manifiestas incluso en lo que respecta al tema de la movilidad. A Brunner se le debe el trazado y la construcción de la Avenida Caracas, que si bien es una avenida amplia y generosa en la dimensión de sus calzadas, esta concebida, desde su diseño mismo, como una ruta de conexión con fines estéticos y recreativos. No es la búsqueda de la velocidad el principio que guía el trazado de la vía, es más bien una apuesta por el peatón, por el paseante que disfruta del entorno mientras se dirige a su trabajo. El paseo Bolívar y el Park Way fueron otros ejemplos de obras que siguieron fieles a esta concepción urbanística, de igual forma lo fueron el trazado vial de algunos barrios como Palermo y Campin. En esta ciudad el tranvía aun no constituye un estorbo para el planificador.

¹⁸ Hofer Andreas. Kart Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Pág. 149

3.2 BOGOTÁ Y EL URBANISMO FUNCIONAL. LA AZAROSA DÉCADA DE LOS CUARENTA.

Parecería que una de las características propias de la modernidad fuera destruir; las generaciones proclamadas (o autoproclamadas) como modernas lanzan un juicio tajante contra las generaciones anteriores y la propuesta es bastante clara: quitar para poner cosas nuevas. Ya lo hacía ver R. Sennett, quien señalaba como en el acto moderno por antonomasia, la Revolución Francesa, “el deseo revolucionario era el de volver a empezar de cero, lo que significaba desprenderse del pasado (...) era el sueño de volver a empezar de nuevo sin trabas”¹⁹, la anterior civilización se destruía antes de crear una nueva y eso en no pocos casos significaba un alto grado de violencia. Significaba esto el que las figuras del pasado tenían que recibir la muerte en cierta manera, gracias a la acción de una guillotina o en otros casos, como veremos aquí, bajo el efecto arrasador de un bulldózer.

El quinquenio que precedió al año de 1950, e incluso los primeros años de esta década, van a estar signados por dos elementos fundamentales siempre presentes en la cabeza de sus planificadores: demoler – si se quiere destruir- y convertir sus avenidas en vías rápidas. La gran avenida, durante estos años, va a constituirse en el gran símbolo en el cual se conjugarán muchos de los ideales de esta entusiasta generación. La búsqueda de velocidad fue la característica más significativa de estos diseños que ya no tenían nada que ver con el bulevar del urbanismo de Brunner, donde lo lento y lo viejo se daban cita para producir como resultado un enorme error urbano, algo que ellos mismos calificarían como la era del “apogeo del desorden, de la ignorancia y del desatino”.

Los arquitectos profesionales defensores del tipo de arquitectura funcionalista dejaban en claro la distancia que toman con lo que denominaban “el urbanismo feudal” y ponían de manifiesto la apremiante necesidad de reestructurar la ciudad. Esta necesidad había comenzado a operar muchos años antes de que se efectuaran las primeras intervenciones, de ello había quedado el rastro en “varios acuerdos, leyes y planes, que se presentaban como una serie de intentos de insertar la ciudad en un enfoque moderno (...) El plan Soto

¹⁹ Richard Sennet. Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Alianza Editorial. Madrid 1997. Pág. 316

Bateman de 1944, que plantea la primera norma de zonificación para la ciudad; el plan vial de la Sociedad Colombiana de Arquitectos de 1945; el plan vial de la revista Proa de 1946; el plan Mazuera de 1948 cuyo objetivo era la reconstrucción de Bogotá”²⁰

Poco a poco va tomando arraigo la idea de que Bogotá se encontraba en situación de premodernidad y cuyos peores defectos eran ser fea y provinciana. Así en un texto de la época, firmado por la promoción de arquitectos en 1945 se aseguraba que “Bogotá no fue planificada, Bogotá resultó. Su crecimiento y desarrollo han sido anormales. Cuando un organismo viviente es anormal se llama fenómeno o monstruo y generalmente se le exhibe en frascos”; además en el mismo artículo se aseveraba que los mejores terrenos para la construcción estaban en el centro de la ciudad, pero en ese momento “el centro de la ciudad las manzanas son mezquinos huertos de papayos, brevos, duraznos etc.”²¹. La solución a tantos problemas, se afirmaba entonces, era acoger los postulados de la Carta de Atenas y de los CIAM, los cuales proporcionaban las herramientas no solo para hacer frente a esta penosa situación de atraso, sino también para corregir los errores de otros tiempos, es decir para enfrentar “los planos criminales de urbanizadores y urbanistas picoteros que ensayaron sus trazados en una penosa era que se llama urbanismo feudal; caracterizada por la inexistencia de técnica en el crecimiento de Bogotá y donde han prevalecido los burdos tanteos”²².

La situación era entonces para muchos bastante clara pero no muy halagadora, pues se alegaba que “las mismas llagas de los siglos pasados aun subsisten. Vimos que Bogotá fue desaseada, misérrima, congestionada, plena de desolación y de tristeza. Pero nosotros invitamos a las gentes que entienden de aseo y de higiene a dar un paseo por los barrios del sur, de oriente y de occidente. En ellos la sordidez, la carencia de higiene, la aflicción, el desconsuelo y la angustia son quienes reinan”²³, y la solución saltaba a la vista, se debía ordenar y dirigir el crecimiento de Bogotá racionalmente y eso, se concluía, solo podía llevarlo a cabo el mejor urbanista del mundo: Le Corbusier.

²⁰ Calos Hernández. Las ideas modernas del plan para Bogotá. Pág. 69

²¹ “Para que Bogotá sea una ciudad moderna” *Revista Proa* No. 1 Agosto de 1946 Pág. 21

²² “Planos criminales” *Revista Proa* No 9 Noviembre de 1947 Pág. 16

²³ “El caso clínico de Bogotá” *Revista Proa* No 10 Marzo de 1948 Pág. 15

El encargo del plan regulador al arquitecto Suizo por parte de la ciudad en 1949 generó enorme expectativa en amplios sectores de arquitectos y urbanistas de la ciudad que veían con esperanzador anhelo que una de las figuras más relevantes del urbanismo mundial se ocupara de la labor de poner en regla el desorden de la capital colombiana, desorden que generaba atraso y miseria. Las voces de aceptación no se hicieron esperar, la mayor parte de ellas abrazando con verdadero entusiasmo la contratación del genio. En las páginas de la revista Proa se podía leer que “con el acuerdo 88 de 1948, por el cual se autorizó al alcalde a contratar los servicios de un urbanista foráneo, se comenzó a tratar de poner al derecho lo que tan torcido iba. Y el filósofo de la nueva arquitectura, padre del CIAM y jefe reconocido de una revolución, cuyo ideario está basado en el funcionalismo arquitectónico-urbanístico, aceptó la poderosa tarea de dotar a Bogotá de un plan regulador capaz de solucionar sus más urgentes necesidades”,²⁴ penurias que se volvían cada vez más palpables y por lo tanto no podían dar más espera, se argumentaba entonces que la ciudad necesitaba de manera perentoria “corregir sus defectos, estudiar su circulación, situar sus principales edificios, asignarles zonas verdes, ubicar los núcleos humanos que la integran, curar sus llagas de presentación arquitectónica, hermosearla y señalarle el camino que ha de facilitarle un desarrollo menos penoso, tarea que estos arquitectos adquirieron con el encargo del plan. Al alcalde don Fernando Mazuera, conecedor de las miserias urbanas de esta ciudad se debe tan importante iniciativa”,²⁵.

Pero si en los círculos académicos las ideas eran acogidas con un fervor casi religioso, en algunos sectores las nuevas propuestas alcanzaron a levantar ciertas suspicacias; durante varias entregas en algunos diarios de la época se lanzaron serias críticas contra la OPRB (Oficina del plan regulador de Bogotá), se insistía entonces que “nadie desconoce la urgencia que tiene Bogotá de un plano que por una parte regule y organice su crecimiento, y por otra dé a la actual ciudad aspecto más acorde con las exigencias de la vida moderna, sin que ello implique la necesidad de arrasarla, para hacer de una ciudad vieja y con un pasado histórico una ciudad flamante y lecorbusiana”,²⁶ y en otro artículo se señalaba con

²⁴ Revista Proa No. 34 Abril de 1950 Pág. 32

²⁵ “Le Corbusier y el Plano regulador de Bogotá” Revista Proa No 21 Marzo de 1949 Pág.12

²⁶ “Bogotá futuro” *El Tiempo* Julio 1 de 1949 Pág. 3

cierto disgusto que “lo que más impresiona y molesta es el tiempo que vamos a perder y los disparates que se pueden hacer al amparo del famoso plan, confiado a manos, a más de inexpertas, intoxicadas por un mal digerido lecorbusianismo”²⁷.

Es significativo anotar que algunos de los presentimientos que embargaban a esta minoría inconforme acabarían cumpliéndose años más tarde. Muchas de las obras propuestas por Wiener, Sert y Le Corbusier, autores del plan regulador, fueron olvidadas en los anaqueles de la OPRB. A la imposibilidad económica de poner en marcha muchos de los proyectos se le sumó la llegada al poder de Rojas Pinilla que tendría otra concepción de desarrollo y progreso. En este periodo se llegó incluso a que, otrora acérrimos defensores, comenzaran a observar el plan regulador con ojos más críticos y menos pasionales.

Por otra parte, muchas de las obras de infraestructura de la dictadura nunca obedecieron a un plan general para la ciudad. De hecho en no pocos casos, gran parte de las ejecuciones iban en abierta contradicción con las recomendaciones suministradas por los arquitectos encargados de los trabajos del Plan Regulador, así la dictadura “se embarco en grandes realizaciones de manera muy pragmática e inmediateista, sin plantear ni muchos ni muy complejos interrogantes sobre los posibles efectos de sus obras sobre la estructura de la ciudad –existente o futura- sin embargo escogió actuar sobre muchos de los elementos definitorios de la forma urbana, con plena conciencia – heredada del armazón del plan piloto- del efecto multiplicador que era posible lograr si así se operaba”²⁸, este sería el golpe de gracia que sepultó para siempre el gran proyecto de transformación de la ciudad formulado por el ilustre arquitecto suizo y sus colegas establecidos en New York. La sentencia de Le Corbusier en 1947 adquiriría vigencia en este nuevo contexto, según la cual “el caso urbanístico de Bogotá se parece a una de esas señoritas que a los 17 años decidiera abandonar el hogar para entrar en la aventura de una vida sin control”²⁹.

²⁷ “Con el señor alcalde y con el señor Le Corbusier” *El Tiempo* Julio 31 de 1949 Pág. 4

²⁸ Rodrigo Cortes. *Del Urbanismo a la planeación en Bogotá (1900 – 1990)* Pág. 32

²⁹ *Revista Proa* No. 8 Agosto de 1947 Pág. 5

3.3 CONSTRUIR DEMOLIENDO

La suerte corrida por el frustrado proyecto no significó nunca que los entusiastas defensores durante el periodo de su preparación se quedaran de manos cruzadas. Para todos ellos, autoproclamados “médicos de las ciudades”, las acciones no debían postergarse, su fe en el progreso alimentaba constantemente el anhelo por tener una ciudad moderna. La impronta era tan simple como determinante, una ciudad moderna es una ciudad veloz y para ser veloz había que construir avenidas. Los planes viales del 44 (Soto-Bateman) y del 46 (Revista Proa) así lo dejaban ver.

En la presentación del plan vial de la revista Proa se hacían las siguientes consideraciones:

Todo el problema actual reside en el hecho de que Bogotá tiene demasiadas calles incapacitadas para las actuales y futuras exigencias del movimiento de vehículos. La ciudad tiene muy pocas calles anchas. Con calles anchas se llega pronto al lugar de trabajo. La calle ancha es valorización.

Pero consideramos que el actual procedimiento paulatino aplicable al ensanche de tantas calles, es arcaico, antieconómico, antiestético, nada estético, inoperante e insólito; es el procedimiento de las sangrías, pero esta terapéutica en urbanismo como en medicina esta archivada. Bogota necesita de cirugía; de cirugía siglo XX y en gran escala³⁰.

Un hecho sintomático de este frenesí por la circulación rápida es el que las primeras propuestas de la comisión de obras para la Conferencia Panamericana sea la construcción de vías. En efecto, la intranquilidad de dirigentes y planificadores por tener algo que mostrar a los distinguidos visitantes, llevó a que el cabildo municipal, por medio del acuerdo numero 2 de 1946 dispusiera la ampliación de 11 vías de tránsito urbano y la construcción de una gran avenida. La junta encargada de planear las obras (y de administrar los 15 millones y medio de pesos destinados para tal fin) estaba integrada por el ingeniero Laureano Gómez, jefe de la sección de planeación, quien estaría acompañado por Manuel de Vengoechea, Carlos Martínez, Manuel J. Robayo entre otros. La labor más apremiante de este grupo de personas constituía poner en marcha las obras de la colosal Avenida de la Américas la cual fue “ideada dos años antes (1944) por la sociedad Colombiana de Arquitectos, para descongestionar el tránsito hacia los municipios del

occidente de Bogotá y hacer que las nuevas urbanizaciones se oriente nuevamente hacia el río y no sigan dispersándose a lo largo de las estribaciones de Monserrate y Guadalupe”³¹. La Avenida fue construida y se constituyó en una obra sin precedentes en el entramado vial de Bogotá; además se perfiló como una obra que iba en abierta oposición al estilo urbanístico que inspiró la construcción de la Avenida Caracas.

Como símbolo máximo de expresión de lo moderno en la ciudad, para la nueva Avenida de la Américas se previó la instalación de semáforos o señales luminosas sincronizadas, los cuales conforme aumentara el número de vehículos que circulaban por ella debían ser instalados en los cruces, la reglamentación exigía la eliminación de todos los elementos que obstruyeran el paso por la vía o afectaran su calidad estética, como consecuencia de ello estaba prohibido “en ambos sentidos de la avenida el tránsito de ganado, aves, recuas conducidas por pastores o por jinetes. Igualmente no es permitido el tránsito de vehículo de tracción animal. Tampoco podrán transitar carritos, “zorras” o volquetas animadas por personas”³². Estas medidas que en su momento no generaron mayor controversia, un par de años después fueron objeto de algunas protestas al tratar de imponerlas en el conjunto de vías de la ciudad. Un articulista manifestaba entonces que “ los humildes acarreadores de zorras no pueden entender por qué en nombre de la estética, se les prohíbe conducir su modesto vehículo por más de 50 calles centrales de la ciudad a partir de las 9 de la mañana. Desde luego las severas restricciones, impuestas por la alcaldía quieren hallar su fundamento en la necesidad de resolver parcialmente el problema de la congestión al tránsito, pero la buscada solución sería de tan insignificantes beneficios, que la única justificación aparente de la medida surge de preocupaciones meramente estéticas, como si se tratara de no darle al turista el espectáculo de la ruana proletaria y de la desmedrada carretilla por las calles más bonitas de la ciudad”³³.

Fruto de esta convulsionada época fue también la construcción de la avenida del Libertador (carrera 10^a) la cual se convirtió en una verdadera obsesión para su principal promotor el

³⁰ “Las futuras grandes avenida de Bogotá” *Revista Proa* No. 2 Septiembre de 1946 Pág. 20

³¹ “Para la Panamericana” *Semana* Septiembre 7 de 1947 Pág. 18 Como arquitectos y urbanista, la obra fue dirigida por Carlos Martínez, Herbert Ritter y E. Burbano.

³² Herbert Ritter. La Avenida de la Américas . *Revista Proa* No. 1 Agosto de 1949 Pág. 32

³³ “Defensa de los “zorreros”” *El Espectador*. Agosto 26 de 1949 Pág.4

alcalde Fernando Mazuera. Esta vía prevista por la Sociedad Colombiana de Arquitectos dentro de las propuestas de su plan vial de 1945 y que atravesaba una ciudad de 400 años de existencia, era una verdadera necesidad para este alcalde, quien retomó el proyecto y dedicó todas sus energías para llevarlo a cabo. En una entrevista concedida a un medio capitalino el alcalde dejaba en claro su punto de vista, en aquel momento afirmaba “yo considero que la necesidad más urgente de Bogotá es la conclusión de los trabajos de la Av. Caracas y las obras de construcción, demolición y pavimentación de la carrera décima que marcan nuevos rumbos al progreso futuro de la ciudad”³⁴.

El periodo de la alcaldía de Fernando Mazuera entre 1947 y 1949 estuvo marcado por el signo de la construcción y las obras públicas. Desde su llegada a la alcaldía en febrero de 1947 la instrucción era clara, construir para dar un nuevo rostro a la ciudad de cara a la Conferencia Panamericana pero también de cara al progreso mismo de la urbe. Después de abril de 1948 la tarea sería aun más apremiante, reconstruir a Bogotá.

La labor fue asumida, y en unos pocos meses ya se mostraban los primeros resultados que se reseñaban por algunos con cierto asombro:

Piqueta en mano, el alcalde de la ciudad señor Mazuera Villegas, continúa su tarea demoledora. El prestigio de nuestros burgomaestres no se obtiene construyendo sino destruyendo. La ciudad que se sabe fea, no protesta ante las arremetidas del progreso y dinámica, que le dan el aspecto de una villa recientemente bombardeada. El público se complace en asistir al espectáculo de los “caterpillars” y los “Bulldozers” que con sus gigantescas manos metálicas desplazan los escombros de lo que fue la habitación la residencia de millares de bogotanos³⁵.

Los bogotanos, poco acostumbrados a este frenético ritmo de demoliciones, quedaban asombrados frente al dinamismo de su alcalde que había llegado para hacer progresar la ciudad. Todo era nuevo para el ciudadano de a pie que acudía impávido a la caída del pasado “miserable” y “vergonzoso”.

Los conatos de censura o cuestionamiento pasaban sin causarle daño alguno al alcalde, quien “ya estaba acostumbrado a que para poder crear hay que someterse a la justa crítica

³⁴ Cromos Agosto 18 de 1948 Pág. 40

³⁵ “Ciudad arrasada” *Semana* Junio 28 de 1947 Pág. 4

y a todos los reproches de una sociedad que no esta acostumbrada a un movimiento nuevo ni a ver que se le esta impulsando en forma dinámica y progresista”³⁶.

Vale la pena resaltar aquí algunos aspectos sumamente relevantes para entender muchos de los acontecimientos ocurridos en Bogotá en los últimos años de la década de los cuarenta. Para la prensa capitalina e incluso para los políticos mismos, uno de los factores que actuaban en favor de Mazuera era el hecho de que había viajado cerca de 23 veces a los Estados Unidos en 25 años de vida de negocios, es decir, casi una vez por año, por lo tanto no era muy probable encontrar persona más conocedora del medio estadounidense que él, y esto en un periodo en que la superpotencia irradiaba al mundo con su poderío, era una verdadera virtud.

En Colombia y particularmente en Bogotá, el recelo con que se había mirado al país del norte por causa de la perdida de Panamá ya no encontraba mayores partidarios. El boicot al tranvía para municipalizarlo y quitárselo a los “odiosos Yankees” hacia parte del acervo anecdótico de tiempos ya remotos y olvidados. Ahora, Estados Unidos era el modelo cultural a seguir; de un momento a otro los medios impresos de comunicación capitalinos publicaban cada vez con mayor frecuencia fotos de New York, las imágenes del cine mostraban “en forma directa e incontrovertible, y a nivel masivo, la posibilidad de otras formas de vida, de mundos alternativos sin necesidad de viajar, desde una cómoda butaca, los bogotanos veían como el resto del mundo empezaba a hacerse presente en sus vidas (...) existía por primera vez una referencia, un parámetro comparativo donde situar la vida colectiva: el bogotano de repente se encontró más pobre, más provinciano, más cercano al mundo y a la vez más distante”³⁷, y esa distancia era la que mortificaba, la que incomodaba y no dejaba en paz a un sector de la ciudad que veía en Mazuera una suerte de salvador y este a su vez veía en los Estados Unidos la formula salvadora. Sin embargo, la situación en ambos países era bastante disímil y el dinamismo de la construcción en la nación Norteamericana respondía a otras preocupaciones.

³⁶ Fernando Mazuera. Cuento mi vida. Bogotá 1972 Pág. 221

³⁷ Silvia Arango. Evolución del espacio urbano en Bogotá en el siglo XX. Tesis doctoral Universidad de Paris. Abril de 1979, Pág. 88

En la segunda posguerra, los Estados Unidos prácticamente habían logrado dejar atrás los traumas ocasionados por la crisis del 29. Todos los recursos que habían sido empleados para atender las necesidades de la guerra dejaron al país con una buena infraestructura industrial, lo cual dejaba a este país en una muy buena posición frente a sus competidores europeos, quienes tuvieron que sufrir de manera mucho más rigurosa los efectos de la guerra.

Por otra parte en las ciudades norteamericanas una fiebre de construcción influida principalmente por el “boom” suburbano se apodero de muchos de sus planificadores. Gracias a esto “a finales de los años cuarenta y durante los cincuenta miles de millas de tierra de cultivo norteamericano desaparecieron bajo la presión de los planificadores; en un chiste del New Yorker se veía a los miembros de una familia tradicional de agricultores sentados en el porche de su casa mientras que un bulldozer avanzaba por encima de una colina cercana y la madre gritaba: papá coge la escopeta que ahí vienen los barrios residenciales”³⁸, esta expansión de la ciudad norteamericana estaba sustentada en la aparición de vías rápidas o autopistas que permitían la posibilidad de ir en automóviles a lugares donde los viejos tranvías y trenes ya no lograban llegar.

El auto privado, en estas condiciones, se comenzó a erigir como un elemento indispensable en la vida. Esto incluso suscitó la crítica airada de algunos intelectuales como L. Mumford, quien observando algunos de los fenómenos que se desarrollaban durante este periodo sostenía que “el modo de vida norteamericano está fundado no sólo en el transporte motorizado, sino en la religión del automóvil, y los sacrificios que la gente está dispuesta a hacer en aras de esta religión esta fuera de la crítica racional (...). Para la mayor parte de los norteamericanos el progreso significa aceptar lo que es nuevo porque es nuevo y desechar lo que es viejo porque es viejo”³⁹. La crítica de Mumford condenaba la visión urbanística en la que el peatón debía desaparecer del escenario urbano para dar paso al viajante motorizado en un orden urbano en el que la única preocupación era la velocidad y cuya época estaba determinada por la acción “del bulldozer y el exterminador”.

³⁸ Peter Hall Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX. Ediciones del serbal Barcelona 1996, Pág. 302

³⁹ Lewis Mumford. La carretera y la ciudad, En: revista Camacol No. 57 Diciembre de 1993 Pág. 90

El caso de la ciudad de New York, en el periodo de la segunda posguerra, fue uno de los más importantes por la magnitud de los proyectos que allí fueron puestos en marcha. Si bien la revolución del automóvil había ocurrido hace ya varios años con la introducción del modelo T de Ford, ahora se veía necesario darle un impulso aún mayor bajo un nuevo orden urbano centrado en la autopista, un nuevo orden que “integró a toda la nación en el flujo unificado cuya alma fue el automóvil. Este orden concibió la ciudad como un obstáculos al tráfico y como escombreras de viviendas no unificadas y de barrios decadentes”⁴⁰, la tarea, afirma Berman, tenía sus objetivos claramente trazados: había que dar pasó a las fuerzas de la historia, al progreso y a la modernidad y para ello había que actuar efectivamente no importaba que el camino tuviera que abrirse con un “hacha de carnicero”⁴¹.

Pero si en New York actuaba el hacha de carnicero de R. Moses, en un contexto totalmente diferente y atendiendo a problemas completamente disímiles, en Bogotá con los ojos puestos en el país del norte actuaba “Fernando el demoledor”, título con el que los bogotanos habían investido a quien demarcaría la senda del progreso de la capital colombiana. Los hechos eran patentes, pues “como demoledor, el alcalde Mazuera ha ganado al señor Sanz de Santamaría. En una semana se fue abajo toda la cuadra situada entre la carrera 13 y la carrera 7, en las calles 30 y 31. La carrera 9 entre calles 24 y 25 se ha abierto ya y la carrera 14 (av. Caracas) continua su marcha para empalmar con el sector sur de la ciudad, del mismo modo se han destruido las casas que comunican al patio del capitolio”.

Algunas acciones sin embargo no pasaron del todo desapercibidas y las voces enfurecidas de algunos contradictores no se hicieron esperar. Mientras las demoliciones, construcciones y ensanchamientos seguían su curso, en las columnas de algún periódico capitalino se podía leer que “Bogotá es una de las ciudades más inarmónicas del mundo, a causa de que nos hemos empeñado en la vana tarea de injertar a Norteamérica en la

⁴⁰ Marshall Berman. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. Ed. Siglo Veintiuno Bogotá. 1991 Pág. 323

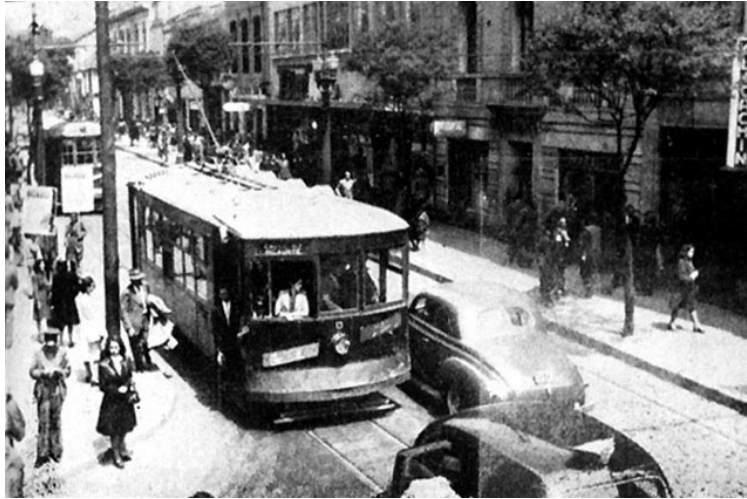
⁴¹ Para un estudio más detallado ver: Marshall Berman. Todo lo sólido se desvanece en el aire Pág. 300 - 328

planicie de los Chibchas. El leit motiv de los alcaldes y concejales de los últimos lustros ha sido siempre el mismo ampliar calles sin ton ni son”⁴².

Los ámbitos en los que operó esta influencia foránea fueron tan variados y diversos que resultaría infructuoso enumerarlos aquí. Pese a esto, las transformaciones físicas que ocurrían en el espacio urbano como producto de esta influencia, por su magnitud y características difícilmente podían pasar inadvertidas, pues sus secuelas operaban más rápido que en cualquier otra esfera. Muestra de ello fueron la búsqueda de velocidad a través de las avenidas, las cual se convirtió en el signo determinante de los tiempos modernos y en pro de ella la ciudad cambió, perturbando claramente las formas de transporte y movilidad que existían en la urbe y por ende las relaciones de quienes diariamente hacían uso de ellas.

⁴² Camilo Pardo Umaña, “La ciudad Antigua y La ciudad vieja” *El Espectador* Agosto 5 de 1949, Pág. 4

4. LAS MASAS EN MOVIMIENTO



*Mis recuerdos se remontan en este momento al año de 1939. El país y Bogotá seguían creciendo.
Los pobres seguían esperando que la “República Liberal” les diera todo lo que les faltaba
y los ricos temiendo que la “Revolución en Marcha” los despojara de todo lo que les sobraba.
El tiempo se encargó de destruir las esperanzas de los unos y los temores de los otros.
La ciudad, en su carrera al norte, se había detenido en la Avenida de Chile,
pero el barrio de moda era el Teusaquillo.
Los muchachos hasta los dieciséis años usaban pantalones cortos
y todos los jóvenes y viejos sombreros de fieltro.
El tránsito de vehículos y peatones comenzaba a congestionarse,
pero aún no habían sido derogadas las buenas maneras y el ingenio bogotano conservaba su vigencia.*

Alvaro Salom Becerra

4.1 LO URBANO QUITA LOS CORTÉS, LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ 1938 - 1946

El primer automóvil que rodó por las calles bogotanas fue un cadillac y lo hizo en 1903, como era común en aquella época con los artículos suntuosos traídos del exterior la maquina llegó a la sabana desarmada y a lomo de mula. Para 1927 recorrían la ciudad cerca de 1143 automóviles, cifra que en 1940 llegaría a 4327 y en 1950 había ascendido a 11.834. Números similares de crecimiento presentaba el parque automotor de servicio público.

Para los bogotanos de 1939 muy lejos estaba la época de los tranvías halados por dos tratinados animales que comenzara a deambular por la ciudad en diciembre de 1884, ya incluso a nadie sorprendían las “tirantas” de los tranvías eléctricos haciendo saltar chispas

en su contacto con los cables que proporcionaba la energía al carro. Los automóviles y buses ya comenzaban a hacer parte del paisaje cotidiano de la ciudad.

Poco a poco Bogotá se volvió más populosa fue adquiriendo un nuevo cariz de ciudad moderna, de ciudad masificada. El número de gentes que arribaba comenzó a trastornar los hábitos de los que ya se encontraban establecidos hace tiempo. Algunos notaron que las costumbres empezaban a cambiar “comenzaron a aparecer viviendas precarias en terrenos baldíos que muy pronto constituyeron barrios, se hizo difícil tomar un tranvía o un autobús. No se tardó en advertir que comenzó a cambiar el comportamiento de la gente en la calle, en los vehículos públicos, en las tiendas. Antes se podía ceder cortésmente el paso. Ahora era necesario empujar y defender el puesto, con el consiguiente abandono de las formas que antes caracterizaban la urbanidad”⁴³, y esto de manera particular perturbó a la sociedad bogotana; primero fueron unos pocos suspicaces los que notaron como los comportamiento en la calle estaban transformándose, ahora la indiferencia y la indolencia se hacia un rasgo común de los habitantes y pronto este sentimiento se generalizó, y la idea de estar viviendo en otra época dejó de ser exclusiva de unos pocos.

Fue en el tráfico urbano donde de manera más determinante esto se hizo palpable, al cambiar drásticamente el panorama de la ciudad. Algunos se preguntaban si no había forma de evitar que esta situación se precipitase y tales inquietudes llevaron a que en 1939 desde el departamento de circulación y tránsito se plantearan algunas campañas como la llamada Semana de la Cortesía la cual pretendía hacer resurgir en los conductores y peatones la buenas



Fuente: revista Estampa Febrero de 1939

maneras en el trato y en las relaciones que día a día obligatoriamente se tenían que entablar en la calle. En concordancia con esto se reseñaba en la prensa de la época que “la semana

⁴³ José Luís Romero. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ed. Univesidad de Antioquia, Medellín 1999. Pág. 422

de la cortesía perseguía una elevada finalidad: hacer que el conductor y el peatón se dieran la mano y que de este dialogo resultara una nueva especialización urbana: la cultura automoviliaria. En realidad, los textos de urbanidad consultados hasta el momento, particularmente el del señor Carreño, no preveían esto que pudiera llamarse la posición del hombre ante el automóvil, del automóvil ante el hombre”⁴⁴.

Para los encargados de la regulación del tráfico de Bogotá en este periodo, parecía claro que las causas principales de los accidentes de tránsito eran la falta de modales y buen comportamiento de los ciudadanos tanto en los tranvías, como en los buses urbanos, automóviles particulares y las aceras.

Algunos comentarios con aire mordaz suscitados por los 7 días de cortesía fueron tema de algunas páginas centrales de medios impresos que anotaban los hechos ocurridos de la siguiente manera:

Un simpático tenorio va a la cabrilla. Una dama deja caer en estos momentos su cartera a la calle y el joven conquistador la convierte en una estampilla contra el suelo. La dama da un grito cortado. Se le oye una marca como de “rouge”.

-Oh! Perdón. –Dice el caballero

-No tenga usted cuidado. Fue culpa mía. Lamento una cosa, mi lápiz para los labios era único.

- Un porte tan exquisito no necesita del cosmético.

-Que gentil.

Un ademán versallesco del caballero. El ingenioso cachaco surge entonces y dice:

-Que refinamiento. Hemos inventado el carterismo automoviliario.

(...) pero no todo era humorismo, Versailles no estaba sino en el centro. En la periferia de la ciudad los accidentes se presentaban con toda normalidad. Con una diferencia los peatones reconocían su error y se abstendían de dar su denuncia ante los juzgados⁴⁵.

Durante estos años los accidentes de tráfico comienzan a incrementarse, solamente en el año de 1938, los fallecimientos por esta causa alcanzaron su punto más alto: murieron cerca de 78 personas, por ello las acciones y las campañas emprendidas para tratar de amoldar al pueblo a los cambios que experimentaba la ciudad se volvieron recurrentes, casi con la misma regularidad con la que son denunciadas la pérdida de la delicadeza y

⁴⁴ *Estampa: revista semanal de actualidad grafica*. Febrero 25 de 1939 Pág. 28

⁴⁵ “La Semana de la Cortesía” *Estampa: revista semanal de actualidad grafica*. Febrero 25 de 1944 Pág. 24

elegancia en los modos de actuar en público, especialmente en el ámbito de la movilidad y el transporte.

No eran, por tanto, los adelantos y los nuevos modelos de autos lo que más impresionaba a un notable grupo de ciudadanos, lo que más asombro causaba era que el obrero, el campesino, el recién llegado, el de ruana “ya no respetaba”, ya no media las distancias, la masa era la culpable de esta epidemia de mala educación, que en algunos casos conducía a la muerte; se volvió entonces urgente adquirir un auto para no tener que compartir con el populacho más de lo necesario y entonces la ciudad comenzó a transformarse en pro del “grandioso” artefacto, convertido de un momento a otro en indispensable.

Por otra parte en el transporte público la demanda comenzó a superar la oferta, y el otrora tranvía eficiente y amplio dejó de serlo. Viajar en el tranvía sucio, populoso y andrajoso era entonces una verdadera tortura para sus usuarios que denunciaban categóricamente una desmejora en el servicio, tal situación era descrita de la siguiente manera:

Con los tranvías llegaron los tumultos y dentro de ellos mucha falta de modales. La maquinaria se ha encargado de quitarle al hombre un poco de su naturaleza, o mejor dicho, de hacerlo parecer un poco menos gentil, más áspero, brusco o en una sola expresión mal educado. Y es que aquí en Bogotá no se ha sabido apreciar los inventos. ¿se ha visto muestra peor de mala educación que aquella que consiste en viajar en un tranvía cómodamente sentado, mientras muchas señoras tienen que someterse al bamboleo consecuente con un tránsito mal establecido? (...) No se necesita sino ser una persona medianamente viajada para poder afirmar como Dios manda, que aquí el grueso público –ya que claro hay excepciones- se comporta con los peores modales. Y no es porque no sepa literatura, ni música ni escultura. No, es porque quiere ser maleducado y los desarrollos y los inventos se adelantaron a la educación de la población (...) la cultura de la que nos hablan con tanto énfasis los apologistas criollos, no deja de ser un deseo, una ilusión que puede tener realización en muy contados miembros de la sociedad, pero que es triste y lamentable con relación al ochenta por ciento de la masa ciudadana⁴⁶.

Era esa masa ciudadana la que había que educar, adecuarla a las condiciones de una urbe que debía defender la tradición y sus valores como una de sus joyas más preciada. Teniendo presente este empeño, fueron varios los esfuerzos para tratar que el habitante

⁴⁶ Rodolfo Carnes. “Lo que dicen y lo que vemos en la capital” *Estampa. Revista semanal de actualidad gráfica*. Febrero 15 de 1941 Pág. 17 y 38

capitalino asumiera las nuevas circunstancias del cada vez más creciente tráfico bogotano. En alguna revista, por ejemplo, ciertos apartados hacían referencia al tipo de conducta ideal que se debía adoptar al viajar en tranvía o bus so pena de ser castigado con la indiferencia de algún amigo, que se negaría a saludarlo si se llegase a enterar de que en el transporte colectivo: “usted se dirige como un loco hacia un puesto vacío empujando jóvenes, mujeres y ancianos, a derecha e izquierda. O si ocupa dos asientos uno para usted y otro para sus pies. El mismo castigo resultaría probable si usted entabla conversación con extraños para luego gritar y encolerizarse cuando se entera de que vota por otro candidato; o es un lector de aquellos que mira por todos los lados el periódico del vecino, o no cede cortésmente el puesto a una dama”. Y para aquellos que utilizaban automóvil, que no era la masa pero también había que educar, se señalaba que no era pertinente “ser un Pablo Révere mecanizado que asusta a los amigos pasándoles cerca a toda velocidad y sin dejar de pitar. No es aconsejable tocar la sirena y pasar muy cerca de los autos detenidos y de los peatones. No sea usted de esos estúpidos temerarios que asusta a los paseantes no aplicando los frenos sino cuando ya los va a atropellar. Tampoco sea de los que insultan a los otros conductores y amenaza con llamar a la policía. No sea de los que pita cuando llega a la casa de alguien que le está esperando”⁴⁷.

Es significativo anotar que las normas de seguridad automoviliaria se confundían con normas de cortesía. De alguna manera en este momento no sólo importa la vida del peatón sino que también cumple un papel fundamental la buena impresión que el habitante urbano cause con sus comportamientos. No obstante, para este periodo la ciudad ya contaba con normas formales de circulación, expresadas en un código, sin embargo, su introducción va ser lenta y en no pocas ocasiones problemática, debido en parte a que la implementación de estas normas implicaba el uso de cierta simbología a la que muchos de los habitantes de la ciudad aun no estaba acostumbrados, tal fue el caso de “los semáforos que estuvieron muchos meses guardados en un rincón de la oficinas de la dirección de circulación, debido a que las gentes no se han podido acostumbrar a las ordenes obligantes de las lucecitas. El verde o el amarillo y el rojo nada les dice”⁴⁸.

⁴⁷ “Y sus modales ¡Que tal?” Estampa: revista semanal de actualidad gráfica. Diciembre 7 de 1940 Pág. 14

⁴⁸ “Jorge Moreno. Progresos y deficiencias de la circulación” *Estampa: revista semanal de actualidad gráfica*. Julio 12 de 1941 Pág. 22

Se preveía entonces que una solución a estos problemas era urgente, debido en gran medida a que los accidentes de tránsito presentaban un incremento constante, aunque de manera tenue. Se defendía la idea de que había que educar tanto a peatones como a conductores en el escenario más emblemático de la vida moderna: la calle. En vista de que las normas expresadas en códigos eran letra muerta, se solicitaban maniobras más efectivas para orientar al grueso de la población a comportarse adecuadamente en las calles y avenidas de la ciudad. Se declaraba entonces que la mejor estrategia era “la educación: todos los conductores, todos los peatones, niños y viejos, jóvenes y mujeres, debieran ser educados en los problemas del tránsito; el cinematógrafo puede servir para educar a los adultos; en las escuelas se debe dedicar algunas horas al mes a esta enseñanza. Esta campaña educativa será infinitamente mejor para disminuir los accidentes, que el famoso artículo del código penal que es sencillamente monstruoso en la practica”⁴⁹.

Pero la amabilidad, cordialidad y buen trato igualmente eran aspectos que se tornaban fundamentales en la prestación del servicio de transporte colectivo. Así lo dejaban entrever algunas medidas tomadas por la junta directiva de la empresa Municipal del Tranvía. Ellas se relacionaban directamente con las funciones que debía cumplir el cobrador de los tranvías, que como se sabe eran la imagen frente a los usuarios del servicio. A las normas generales de aseo, puntualidad y presentación, el cobrador del tranvía debía cumplir otros procedimientos adicionales consignados en el articulado del reglamento de tráfico, en él se leía textualmente como deber del cobrador:

Artículo 212: Para recibir los pasajes el cobrador comenzará a recorrer el carro por la banca de adelante y en voz alta pero con toda suavidad y educación irán repitiendo en cada banca: “los señores háganme el favor del pasaje”, en esta forma efectuara el trabajo con mayor rapidez (...).

Artículo 230: Deben (los cobradores) apresurarse por si solos a ayudar o subir y a bajar del carro a los ancianos y a los niños o a cualquier persona discapacitada.

⁴⁹ El tránsito un problema incipiente de Bogotá, en: Estampa: revista semanal de actualidad gráfica Enero 21 de 1939 Pág. 28 - 29

Artículo 232: los cobradores están en la obligación, previa consulta con el motorista, de llamar la atención con toda cultura a cualquier pasajero que en el carro no aguarde la compostura que le es obligatoria, o que irrespete a otro pasajero, especialmente si es señora o niña. Si el pasajero no atiende la insinuación de acuerdo con el motorista llevarán el carro hasta encontrar el próximo agente de policía y le expondrá el caso para que este lo haga bajar. Si no se encontrara agente de policía el motorista avisará que no continúa la marcha de su carro hasta que el pasajero se baje. En todo caso, los modales y el lenguaje de los empleados del carro deben ser de completa corrección, en forma que los demás pasajeros no tengan nada que reprocharle por su actitud⁵⁰.

No obstante, aunque las reglas fueran muy claras y su incumplimiento acarrearán sanciones económicas a los empleados que las violaran, durante estos años las normas que regían la forma de obrar de los cobradores rápidamente cayeron en desuso. Al cobrador comenzó a identificársele con un personaje disociador, de malas costumbres y cierta dureza en sus maneras de trato con los pasajeros del viejo sistema de transporte, algunos comentarios anotaban que “en tanto el tranvía rueda con su carga humana indiferente a todo, los cobradores con ágiles movimientos, van cumpliendo su cometido. Algunos no son precisamente modelos de cultura: -El señor me hace el favor...ahí la señora, la niña – Fíjese un poco hace ya siglos que le pagué, - Mis vueltas –Qué me dio la señora –Un billete de a peso. – Pues tiene que esperarse porque no tengo suelto. – Estos tranvías son una mugre – No es que sea una mugre señora, es que no se para sino en paraderos – Qué paraderos ni qué demonios eso es falta de organización”⁵¹. Pocos años después la crítica continuaba siendo implacable con los cobradores, un articulista de la época se refería a ellos en los siguientes términos:

Ah!, pero me faltaba lo peor y principal. Me faltaban los cobradores. Estos no son tales cobradores, sino auténticas lanzaderas. Es de verlos de aquí para allá, de allá para acá, gritando, hurgando, “sobando” a todo el mundo y cobrándole a cada pasajero los cinco centavos veinte veces cada dos minutos cuando el carro está ya repleto, pues lo curioso es que mientras la gente comienza a entrar, ellos se aplanan en el mejor puesto de la entrada, se ponen a fumar y a dárselas de dueños de la “Nemesia”, en vez de dedicarse a cobrar para evitar luego las incomodidades, los reclamos y hasta los permanentes y rápidos “conejos” que les ponen algunos. A propósito, señor gerente: ¿no existen

⁵⁰ Reglamento del departamento de tráfico, Tranvía municipal de Bogotá. Bogotá, Tip. Prag. Pág. 38 - 41

⁵¹ Luís Abello. A través de un Tranvía en Bogotá. En: Estampa: revista semanal de actualidad gráfica. Noviembre 23 de 1940 Pág. 40 - 41

disposiciones reglamentarias que impidan que esta clase de cobradores lo hagan parecer como un mono pintado en la pared... de los tranvías?⁵²

El hecho palpable era que la mezquindad atribuida al cobrador no sólo se debía a su falta de consideración con los pasajeros, sino también al hecho mismo de la inconformidad de muchos bogotanos con las reglas de regulación como la de la detención en sitios demarcados, a lo que se le sumaban las difíciles condiciones en las que se viajaba debido al aumento de la demanda. Igualmente las tensiones sociales se intensificaron lo que conllevó a que el enfrentamiento fuera más volátil entre la ciudadanía y los empleados del tranvía, que se sostenía eran ajenos a las reglas de urbanidad y además atropellaban todo un sistema que se consideraba tradicional; muchos se preguntaban con disgusto “por qué razón no se les exige a los conductores y cobradores de todos los tranvías, que estén afeitados, que tengan las manos limpias y que sean corteses con el público que, al fin de fines, es el que sostiene a la empresa”⁵³.

En la convivencia cotidiana de ciudadanos de toda índole, y conforme pasaban los años, el problema de los transportes parecía no ceder ni un ápice en el agobio a los habitantes de la urbe, ya no era solamente la “descortesía y la mala educación” lo que más impresionaba, ahora a ello se sumaba los tumultos, la incomodidad y la demora, problemas que desde luego siempre acompañaron de alguna manera la prestación de este servicio, pero que promediando la mitad de la década de 1940 parecía acabar hasta con la paciencia del más resignado de los bogotanos, la situación llegó a tal punto que para 1945 el problema de los transportes era considerado como el segundo en gravedad después del de la escasez de agua. El semblante dramático al problema se lo imprimieron los mismos usuarios que diariamente hacían uso del insigne aparato, hechos que quedaron consignados en los comentarios de un articulista:

- Oiga se tiró la embolada.
- Permiso, permiso que voy a bajar.
- Pare, pare, está sordo me pasó una cuadra.
- . Ah! Por miserables cinco centavos quiere que lo deje en la puerta de su casa.

⁵² Mario Ibero. Viajando en Tranvía. En: Sábado, Marzo 10 de 1945 Pág. 13

⁵³ Cinco preguntas al señor gerente del tranvía municipal de Bogotá, en: Santa fe y Bogotá Órgano de la Sociedad de mejoras y ornato. Enero y Febrero de 1946. Nos. 6 y 7 Pág. 28

- Viejo asqueroso qué está creyendo que mis rodillas también son asiento.
- me quemó la falda con su chicote. Deje de ser un patán.
- Ayayay, quién me pellizca. Patanes, groseros, marranos. Debían fijarse con quien tratan.
- Hombre no sea bestia, pase con cuidado que no esta arriando mulas.
- Uf! Que patanería esto si es que las señoras no pueden viajar en tranvías

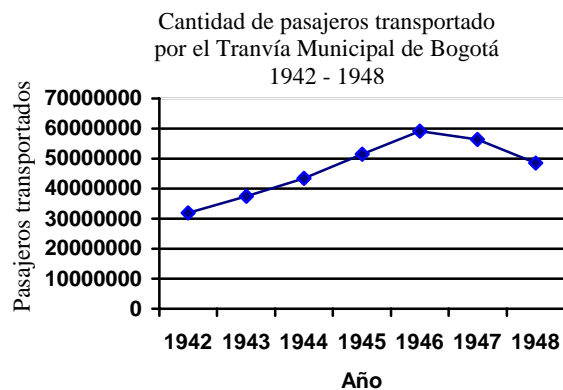
Por que los anteriores pregones y dichos, gritos y exclamaciones, protestas y berridos, y percances y directas e indirectas, como ya lo habrán cogido desde la primera silaba los lectores bogotanos, tienen lugar no en una casa de orates sueltos, ni en cualquier plaza de mercado, ni en una trastienda llena de borrachos sino lisa y llana y diaria y nochemente en el seno estrecho y tambaleante de uno de esos aparatos de tortura de ruedas casi cuadradas que las empresas municipales llaman tranvías⁵⁴.

Eran muchos los comentarios satíricos que aludían a las dificultades de viajar en tranvía debido al enorme número de gentes que hacían uso del servicio, en un texto de 1944 se dejaba consignada tal situación, en él se podía leer:

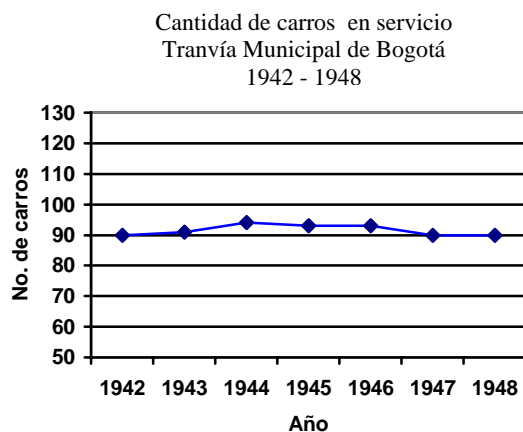
El lunes a eso de las siete de la noche tomé un tranvía. ¿Tomé un tranvía dije? Bueno pensé tomarlo. Me pare en la esquina. Se detuvo un carro de tipo cerrado. Y no recuerdo más. Apenas si surge de entre la bruma de mi recuerdo algunos pensamientos extraños y confusos. Como el de una fuerza invisible e irresistible que me lanzó, como un proyectil, por entre las masas de viajeros que obstruían la entrada. Más tarde supe que tal fuerza estaba compuesta por sesenta aspirantes a pasajeros que pretendieron ingresar al tranvía al mismo tiempo que yo y por la misma puerta. Recuerdo que entre gritos, protestas, maldiciones, arañazos, codazos, empujones, mordiscos y crujir de telas desgarradas, me encontré de pronto sentado sobre las rodillas de una hermosa empleada, que reposaba sobre las de un caballero que a su vez ocultaba a una venerable dama bajo la cual se encontraba el cobrador⁵⁵.

Y en efecto durante el tiempo transcurrido entre los años de 1943 y 1945 la empresa del tranvía aumentó la cantidad de pasajeros transportados significativamente manteniendo estable el número de maquinas en servicio, algunas cifras dan cuenta de esto, así, si para 1943 el tranvía movilizó cerca de 37.544.424 pasajeros, para 1944 la cifra ascendió a 43.448.356 llegando en 1945 a 51.499.803

⁵⁴ Mario Ibero. Viajando en Tranvía, en: Sábado, Marzo 10 de 1945 Pág. 13



Gráfica No 2



Gráfica No 3

Fuente: Anuario Municipal de Estadística. Cálculos del autor

Los problemas ocasionados por la segunda guerra mundial para la importación de maquinaria, tuvieron como consecuencia el hecho de que la agresiva competencia llevada a cabo por las cooperativas de buses en contra de la empresa municipal de transporte tuviera una tregua, esto debido a la escasez en la dotación de repuestos y llantas para los autobuses particulares, mientras que, por su parte, el “tranvía sobrellevó las dificultades con la existencia de repuestos en sus almacenes y con la experiencia acumulada de más de 30 años de ensamblar, reparar, y construir sus propios vehículos, así como de elaborar, cuando fuera indispensable las propias piezas de reemplazo”⁵⁶. Otro tanto ocurrió con los propietarios de automóviles quienes ante la imposibilidad de adquirir nuevas maquinas o repuestos para los ya usados, echaron mano de todo el ingenio posible, por tanto “no era raro encontrar llantas aparentemente inservibles, reacondicionadas mediante relleno de paja, papel periódico u otros materiales, con lo cual quedaban transformadas en llantas macizas que de alguna manera solucionaban temporalmente el problema. Floreció entonces una generación, hoy prácticamente extinguida, de mecánicos y latoneros, artesanos capaces de reparar casi cualquier cosa a base de una enorme habilidad y de los escasos recursos”⁵⁷.

La situación en la que se desenvolvía el problema de los transportes urbanos no parecía dilucidar una pronta solución. Los informes al respecto comenzaron a multiplicarse y cada cual iba llegando a sus propias conclusiones. Poco a poco los reclamos y protestas por las

⁵⁵ Algo sobre el tranvía. Colombianos valientes lucharemos, en: Sábado. Julio 1 de 1944 Pág. 12

⁵⁶ Luís E. Rodríguez. Empresas públicas de transporte en Bogotá. Siglo XX. Editor. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2003 Pág. 140

⁵⁷ Benjamín Villegas. Carros: el automóvil en Colombia. Pág. 47

formas de comportamiento poco amables y de descortesía que reiteradamente ocupaban las páginas de medios impresos fueron dando paso a notas que se ocupaban de los preocupantes niveles de accidentalidad que comenzó a experimentar la ciudad, y a reseñar propuestas de carácter más técnico que surgían de diferentes sectores preocupados por la circulación y el tráfico de la ciudad. Para algunos la acción de mayor importancia se centraba en la ampliación de las redes y carros del tranvía como ferrocarril urbano, hacia los nuevos barrios que estaban apareciendo en el sur de la ciudad. Otros creían que la mejor manera de actuar era ampliar la red de la empresa municipal de transporte pero sustentando la prestación del servicio en buses a gasolina. Otro sector opinaba que la tarea debía estar dirigida a controlar las cooperativas de buses ya que su surgimiento espontáneo y desorganizado, siguiendo la aparición de barrios clandestinos, podría ir en detrimento de los intereses del municipio. En consonancia con esta idea, Carlos Sanz de Santamaría, quien había sido alcalde de Bogotá, proponía adquirir el parque automotor de las empresas privadas y de esta manera continuar con el monopolio del transporte público urbano que redundaría en beneficio de los usuarios, pues se argumentaba que “al tomar el municipio este servicio, todo el personal que hoy trabaja en los buses particulares ingresaría dentro de la organización municipal; se dotaría de uniformes semejantes a los del tranvía y podría organizarse la movilización urbana en forma económica, lo que hoy no puede hacerse por las dificultades inherentes a la competencia de la empresa del tranvía con las empresas particulares de transporte”⁵⁸.

Otras estrategias estaban orientadas a dejar en manos de la empresa privada la movilización de pasajeros. Algunos eran de la opinión, según la cual había que adecuar la ciudad a las nuevas circunstancias de modernización, construyendo grandes y amplias vías y parqueaderos, hecho que repercutiría favorablemente tanto en el progreso del transporte masivo o colectivo, como de los usuarios de automóviles privados.

Fue en este mismo periodo cuando se propuso la construcción de un subway como solución más idónea a los inconvenientes del tráfico capitalino y algunos más optimistas

⁵⁸ Carlos Sanz de Santamaría. Transportes urbanos, energía eléctrica, teléfonos, en: registro Municipal. Bogotá Imprenta Municipal. Marzo 31 de 1944 Pág. 1

confiaban en que un plan regulador daría la respuesta satisfactoria a todos los males del sistema de movilidad de Bogotá.

Estos diferentes puntos de vista estarían en constante discusión durante la segunda mitad de la década de los cuarenta y en cierta medida cada uno de ellos actuó a su modo sobre la ciudad de mediados de siglo, pero ninguno de una manera sistemática y contundente. Por su parte el incremento poblacional seguía su marcha imparable, sin dar tregua, lo que llevó a que los gobernantes capitalinos intervinieran en el desarrollo de la urbe, en la mayoría de ocasiones atendiendo a vicisitudes propias de la coyuntura y con las exiguas herramientas con que contaban, intervenciones que generaron cambios profundos en la Bogotá de este periodo y que trastornó de manera definitiva el ritmo de la ciudad que sin pensarlo entro convertida en una ciudad masificada a la década de los cincuenta.

4.2 LA CIUDAD ADOLESCENTE O LA HISTORIA DE UNA VIDA SIN CONTROL MOVILIDAD EN BOGOTÁ 1947 – 1953



*El automóvil se perfeccionó, la ciudad se avergonzó de sus ríos,
los envolvió en una madeja y se los guardó en el seno.
Arrojo a la campiña su ferrocarril, porque los automóviles le pedían el paso.
Hundió en el subsuelo artificial del antiguo lecho las cabañas que lo bordeaban,
y con ellas las costumbres, los conceptos frívolos de la vida, y sobre todas las cosas,
el romanticismo que era condición inherente de nuestra raza
y que conducía a nuestros padres a la guerra civil por una definición filosófica.
Todo quedó enredado en las ruedas flexibles del automóvil.*

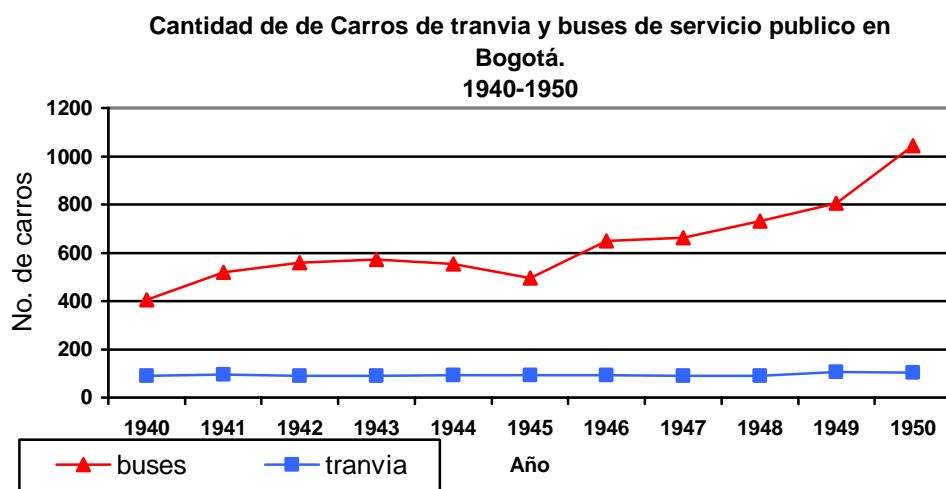
JOSE ANTONIO OSORIO LIZARAZO

En 1948, Hernando Téllez argüía que Bogotá apenas estaba dejando atrás su lastre de aldea grande y por efectos del impulso de las leyes del progreso se volvía civilizada, pero la ciudad se encontraba “a mi juicio en la etapa de la adolescencia, equivalente a aquella que en los seres humanos no permite adivinar con exactitud el límite entre lo que se abandona y lo que se adquiere, entre lo que se es y lo que se empieza a ya no ser”⁵⁹. Era un periodo de transformaciones a tan acelerado ritmo y en tan diversos campos, que para el habitante común se volvía difícil digerir todo lo que en ella acontecía.

En el caso de los transportes urbanos el fin de la guerra creó el escenario propicio para que las cooperativas de buses urbanos que habían visto diezgadas sus posibilidades de hacerle

⁵⁹ Hernando Téllez. 1948, en: Bogotá reseñada por cronistas y viajeros ilustres. Ed. Escala, 1978, Pág. 164

frente a la empresa municipal de transportes, retomaran nuevamente la agresiva competencia que habían tenido que abandonar de modo imprevisto por causas del conflicto bélico mundial. Nuevamente podían modernizar su flotilla de buses con nuevas maquinas y reacondicionar las existentes con repuestos importados. En el gráfico No. 4, se puede apreciar el impulso que se dio al negocio de los transportes privados inmediatamente después que la guerra llegó a su fin, al tiempo que la empresa municipal no tuvo mayores variaciones en sus adquisiciones ni durante el periodo del conflicto bélico ni después de él.



Gráfica No. 4
Fuente: Anuario Municipal de Estadística. Cálculos del autor

Pese a esto, se reseñaba a favor de la empresa del tranvía que un año antes al 9 de abril “de 5:30 A.M. a 7 P.M. una de las asociaciones de transportes privadas, con 312 buses, acarrear 156.000 personas y la empresa del tranvía en el mismo tiempo (con 100 carros) toma 163.000 pasajeros”⁶⁰.

Pero eran tiempos de cambios repentinos e imperturbables, la ciudad se extendida conforme su población iba en aumento y pronto la esfera de influencia se estableció mucho más allá de los tradicionales limites urbanos, donde sólo podían aparecer barrios ilegales con los subsecuentes problemas que una urbanización de este tipo traería. El ferrocarril urbano se hizo ineficiente e inexistente en estos lugares, demanda que atenderían los buses a gasolina en su mayoría administrados por empresarios privados, quienes en la medida en que eran

⁶⁰ Jacques Aprile-Gnisset, El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá, Bogotá, Centro cultural Jorge Eliécer Gaitán 1983, Pág: 84

un tipo de transporte más flexible podían fácilmente llegar a la periferia de la ciudad por nuevas carreteras y vías generalmente en mal estado.

De tal forma, el más antiguo medio de transporte de la época comenzaba a mostrar debilidades en uno de sus más importantes elementos, a saber, la cobertura. Desde las perspectivas de quienes regían los destinos de la ciudad esta incapacidad para ampliar la red de cobertura se debía en parte a motivos económicos pues “la empresa tranviaria no cuenta con divisas para importar nuevos materiales y por esta causa no logra extender sus líneas a los más lejanos barrios obreros. En el concejo después de una intervención de Rafael Castillo se aprobó una moción para pedir que la cobertura no prosiguiese”⁶¹.

Después del 9 de abril la introducción sistemática de buses a gasolina importados de Estados Unidos y Canadá, conduce a que ellos comiencen a ser los moradores predominantes en las calles bogotanas, ganando paulatinamente la competencia al tradicional medio de transporte, algunas cifras nos dan una idea acerca de tal circunstancia, así para 1949 “la empresa del tranvía municipal de Bogotá con sus 70 tranvías y 40 autobuses transportaba un promedio diario de 163.000 pasajeros. El promedio para las empresas privadas de transportes colectivos con 650 vehículos asciende a 350.000 pasajeros”⁶².

No obstante, el fin del tranvía fue estimulado por la misma administración municipal cuando decidió adoptar un modelo de modernización de la ciudad en donde el ferrocarril urbano ya no cabía, se pensó entonces que la mejor salida era cambiar el sistema a cómodos y rápidos buses a gasolina, pues “los buses eran un medio de transporte en auge en todos los países del mundo. Era un sistema más flexible, no sólo desde el punto de vista técnico, sino por las relaciones sociales que lo sustentaban. No es posible saber con precisión, pero algunos indicios muestran que había en los años cuarenta una presencia considerable de pequeños propietarios”⁶³.

⁶¹ “Bienes ocultos” Semana Octubre 9 de 1948 Pág. 12

⁶² “Los transportes urbanos en Bogotá” *Proa*, Bogotá Abril 1949, Pág. 34

⁶³ Wigberto Castañeda. Transporte Público regulación y estado en Bogotá 1882 – 1980. Bogotá IDCT: (sin publicar) 1997, s.p

Era claro para muchas personas que el sistema de movilidad debía cambiar, aunque para algunos no fuera del todo necesario acabar con la empresa municipal sino mantenerla viva proporcionándole una nueva imagen; en un extenso informe presentado a la Sociedad



La imagen de una ciudad moderna se veía adornada por el bus urbano.
(Fuente Revista Semana)

Colombiana de Ingenieros se aseguraba que “la solución de suprimir el tranvía es al parecer contradictoria. Paréceme que debe existir permanentemente varios sistemas de transporte en la ciudad, entre ellos los llamados tranvías (...), no estimo prudente suprimir un sistema, sino modificarlo, si es necesario, como por ejemplo, instalando buses de Trolley, venidos del exterior y que haya coordinación de sistemas”⁶⁴.

Si bien es cierto que el 9 de abril de 1948 marcó un hito en la historia de la ciudad por la imagen de destrucción que quedó grabada en varias generaciones de sus habitantes, difícilmente puede atribuírsele a los hechos allí ocurridos la causa del fin del sistema municipal de transporte. Era claro que de este debate ya se habían ocupado los administradores y urbanistas encargados de la transformación de la ciudad, desde varios años antes de que acontecieran las jornadas abriléñas. Los considerandos del acuerdo 10 de 1946 sirven como claro ejemplo de lo que venimos señalando:

⁶⁴ Silvano E. Uribe. Problemas del tránsito urbano, en: Registro Municipal de Bogotá 1947, Imprenta Municipal, Pág. 168

El concejo de Bogotá
ACUERDA:

Artículo 1º Autorízase a la Junta Directiva de las Empresas Municipales para extender y modernizar los servicios del Tranvía, empleando coches eléctricos de **trolley**, buses de gasolina y buses de aceite, según las necesidades y características de circulación de los distintos sectores de la ciudad. (...)

Artículo 3º Apruébase la primera parte del plan de modernización del tranvía, propuesto por la Junta Directiva de las Empresas Municipales para el bienio de 1946 a 1948, en la siguiente forma

- a) Adquisición de buses trolley para hacer el recorrido de las vías en donde existe actualmente servicio de tranvía, sin extenderlo a otras u otras calles y avenidas.
- b) Instalación de un servicio de buses de gasolina o aceite que harán el recorrido siguiente: Barrios Las Ferias, Calle 68, Avenida de Caracas, calle 26, carrera 13 calle 13, carrera 32, barrio de Cundinamarca. Regreso por la calle 13, la carrera 12, la calle 24, la carrera 13, la calle 26 y la Avenida de Caracas hasta el barrio de Las Ferias.

Artículo 4º Autorízase a la Junta Directiva de las Empresas Municipales para adelantar los estudios sobre el establecimiento de un servicio de ferrocarriles o tranvía subterráneo en la ciudad⁶⁵.

Estas disposiciones dejan ver, por una parte, que el fin del tranvía estaba previsto desde mucho antes del 9 de abril del cuarenta y ocho y que los daños ocurridos en esta fecha actuaron más como condición propicia que como causa, para la adopción de un modelo diferente de movilidad. La introducción de este nuevo sistema de transporte en la Avenida Caracas fue presentado como una señal de progreso en los diarios de la época: allí se sostenía que “Bogotá continúa modernizándose. Esta mañana (Octubre 6 de 1948) comenzó a prestarse el servicio de buses Trolley a lo largo de la avenida caracas con terminal en la avenida de los Mártires. Un punto a favor de la ciudad que cuenta ya con estos modernos vehículos municipales”⁶⁶.

⁶⁵ Acuerdo No 10 de 1946. Registro Municipal de Bogotá 1946, Imprenta Municipal, Pág. 17

⁶⁶ “Los buses–trolleys en la Avenida Caracas” *El Espectador*, Miércoles Octubre 6 de 1948 Pág. 3



Fuente: Revista Semana

Después de la tarde del 9 de abril la carrera séptima en varios de sus tramos sufrió el embate de las turbas iracundas que saquearon gran parte del comercio que allí se concentraba, los inmuebles quemados y destruidos fueron el pretexto oportuno para propiciar una gran intervención urbanística sobre esta importante zona de la Bogotá de mediado de siglo, pero también sirvió para que la administración de la ciudad dejara de tener el control exclusivo de la movilización de pasajeros por esta vía. Gracias a los derechos que el municipio tenía sobre ella para su explotación, fue que el tranvía logró sostenerse varios años en funcionamiento.

De los muchos ejemplos que podemos citar para relatar en detalle la forma como se intervino esta vía, vamos a transcribir un extracto de las memorias del alcalde de este periodo, Fernando Mazuera, en la que describe algunos pormenores de la decisión gubernamental de terminar con el tranvía en esta zona, el alcalde se refería al hecho en los siguientes términos:

Estando presidiendo la Junta del Acueducto y del Tranvía, recuerdo que hablé de que era partidario que se aprovechara el rompimiento de las líneas y de todos los daños que se habían hecho y que impedían la circulación del tranvía por esos días, para que se abandonara definitivamente este método de transporte, que en todas partes se había ido acabando ya; incluso les daba el ejemplo de Quito.

(...) Como yo si estaba convencido de que ese servicio había que acabarlo y que era un peligro en las calles de Bogotá, ese mismo día me fui para la oficina reuní a todos los contratistas de pavimentos que tenía la ciudad, les dije que partir del siguiente día se dedicaran a ponerle una pavimentación de 10 cm. de espesor a toda la avenida de la

República, y que para el sábado siguiente todo debía estar terminado, hasta el parque de San Diego.

Así fue, se echó pavimento, inclusive por encima de los rieles, y se pintaron con líneas blancas, que por primera vez se veían en Colombia. La ciudad estaba muy contenta con este acto dictatorial, que en realidad lo fue, y del cual no me arrepiento y me siento hoy sumamente satisfecho. ¿Qué tal hoy la ciudad de Bogotá con las calles llenas de tranvías incómodos, bulliciosos y ya fuera de uso en el resto del mundo?⁶⁷.

A pesar de su funcionamiento en otras zonas de la ciudad el tranvía se continuó viendo como un sistema de transporte anticuado que interrumpía el desarrollo urbano, por lo tanto no era de extrañar que “la llegada de los autobuses a la carrera séptima fuese acompañada de una operación de descrédito del tranvía el cual era mostrado como obsoleto y pasado de moda”⁶⁸. Esta operación de descrédito tuvo como uno de sus escenarios más prolíficos los medios de comunicación impresos, donde se afirmaba con relación al tranvía que “todo tiempo pasado fue más lento”⁶⁹.

Algunas medidas que comenzaron a tomarse con motivo de la paulatina supresión del servicio de tranvías afectaron a varios sectores de ciudadanos que desde hacia largo tiempo eran beneficiarios de ciertas prebendas ofrecidas por la empresa municipal. Tal fue el caso del tranvía obrero que antes de ser suprimido subió su tarifa de \$0.02 a los \$ 0.07, para que luego esta ruta fuera definitivamente tomada por buses que subieron su tarifa a \$ 0.10 y establecieron un incremento constante cada año. Otro tanto ocurrió con los escolares, quienes tenían el derecho de viajar gratis en este medio de transporte en época de actividad académica, algunas de las disposiciones tomadas por el gerente de la empresa al respecto los afectaron claramente. Un comentario de prensa anota esta crítica al tranvía:

Solo en tranvías abiertos pueden viajar las niñas de colegio. Las pequeñas colegialas que tienen que hacer uso de los tranvías para ir a sus establecimientos y para regresar a sus casas, se han hallado ante otra medida absurda que hace parte de la cadena descabellada implantada por la administración del tranvía: las niñas solo pueden viajar en tranvías abiertos, únicos en los cuales se les reciben los tiquetes escolares. Hasta hace poco se les permitía el viaje en los tranvías cerrados, pero entregando dos tiquetes por cada viaje; ahora se ordeno que las niñas deben ser relegadas a los

⁶⁷ Fernando Mazuera. Cuento Mi Vida, Pág. 250

⁶⁸ Montezuma Ricardo. *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*, Bogotá CEJA 2000, Pág. 54

⁶⁹ “En tranvía al pasado” Semana Octubre 30 de 1948. Pág. 10

populares e incómodos tranvías abiertos lo cual no deja de representar un grave peligro⁷⁰.

Así, poco a poco la prestación del servicio de transporte sobre rieles fue perdiendo el prestigio y la capacidad para atender el desarrollo de una ciudad que se extendía más allá de los confines de sus propios límites. Después de tres años de que comenzaran a rodar por Bogotá los primeros buses trolleys, el viejo sistema de movilidad sobre rieles que había aliviado los problemas de transporte urbano por más de medio siglo, sucumbió bajo la impostergable búsqueda de modernización y velocidad que tan afanosamente quería alcanzar la ciudad y sus habitantes.

Esta situación llevó a que en 1951 la última línea del viejo ferrocarril urbano que se encontraba en funcionamiento, llegara a su fin, fue así como “el sábado 30 de junio, los últimos 8 carros del tranvía que prestaban servicio en Bogotá, en la línea de los barrios Pensilvania y 20 de Julio fueron archivados y remplazados por grandes y generalmente silenciosos buses White. La desaparición de los ruidosos vehículos canceló una etapa de desarrollo de los servicios de transporte en Bogotá”⁷¹. La supresión del sistema se llevó a cabo sin mayores protestas o contratiempos. Según reseñó la prensa local: “puede decirse que desde ayer quedó suspendido el servicio de tranvía. Efectivamente, cuando los conductores y cobradores de los tranvías de la ruta Pensilvania - 20 de Julio supieron que el servicio iba a ser suprimido, resolvieron suspender labores a excepción de un conductor que continuó viajando de un lado a otro en tranvía”⁷².

Con relación a este final, es de resaltar que la clausura de este medio de transporte para muchos ciudadanos representó el fin mismo de un tipo de ciudad que se encarnaba en el viejo sistema de movilidad, pues “la época del tranvía fue familiar esencialmente hogareña, ajena a la terrible soledad de las multitudes metropolitanas. La clausura del tranvía puede interpretarse como el paso de la Bogotá bogotana a la Bogotá universal. Ya no habrá sitio para la tertulia ni para el simple deleite de la amistad desinteresada. En cambio se multiplicarán los compromisos, los espectáculos, la ciudad plena, sin un atisbo

⁷⁰ “Sólo en tranvías abiertos pueden viajar las niñas de colegio” *El Tiempo*, Julio 9 de 1949, Pág. 3

⁷¹ “Descanso” *Semana* Julio 7 1951 Pág. 7

de los sabores campesinos. Vivimos en la ciudad del Mack, del saludo sin emoción, de la emoción Standard”⁷³.



Fuente: Diario el tiempo

Pero si en el campo del transporte público los cambios y transformaciones estaban a la orden del día, otro tanto ocurría con los propietarios de autos privados. El crecimiento del parque de automóviles privados afectó sin duda el entorno urbano. Los medios para adquirir autos se simplificaban cada vez más y dejaban abierta la posibilidad para que el grupo que ostentaba la condición de propietario de carro aumentara. Uno de los métodos más simples era la reventa.

⁷² “Suprimidos los últimos tranvías que estaba prestando servicio” *El Tiempo* 1 de julio 1951, Pág. 7

⁷³ “Ha muerto el Tranvía, Viva el Bus” *El Tiempo* Julio 2 de 1951 Pág. 7

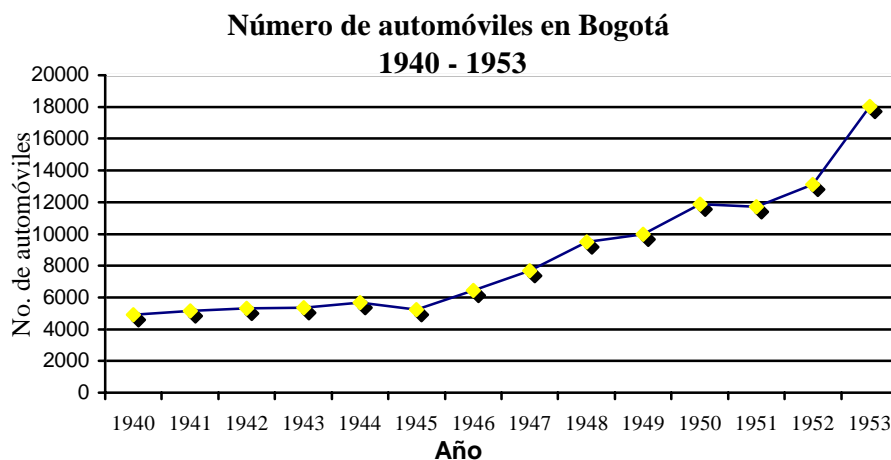
Este sistema de compra de autos a través de un intermediario es reseñado por algunos medios de comunicación que observaban como “unos pocos compradores, los más simpáticos e influyentes, lograron comprar directamente en las agencias importadoras a los precios de control. Pero para el público vulgaris las agencias no tuvieron automóviles. Este ha tenido que recurrir al mercado de por fuera. Allí los encuentran por docenas en manos de vendedores “ad hoc”, pero sus precios no son los de control naturalmente. Un Chevrolet Sedan vale \$ 11.500 (precio real \$ 7.600), un Buick (precio en agencia importadora \$ 9.000), el Cadillac \$ 25.000 (p. real \$ 17.000), la verdad es que el afortunado que recibió un automóvil de una agencia y lo vendió, recibió un regalo de 3 o 4 mil pesos”⁷⁴. Los precios reales eran decretados por la oficina de control de precios con el fin de evitar la especulación, sin embargo el control a los revendedores no se hará efectivo durante un largo tiempo. A pesar de esto, el mercado de los automóviles se mantuvo constantemente renovado debido a las nuevas y permanentes importaciones provenientes de los Estados Unidos, lo que además amplió el abanico de posibilidades a la hora de escoger un carro para transitar por las calles de la ciudad. Algunos medios escritos llamaban la atención sobre este aspecto:

En Bogotá existe una gran variedad de carros norteamericanos, fabricados por la Ford Motor Co. El Lincoln, el Mercury, el Ford en tres renglones distintos con trece estilos. Puede decirse que el auto de más categoría y costo de la Ford es el Lincoln, y los más sobrios y económicos el Ford y el Mercury. La General Motors Corp produce cinco variedades principales: el famoso Cadillac, El Dorado, el más lujoso de todos y que vale \$ 34.000. Luego vienen el Buick con tres estilos. Le sigue el Oldsmobile igualmente con tres estilos, y finalmente dentro de poco encontraremos el Starfire. A continuación esta el Pontiac en dos series el Satrchief y Chieftain. La serie remata con el veterano Chevrolet en tres grupos: Bel Air (5 modelos); dos-diez (3 modelos) y el sedan de 4 puertas (...) Dentro de los autos europeos encontramos el muy conocido Wolks-Wagen que viene en tres tipos, del cual el más común es el Standard Sedan de \$5.500. Es el único carro alemán en Bogotá que tiene motor atrás. No tiene radiador pues se refrigera por aire. Es económico debido a que tienen muchas piezas menos, es decir, simplificado⁷⁵.

La grafica No 5 muestra la tendencia de crecimiento del parque de automóviles que en general siguieron en alza gracias a las crecientes importaciones de automotores a la ciudad. Desde los años treinta ya se comenzaba perfilar este elemento como necesario en la vida

⁷⁴ Semana Septiembre 30 de 1950 Pág. 33

cotidiana de las clases alta de la ciudad, en aquel momento la estructura de las casas incluso comenzaban a modificarse y de ahí en adelante el garaje sería siempre un factor determinante en la disposición espacial de las nuevas viviendas de los residentes de la ciudad.



Gráfica No 5
Fuente: Anuario Municipal de Estadística. Cálculos del autor

4.2.1 LA HUELLA DEL PROGRESO

Cada uno de los cambios en la movilidad parecía tener su correlato en alguna parte de la urbe, el advenimiento del bus urbano como principal sistema de movilidad y el aumento de los automóviles trastocó la vida cotidiana de los ciudadanos, el espacio urbano se relativizó, se redujo y nació otro tiempo que parecía más rápido, más veloz, que contribuyó a la expansión de la ciudad, a marcar cada vez más nuevos polos de crecimiento en lugares que apenas 20 años atrás hubiese parecido absurdo poblar. En esta nueva ciudad, en el umbral de los años cincuenta, la de mitad del siglo, todo cambiaba, hasta el sentido con que se recorrían sus calles, pues “ahora es un asunto de vida o muerte: la calle es el peligro, el riesgo, lo desconocido, lo súbito, lo intempestivo. (...) Como diría un relato periodístico de los años 50, en la calle ya no hay lugar para el distraído: en un veloz bus, en un ruidoso automóvil o en una oscura esquina acecha la muerte”⁷⁶. También el espacio público se transformaba, si cuarenta años antes los aparatos móviles permitían la sociabilidad, pues sin

⁷⁵ “Marcas ayer y hoy” *Semana* Junio 14 de 1954 Pág. 19 y 22

⁷⁶ Carlos E. Noguera. La construcción de la ciudad moderna. Urbanismo y urbanidad, en: Carlos Noguera, Alejandro Álvarez, Jorge O. Castro, La ciudad como espacio educativo. Bogotá y Medellín en la primera mitad del siglo XX. Bogotá. Arango Editores, 2000. Pág. 25

problema vehículos y ciudadanos compartían la calle, ahora la llegada en grandes proporciones de automotores impulsaron una resignificación de este espacio, y aparece una necesidad urbana que antes no existía, el automóvil, haciendo que la urbe se adaptase a él. Así, el otrora caminante se convierte en peatón, el cual debe salir de las vías al tiempo que tiene que ser reeducado para que comprenda las nuevas reglas, y mientras la reglamentación comienza a dar prioridad al automóvil para buscar la fluidez, las normas relacionadas con el peatón tratan de protegerlo, ya no contra la mala educación y pésimos modales de los habitantes de la ciudad, sino contra la misma muerte que como ya se mencionó, podría esperar sigilosa a la vuelta esquina.

Diversas ideas comienzan a mostrar claramente esta nueva orientación en la concepción del espacio urbano, es así como la antigua calle real se convirtió en punto de discordia y discusión pues se encontraba invadida por multitud de paseantes y conversadores que hacían imposible la circulación del tráfico por esas cuatro cuadras de la ciudad. Se manifestaba que “lo que el municipio debe hacer para descongestionar calles del comercio no es pensar en nuevas avenidas, algunas de ellas utópicas, sino gravar con un fuerte impuesto a los hombres sin oficio que instalan la tertulia política o el observatorio erótico en las aceras, generalmente a las puertas de los cafés y de algunas aceras”⁷⁷. La incomodidad de algunas personas con los “invasores” de esta importante vía seguiría latente, y fue así como en 1948 el director de circulación Ángel Tamayo propone la apertura de la carrera séptima entre calles once y quince al tráfico de buses para sacar de esta avenida a la gran cantidad de personas que se detenían a discutir sobre diversos temas en frente de los tradicionales cafés bogotanos. No obstante la iniciativa no tuvo mayor acogida en este momento y desde el alcalde encargado hasta los ciudadanos de a pie rechazaron la intención del director de circulación y tráfico, algunas anotaciones describieron la polémica de la siguiente forma::

Es imposible permitir el tránsito de los vehículos por la carrera séptima por una razón fundamental: de Bogotá para los bogotanos, quedan cuatro cuadras a procurar que no muera el espíritu de la ciudad, a que supervivan el ingenio y las bellas tradiciones de nuestro pueblo y esta razón tenemos que respetarla las autoridades. Las anteriores

⁷⁷ Se pide impuesto para las tertulias callejeras, en: Santa fe y Bogotá. Órgano de la sociedad de mejoras y ornato. Julio 7 de 1949, Pág. 9

declaraciones fueron hechas esta mañana por el encargado de la alcaldía doctor Carlos Reyes Posada, al preguntársele por las informaciones publicadas en las que se informaba la intención de abrir la carrera séptima al tránsito vehicular. (..)

Desde el momento que se tuvo conocimiento de la posibilidad de que fuera adoptada esta medida se desató un verdadero plebiscito popular para oponerse por razones que el alcalde considera respetable. (...), el cronista se fue a la calle a hacer una encuesta para conocer las opiniones emitidas sobre esta iniciativa:

-Imposible arrebatársele a los bogotanos el único reducto de tranquilidad que les ha quedado, las cuatro cuadras de la calle real. El representante Luis Yagari de Caldas: me parece sencillamente absurdo. Si yo, por ejemplo, he venido al congreso no para estar aquí entre estas cuatro paredes del capitolio, sino para tener la satisfacción de pasearme por esa zona de tranquilidad que es la carrera séptima. En amable tertulia encontramos a algunos señores en la “cigarra” que nos contestaron: - Es una medida descabellada. En todas partes existen zonas reservadas para el peatón. La calle real es la única zona por donde se puede caminar pensando. – No faltaba más quitarle al público de Bogotá, que es muy respetable, una zona tan preciosa como esta. Si ya no queda en la capital donde conversar sin ser atropellado por los automóviles, los buses y el tranvía⁷⁸.

A pesar de todas estas protestas en contra de la iniciativa, casi un año después y con los profundos inconvenientes de circulación y movilidad en Bogotá, la Séptima, entre la Calle 11 y la Avenida Jiménez, daría paso a los buses urbanos. Entre los descontentos --dueños de cafés, vendedores ambulantes, loteros etc.- los más inconformes fueron los amantes de la charla vespertina que tendrían que irse --como titulara una foto de la revista semana-- “con la tertulia a otra parte”.

Así pues, y en contra de las críticas de diversos sectores, las medidas del entonces alcalde Santiago Trujillo Gómez estuvieron encaminadas a:

Descongestionar la séptima en el sector del centro a fin de que continúen transitando por ella los buses municipales Mack que prestan servicio hasta la calle 43 y 60. Los más románticos del pasado protestan a media voz, porque se acaba con la séptima como centro de tertulia callejera. Los más modernos, amigos de la comodidad en los transportes y enemigos del vicio tropical de las tertulias callejeras, han aplaudido al alcalde Trujillo⁷⁹.

Como ya advertíamos más atrás, cada una de las acciones que se llevaban a cabo para tratar de dar solución a las dificultades de tráfico, tenían una incidencia inesperada en alguna de las dinámicas sociales de la ciudad. De esta forma, mientras más impulso se daba a las

⁷⁸ “Alcalde ordena que no hay tránsito de vehículos por la 7ª *El espectador* Octubre 27 de 1948, Pagina primera y cuarta

⁷⁹ “La calle mayor” *Semana* 10 de diciembre de 1949, Pág. 16

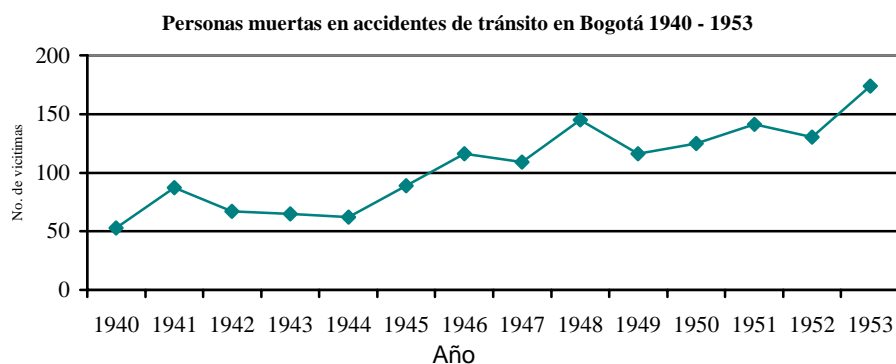
transformaciones de una urbe para los automotores, el crecimiento desmedido de accidentes de tránsito sorprendía a pasajeros y peatones que invadían diariamente las calles. Pero más sorprendente aún resultaba las maneras poco usuales en que automovilistas y peatones se comportaban mientras hacían uso de andenes y aceras de Bogotá.

Por una parte los conductores de servicio público violaban las normas de tránsito de manera impune, causando las mortales consecuencias que de estos quebrantamientos resultaban, de acuerdo con un artículo de la Revista semana: “los buses paran en cualquier parte, aun en las bocacalles, al tomar o dejar pasajeros, sus conductores a veces marchan con tan desesperante lentitud o aceleran como para una carrera de velocidad. A veces tratan de pasar a otros vehículos aun subiéndose en la acera”⁸⁰, no era fácil descubrir el infractor, las violaciones eran tantas y los policías tan pocos que muchas veces la municipalidad se encontraba impotente para hacer cumplir lo que en códigos y normas había sido promulgado.

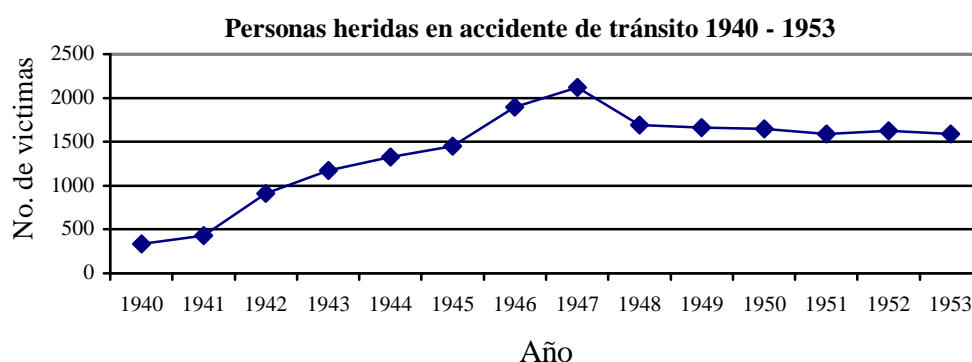
Por otro lado, una situación similar se experimentaba con los conductores de automóviles, estos no podían salvar su responsabilidad en los graves problemas de accidentalidad que progresivamente dejaba una cantidad considerable de personas fallecidas, se argumentaba con respecto a ellos que “los automovilistas particulares (aficionados) cometen errores como el de frenar intempestivamente, cruzar sin sacar la mano, o sacándola tantas veces y a destiempo que es imposible adivinar cuando lo hacen por gusto y cuando por cumplir el reglamento”, incluso es posible encontrar aspectos pintorescos como el que “en algunas calles el tránsito se paralice, causa: los conductores se han detenido a observar un encuentro de boxeo entre dos gamines”⁸¹.

⁸⁰ “Lucha por la vida” *Semana* Febrero 5 de 1949 pp. 11

⁸¹ “Lucha por la vida” *Semana* Febrero 5 de 1949 pp. 10



Gráfica No 6



Gráfica No 7

Fuente: Anuario Municipal de Estadística. Cálculos del autor

Siguiendo con el mismo argumento algunos consideraban que las violaciones arbitrarias a las normas de tránsito no solamente se debían a la soberbia de conductores y chóferes mal entrenados sino que la principal causa del aumento en la accidentalidad era el desconocimiento por parte de los habitantes urbanos de las reglamentaciones de tránsito, pero sobre todo, de la falta de educación de peatones y conductores. Una de las soluciones a tan grave inconveniente sería la de empezar a dar instrucción adecuada en estos temas a los habitantes de la ciudad. La idea que ya había sido planteada desde hacia largo tiempo volvió a retomarse en 1947, año en el que el índice de víctimas por accidentes de tránsito alcanzó unos niveles totalmente inéditos en la historia de la capital colombiana, y se volvió a insistir sobre la necesidad de adelantar campañas educativas que hicieran tomar conciencia al peatón de la importancia de respetar las normas:

Indicamos que en la clase de Enseñanza cívica en todas las escuelas y colegios, públicos y privados, se deben dedicar unos minutos siquiera, todos los días, a la explicación a los niños y a los jóvenes de la manera como debe portarse, no sólo un chofer, sino un peatón en las vías públicas. Pues de sobra conocemos todos los que tenemos que conducir vehículos, que la mayoría de los accidentes, así como las demoras, se debe a la falta de educación cívica de los peatones, que suponiendo que es muy elegante dárseles de valientes y despreocupados, se atraviesan delante de los

carros, esperando muy probablemente que las niña de sus encantos quede fascinada ante su heroica actitud⁸².

A pesar de las constantes peticiones que se hacían para que se “ilustrara” al habitante de Bogotá sobre las normas básicas de tránsito, las victimas continuaban incrementándose conforme los años transcurrían.



Fuente revista semana

Pero el sistema educativo se encontraba atareado en otras tareas tan perentorias que las propuestas que propugnaban por enseñar a “comportarse” en el entorno urbano eran relegadas o pospuestas. Pero entretanto el índice de crecimiento no cedía y la de victimas por accidentes de tránsito tampoco, aparte de la falta de educación, que ya no parecía ser la respuesta satisfactoria a muchas de las inquietudes de la ciudadanía, se buscaba entonces afanosamente otras posibles causas a la difícil situación que se afrontaba.

Para muchos era la ciudad que se quedaba pequeña, la estreches, se sostenía, era la culpable de todos nuestros males en transporte y en accidentalidad, algunos articulistas anotaban que “En Bogotá, en donde una población mayor a medio millón de personas se acomoda sobre una extensión de 23 X 19 kilómetros, se encuentra cada día menos espacio

⁸² Andrade José H. Los Problemas del Tránsito. Santa fe y Bogotá. Diciembre de 1947. No 17 Pág. 76

para moverse, cada vez menos vías libres, cada momento menos posibilidades de eludir con éxito la mortal embestida de toda clase de vehículos, antes que una revolución por motivos ideológicos, podría estallar una rebelión de peatones”⁸³. Y la estrechez se ratificaba por los entusiastas de la construcción para quienes la carencia de una infraestructura física adecuada para los cambios que requería el transporte masivo hacía imposible la solución inmediata de los problemas en este campo. Medios académicos como la revista Proa sostenía en su página editorial que “es un hecho evidente que las calles bogotanas son cada día mas congestionadas y tumultuosas debido a las crecientes necesidades de circulación; como consecuencia sus calzadas presentan muy incómodos desperfectos que enervan a peatones y motoristas”⁸⁴.

Pareció entonces que cualquier fórmula era bien vista para tratar de disminuir los crecientes índices de mortalidad que por causa de la circulación de buses y automóviles se disparaban, fue así como para agosto de 1949 la administración municipal vio la oportunidad de llevar a cabo la Semana de la Cortesía Automoviliaria, diez años después de que una estrategia similar hubiera sido implementada en Bogotá. Sin embargo las diferencias con la campaña predecesora parecían saltar a la vista. Ya no se trataba de buscar la mejor salida a la desorientación que creaba el no tener un manual de urbanidad como el de Carreño que diera las pautas de cómo comportarse en la ciudad. No, aquí se intentaban buscar los medios más idóneos para que los ciudadanos conocieran y asumieran las normas legales, que creyeran en el valor que encerraba respetarlas, pues hacerlo podría salvarles la vida.

La estrategia se planteó como una orientación pedagógica, que prescindía de la coerción policiva para hacer cumplir las leyes, pues para los encargados del tráfico en la ciudad de este periodo parecía claro que la alta accidentalidad se debía al desconocimiento y falta de interiorización de las normas por parte de los ciudadanos. En el acuerdo se podía leer las siguientes disposiciones.

⁸³ “Ciudad de conquista” Semana Septiembre 3 de 1949, Pág. 12

El Concejo de Bogotá

Considerando

1° Que la alcaldía de Bogotá ha organizado una propaganda especial que debe llevarse a cabo entre los días 7 y 13 de agosto del presente año, que se ha denominado como “La semana de la cortesía” y que tienen por fin hacer conocer y practicar del público, de la manera más eficaz posible, los reglamentos de tránsito que obligan tanto a los peatones como a los conductores de vehículos.

2° Que la propaganda que se hará durante la llamada “semana de la cortesía”, constituye un excelente ensayo encaminado a crear hábitos de disciplina social y espontánea subordinación a la ley por el empleo de métodos de convicción directa como sustitutos de la coerción.

3° Que el empleo de los aludidos métodos debe estar acompañado de actos de benevolencia de parte de las autoridades para convencer mejor al pueblo de que la subordinación espontánea a la ley, es al mismo pueblo al que más conviene y que si el Estado usa de la coerción es solo porque los hábitos de la disciplina social no están lo suficientemente arraigados,

Acuerda

Artículo 1°. Los contraventores de los reglamentos de tránsito, contra los que no se hubiere pronunciado resolución definitiva por hechos cometidos antes del 7 de agosto de 1949, y que hubieran podido ser condenados con sanción de multa, se le sustituirá dicha pena por la de amonestación.

Parágrafo. La amonestación, en los casos que se refiere este artículo, podrá ser impuesta verbalmente o por escrito.⁸⁵

Durante una semana el departamento de circulación y tránsito, desde donde partió la iniciativa, se propuso según la Revista Semana: “enseñar a las gentes algo aparentemente elemental, pero que es un verdadero arte en las *ciudades modernas*, a andar en la calle y a evitar los atropellos de los vehículos”⁸⁶. Así mismo días antes de lanzar la campaña, por toda la ciudad fueron repartidos cerca de 600.000 ejemplares del Código de peatones y casi 50.000 ejemplares del Código del conductor, se adelantaron varias jornadas de explicación en escuelas y programas de radio, al tiempo que en los teatros se transmitían imágenes de sensibilización como preparación para los actos de la Semana de la Cortesía,

⁸⁴ “Las calles bogotanas” *Proa* No 42, Diciembre de 1950, Pág. 7

⁸⁵ Acuerdo No 59 de 1949. Anales del concejo de Bogotá No 1785, Agosto 13 de 1949.

⁸⁶ “Guía de caminantes” *Semana* 13 de agosto de 1949, Pág. 12



Fuente: Diario El Tiempo

Sin embargo, intentos como estos resultaron infructuosos pues, como se sugirió en los medios escritos de comunicación en relación con la campaña, “algunos buses han atropellado a varias personas sin mucha cortesía”. Uno de los artículos sostenía que:

La regla más simple de la tauromaquia, dice: “o te quitas tú o el toro te quita a ti”. Igual ocurre entre peatones y vehículos. O se quitan aquellos o estos los quitan. Y a pesar de que durante la semana de la cortesía, el director de tránsito Alfredo Angel Tamayo ha querido enseñar a las gentes a quitarse, estas no lo han hecho y los automóviles los han quitado. A pesar de las numerosas recomendaciones de las directivas de tránsito a conductores y peatones, por medio de hojas volantes, noticieros cinematográficos, cuñas de radio, avisos murales, etc, nadie ha aprendido y menos practicado los códigos que contienen el difícil arte de andar y manejar vehículo con cautela. No fueron pocos los accidentes en la última semana. Al parecer, la cortesía era de los peatones para los automotores, pues había que darles paso, como siempre a toda costa. Pero los que no tuvieron esta cortesía fueron a dar al hospital. Con buenos consejos simplemente como

que no se evitan las tragedias de tránsito según se pudo demostrar en la “semana de la cortesía”⁸⁷.

Aunque en la orientación misma que dio vida a estas campañas la diferencia con respecto a la Semana de la Cortesía de 1939 parece ser muy sutil, realmente en términos comparativos, a través de ellas nos es posible percibir cambios muy profundos en la ciudad, pues ahora el castigo por realizar ciertas acciones como pasar a alta velocidad en un auto para asustar a un amigo, no será el que sus conocidos lo califiquen de maleducado o como individuos falto de modales, sino que este mismo acto puede acarrearle alguna sanción legal. Así, si diez años antes se aseguraba que tocar el pito para llamar a alguien a quien se va a recoger a su casa constituía un acto de muy mala educación, ahora aunque posiblemente seguía ostentando el mote de un acto de mal gusto, a ello se le sumaba que era un delito que podía acarrear al contraventor el pago de una cuantiosa multa; algunos artículos de un acuerdo promulgados en 1949 es un claro ejemplo de ello, en tres de ellos se disponía para efectos de la tranquilidad pública que:

Artículo 4° El que coloque petardos u otros objetos similares, sobre los rieles del ferrocarril o de tranvía, incurrirá en multa de dos pesos (\$2) a diez pesos (\$10).

Artículo 5° E l conductor de vehiculo que llame a las puertas de las casas, por medio de bocina de automóvil a cualquier hora del día o de la noche, incurrirá en multa de cinco pesos (\$5) a veinte pesos (\$20).

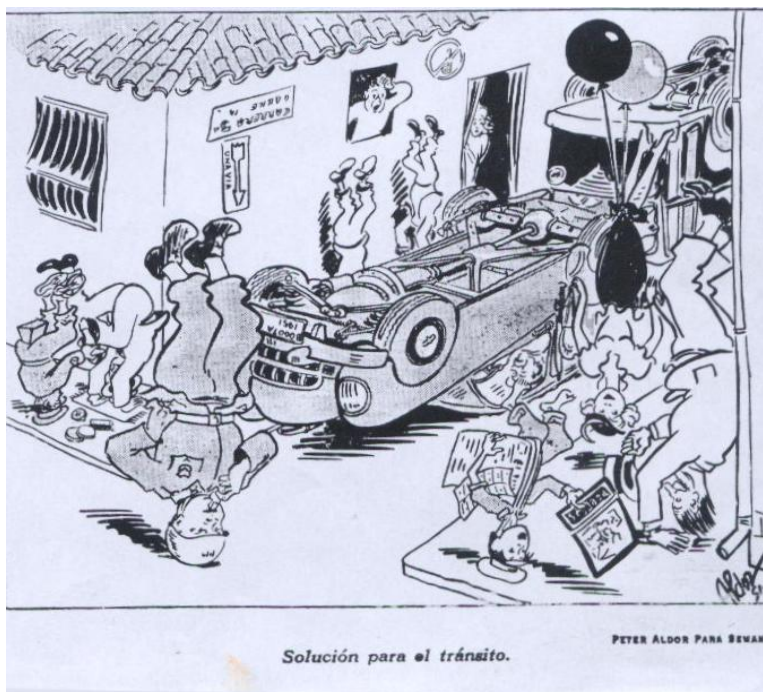
Artículo 6° El conductor de vehiculo que haga uso de sirenas dentro del perímetro urbano, o de bocina, en forma prohibida por los reglamentos de la alcaldía, incurrirá en multa de cinco pesos (\$5) a cincuenta peso (\$50)⁸⁸.

Pero medidas como estas evidentemente tenían algún tipo de implicación que no se esperaba en la ciudadanía, pues en algunos casos el peatón no entendía cómo era posible que el automotor se le fuera encima sin anunciarse, algunos voces de usuarios de automóvil denunciaban que “los peatones ven venir el automóvil y se niegan a ceder el

⁸⁷ “Cortesía sin frenos” *Semana* 20 de agosto de 1949, Pág. 14

⁸⁸ Acuerdo numero 85 de 1949, en. Registro Municipal de Bogotá 1949, Imprenta Municipal 1950, Pág. 296

paso y además, se encara con el conductor para decirle: -¿Y eso qué? ¿Qué se hizo el pito? ¿Lo vendió o qué es la cosa?”⁸⁹.



Fuente Revista Semana

Algunos años después las campañas para prevenir la accidentalidad continuaron llevándose a cabo, sin embargo ahora no era solamente la administración municipal o los directores de tráfico los que se embarcan en la difícil labor de aplicar estrategias para que los automovilistas, pero sobre todo los peatones atendieran a las reglas básicas para circular por la ciudad. Algunos grupos de ciudadanos ilustres con las mismas preocupaciones aportaban su cuota de colaboración en la búsqueda de tal objetivo, pues había que enseñar al “terco” peatón bogotano a caminar por las vías. Una revista de la ciudad ofrece la siguiente descripción de esta campaña y su pertinencia:

Un día de cooperación cívica, es lo que proyecta para el próximo lunes 6 de septiembre (1953) el club los Leones de Bogotá. El movimiento entraña una loable cooperación con las autoridades y la ciudadanía en la lucha de prevención de los accidentes de tránsito que aumentan alarmantemente, sin que se encuentre una fórmula adecuada. Pero el elemento con que se debe contar para que este tipo de campañas sea efectiva no

⁸⁹ Cromos Junio 5 de 1948 Pág. 21, Se puede explicar que este tipo de situaciones ya ocurrieran en 1948, es decir, antes de que se promulgara el acuerdo 85 de 1949. Tiene que ver con el hecho de que el decreto 126 de 1948 ya había prohibido el uso de sirenas y pitos en el sector central de la ciudad.,

es otra cosa que una pequeña disposición que fije sanciones para los peatones, esto como principio de elemental justicia. En la mayoría de los accidentes que se registran en Bogotá los peatones tienen la culpa. Son innumerables los peatones que se arrojan al paso del vehículo pensando ¡vea ver si es tan macho de cogermel⁹⁰

Aparecieron también campañas publicitarias promovidas desde la empresa privada que se articularon con las iniciativas de la administración municipal y las de algunos ciudadanos, en ellas se intentaban sensibilizar a los conductores en el “arte” de manejar. Muestra de ello es la extensa campaña adelantada por la compañía Esso de Colombia y llevada a cabo en periódicos y revistas con el título “carta abierta de una madre a un conductor”. En esta carta se esbozan algunas recomendaciones para que los conductores de toda clase de vehículos tengan en cuenta a los niños en el momento de conducir. Algunos apartes señalan:

Usted señor conductor no lo lastimará ¿verdad?

Es el único hijo que tenemos, mientras permanece en casa entretenido con sus juguetes, lo vigilo para que no se haga ningún daño. Pero cuando se va a la escuela, cuando camina por las calles...entonces esta en sus manos. Puede correr como un siervo o precipitarse con el atolondramiento de una ardilla. Como a cualquier niño le gusta jugar con sus compañeros y sus amiguitos

(...)Cuando esté cerca de los niños o pase por una escuela, por favor conduzca usted despacio y con especialísimo cuidado. Recuerde siempre que los niños sin conciencia del peligro se lanzan a la calle sin mirar. Cuide de ellos por favor...

Una madre.⁹¹

La situación se volvía crítica no sólo porque el problema del transporte no se había podido solucionar con la apertura y ensanchamiento de vías, sino también porque en la búsqueda de soluciones había daños colaterales que muchos no habían previsto. La modernización del sistema de transporte, por ejemplo, tuvo como corolario que algunas vías de la ciudad cedieran ante el peso de los automotores debido a que el asfalto de la ciudad nunca había tenido que soportar diariamente tales volúmenes, debido a esto algunos vecinos se quejaban porque “cuando pasa un bus trolley se siente que la casa se nos cae encima, pero no es sólo el temblor que produce el paso de esos buses cada uno de los cuales pesa 70 toneladas. Es que el piso de las vías se ha hundido y los cimientos de las casas comienzan a agrietarse. Son casi un centenar de vecinos los que se han quejado temiendo que sus casas

⁹⁰ “Un día de cooperación cívica” *Revista YA* Agosto 15 de 1953 Pág. 30

⁹¹ *El Espectador*, Octubre de 1950. Lecturas dominicales Pág. 19

se inclinen peligrosamente en una versión criolla de la Torre de Pisa. La rueda de bus y el piso hundido son la huella del progreso”⁹². Asimismo, poco después de inaugurar el servicio de transporte prestado por los nuevos buses Mack y White se reportó un caos total en el servicio por cuenta de algunos problemas técnicos, muchas de las maquinas permanecían guardadas en los garajes de la empresa y los que estaban en circulación por la ciudad no alcanzaban a subsanar la necesidad de transporte de las personas que lo solicitaban, los gerentes guardaban total hermetismo al respecto, el problema era grave y “de no hallársele solución conduciría al desaparecimiento total de los buses. Al parecer se trata de la escasez de repuestos determinada por la imprevisión y fallas en el tratamiento de los carros. La casa exportadora se niega, según una fuente, a enviar más repuestos alegando que los arreglos mecánicos que le hicieron a los buses para obtener rapidez en el servicio los echaron a perder”⁹³, poco tiempo después se supo que la razón por la que sobrevino la crisis sobre el sistema tenía que ver con el hecho de que “en un alarde de técnica criolla les quitaron a los buses la primera velocidad para que arrancando en segunda ahorraran combustible”⁹⁴.

El pavimento hundido y el alarde de técnica criolla fueron un par de hechos que hasta cierto punto pusieron entredicho la continuidad de la empresa, mostrando que en la búsqueda de soluciones a problemas como los del tráfico, los más apasionados promotores del cambio no medían las posibles consecuencias que la puesta en marcha de tales operaciones podía conllevar.

Es posible identificar otros aspectos igualmente problemáticos que hacían percibir la incapacidad de la ciudad para afrontar de manera efectiva el incremento de vehículos en las calles. El aumento en el robo de automóviles, la ocupación por estos del espacio público y la concentración del tráfico automovilístico en una sola zona de la ciudad, eran temas que se añadían a los ya tradicionales problemas de accidentalidad e ineficacia del servicio de transporte.

⁹² “Non Tembles terra” *Semana* Julio 23 de 1949 Pág. 14

⁹³ “Repuestos o Nó” *Semana* Febrero 21 de 1953 Pág. 10

⁹⁴ “De la Mula al Mack” *Semana* Mayo 2 de 1953 pág. 6

En 1954, “según estadísticas mas o menos veraces, diariamente se roban en Bogotá, por lo menos, un automóvil (...) El aumento de vehículos automotores en la capital, con su secuela de embotellamiento en las calles va paralelo con el arte de robar automóviles”⁹⁵. Y es que a medida que corrían los años las personas que se dedicaban a este oficio fueron cambiando su modo de operar. En un principio solo hurtaban llantas o parabrisas, luego rompían los cristales del auto para robar cosas que estuviesen dentro del vehículo, finalmente terminaban por robar el carro completo. Se solicitaban cada vez medidas más drásticas para enfrentar estos actos: a la solicitud de mayor número de policías la ciudadanía adicionaba “la supresión de los “chinos” cuidanderos de los estacionamientos, cómplices casi siempre de los ladrones, como de los almacenes clandestinos de repuestos donde los reducidos liquidan grandes utilidades con los accesorios robados a los carros”⁹⁶. Según una encuesta realizada en esta época los sitios donde se concentraban las actuaciones de estos ilícitos eran la calle 23 entre carreras 7 y 3 y en la carrera décima. Asimismo, sostenía el estudio, los “cacos” tenían particular predilección por los autos marca Ford, Buick Mercury y Crysler.



Fuente: Revista Semana

Bogotá referenciada como un entorno bucólico y conventual pronto empezó a ser parte del pasado. Ya ningún cronista, escritor o periodista era capaz de referirse a esta ciudad en los términos en los que lo habían hecho apenas dos décadas antes. El poblado tranquilo le había dado paso a la urbe caótica y de este nuevo aspecto se ocupaban los distintos escritos sobre la capital en este periodo. La descripción que hacer el Señor K, protagonista de la

⁹⁵ “Hurto de carros, Droga Heroica” *Semana* Enero 25 de 1954 Pág. 33

⁹⁶ “La rueda del delito” *Semana* Octubre 14 de 1950 Pág. 10

novela *Los Elegidos* de A. Michelsen, es ejemplificante en gran manera de la forma general como se percibían estos asuntos de la movilidad:

Mi ingreso al club, no menos que la prosperidad económica, me indujeron a comprar un automóvil, cosa en la cual yo no había pensado hasta entonces. (...) Me imagine que siendo la ciudad tan pequeña, manejar un coche era algo mucho más fácil que en las ciudades europeas, por donde yo me había paseado en mi “mercedes” durante más de veinte años. En efecto, el número de vehículos era menor y la simplicidad de las calles, tiradas a cordel, hubiera podido facilitar enormemente el tránsito. Si embargo, la misma indisciplina y versatilidad que tanto me fastidiaban en las farmacias y en todos los lugares en donde se aglomeraban las gentes, se presentaban aquí. Nadie parecía darse cuenta que en las grandes avenidas había carriles para el tránsito rápido y carriles para el tráfico pesado. Los camiones rodaban a voluntad por cualquiera de los dos y se adelantaban unos a otros caprichosamente. A veces por el carril de vehículos ligeros, algún vehículo andaba a velocidad mínima. Cuando conseguía rebasarlo descubría la razón de su retardo. El conductor estaba discutiendo acaloradamente con su señora, sin darse cuenta que nos detenía a todos los demás, o estaba mirando unos solares que pensaba comprar, o simplemente estaba absorto, silbando, mientras escuchaba un bolero en la radio del automóvil. (...) Abrigaba por sobretodo el temor de matar involuntariamente alguna persona, no por mi culpa, como es obvio, sino por el singular hábito que tienen muchas gentes de lanzarse súbitamente con los ojos cerrados a cruzar la calle, como si sus propias tinieblas los protegieran contra los automóviles que avanzan a gran velocidad. Acomodar el coche aun bajo la lluvia era todo un ritual. Era preciso cerrar cada una de las puertas herméticamente, quitar los limpia-brisas y dejarlos dentro del automóvil, contar el número de las copas de las ruedas y cerciorarse de las personas que estaban en el vecindario, para no correr el riesgo de perder parte de los implementos o la totalidad del automóvil a manos de los rateros⁹⁷

De otra parte, la ocupación del espacio público por parte de los automóviles convirtió varios lugares del centro de la ciudad en parqueaderos improvisados. Un escrito de prensa, publicado en 1949 anota con alarma el novedoso inconveniente:

La constitución nacional consagra el derecho del ciudadano al uso de las vías públicas, y los legisladores de principios de siglo incorporaron al código político municipal el artículo 338: ninguna autoridad podrá conceder permisos para encerrar dentro de cercados u ocupar con cultivos o habitaciones porción alguna de las vías públicas. No por descuido sino porque entonces el transporte motorizado no había hecho su aparición con todos los tremendos problemas que le son inherentes, no incluyó la ocupación de vehículos. Pero esa ocupación que en términos jurídicos puede llamarse de hecho, existe. (...) Ocupan permanentemente (los autos de la ciudad) todos los sitios posibles en las calles, avenidas y parques⁹⁸.

Aunque en un principio se creyó conveniente adaptar algunos espacios públicos como parqueaderos, esto solo pudo ser una solución a corto plazo, pues el número de autos que

⁹⁷ Alfonso López Michelsen. *Los Elegidos*, Ed. Oveja Negra, Bogotá 1985. Pág. 99

rodaban por la ciudad crecía rápidamente haciendo imposible suplir por completo la demanda de espacio. Algunas medidas tomadas con el fin de desestimular el parqueo en zonas céntricas fue la instalación de estacionómetros. En 1954 “habían instalados cerca de 450 en las calles centrales, uno para pago de dos horas de estacionamiento (60 centavos) y de 5 horas (\$1.00)”⁹⁹. Estas medidas sin embargo, no fueron bien recibidas por los propietarios de automóviles que veían este cobro como un nuevo impuesto que se adicionaba a los ya existentes por peajes, placas y demás que debían cancelar por ‘el simple hecho -sostenían ellos- de tener un auto’. Se comentaba un año después que “los estacionómetros, que habían llegado con el ánimo de aliviar la situación de desorden en el parqueo, encontraba en la ciudadanía dos objeciones importantes: se traga una moneda tras otra sin marcar el tiempo correspondiente (por lo cual los llaman robómetros) y están colocados en sitios donde el estacionamiento entorpece el tránsito”¹⁰⁰.

De la misma manera la alta concentración de automóviles en la zona céntrica de la ciudad planteaba nuevos problemas a los que era necesario buscarles solución lo antes posible. Muchas fueron las voces que se oyeron proponiendo remedios a la difícil situación de movilidad, se pensaba por entonces ya en restricciones que bien podrían ser la antecesora del moderno pico y placa que se aplica en la capital colombiana. Al respecto se anotaba: “¿qué hacemos con el tráfico en Bogotá? La medida que alguien proponía no carece de sentido: debido a la abundancia aplastante de automóviles, la fórmula que se emplearía consistiría en fijar tres días a las semana para que circulen los carro que tengan placa terminada en par y otros tres días para los de placa que finalice en impar. Así si su placa amigo lector termina en 7, saldrá los lunes miércoles y viernes, si termina en 8 los martes jueves y sábado”¹⁰¹. Ciertamente la preocupación por este tema llevaba a que fueran cada vez más las proposiciones que estuvieran orientadas a buscarle una salida al difícil problema, así por ejemplo “por iniciativa del gobierno el control de cambios e importaciones concederá licencias para importar veinte mil bicicletas con el objeto de descongestionar el movimiento de pasajeros. (...) Tan plausible medida tiene entre

⁹⁸ “Ciudad de conquista” *Semana* septiembre 3 de 1949, pp. 12

⁹⁹ “Peros y Señales” *Semana* Junio 28 de 1954 pp. 11

¹⁰⁰ “La excepción” *Semana* Febrero 14 de 1955 Pág. 9

¹⁰¹ “El tráfico” *Estampa* octubre 31 de 1953 Pág. 38

muchas, la ventaja de descongestionar el movimiento de pasajeros, en buses y tranvías, a la horas de entrada y salida de las oficinas talleres y fabricas”¹⁰², no obstante una propuesta como esta no llego a tener la acogida que se esperaba y el uso de las bicicletas de los bogotanos se vio relegado a los domingos y días festivos.

El crecimiento acelerado del número vehículos de todo tipo en la ciudad tuvo también como consecuencia que el ente encargado de administrar la movilidad no escapara al desgüeño y caos generalizado que imperaba en todas las esferas relacionadas con el tema. Si en las calles bogotanas el irrespeto por las normas regulatorias básicas era el pan de cada día, en las instituciones encargadas de controlar y administrar la movilidad en la ciudad la corrupción e ineficiencia se esgrimían como el principal atributo. Al respecto un articulista escribía algunas criticas que se hacían “al Departamento de Tránsito referidas a la cuestión administrativa: régimen de privilegios para unos pocos; actuación de unos intermediarios inescrupulosos para toda gestión ante la oficina de circulación, arbitrariedades en la aplicación de normas preexistentes y despreocupación total para los intereses del publico (...). La organización administrativa de estas dependencias son tachadas como foco de manzanillaje y de frondosa e inútil burocracia”¹⁰³.

Organizar el departamento de tráfico y circulación implicaba no solo invertir dinero sino también afectar algunos intereses privados que no iban a ceder fácilmente los beneficios que les representaba tener injerencia directa sobre los temas de movilidad desde la administración. De igual manera, el rasgo característico de aquellos años, cuando los cargos burocráticos se repartían según la filiación de partido, pemearía de modo contundente las diferentes instancias de la administración municipal y la oficina de circulación no sería la excepción. Frente a esta situación, algunas personas interesadas en transformar la dinámica de estas entidades, desistieron pronto de su intento. Un ejemplo de esto, fue el caso del Capitán Eduardo Fajardo Pinzón, tras un corto paso por esta dependencia:

¹⁰² “30.000 vehículos por sólo doce vías arterias circulan hoy en la ciudad” El Tiempo Marzo 1 de 1951 Pág.3

¹⁰³ “En el principio era el caos” *Semana*, Septiembre 13 de 1954. Pág. 11

Fajardo Pinzón llegó a la dirección de circulación y tránsito de Bogotá hace poco más de 15 días y renunció irrevocablemente a ella hace una semana. La causa: Fajardo, según su propia versión quiso reorganizar la DCTB a lo largo a lo ancho y a lo hondo. Lo que produjo su caída al parecer fue esto último, la investigación a lo hondo, que iba directa a la cabeza de una serie de intereses creados y de malas costumbres. (...) Todo culminó el viernes 21 de Mayo cuando Fajardo Pinzón solicitó a Escallón Ricaurte, por teléfono, el nombramiento de militares para todas las jefaturas de sección de DCTB. Y Escallón respondió: “Yo soy un político militante pertenezco al partido conservador y estoy en función de la política: el personal de circulación debe ser totalmente conservador”. Fajardo colgó y se sentó a escribir su renuncia. Se la aceptaron y Escallón ratificó para la prensa lo que Fajardo dijo que el había dicho¹⁰⁴.

Aunque este no fue el único caso que se conoció al respecto, fue uno de los más sonados, no sólo porque ponía de relieve la inoperancia de la maquinaria burocrática, sino porque también dejaba entrever el modo en que se alcanzaban los cargos públicos en la ciudad, pero más grave era develar el lugar que ocupaban las preocupaciones por el tráfico y la circulación en la ciudad.

Algunos funcionarios intentando cambiar esta situación, iniciaron una campaña en la cual los carros oficiales debían llevar una calcomanía con un texto que dijera: “No se considere usted una excepción, Muchas gracias”. Con ello se pretendía que los conductores de carros que pertenecieran al Estado dieran ejemplo en el cumplimiento de las normas generales de tránsito. La campaña fue celebrada por varios medios de comunicación pero no por los conductores de carros oficiales que hicieron caso omiso a estas sugerencias. Esta situación condujo a que “Rodríguez Jaramillo (gestor de la idea) tuviera un incidente con un funcionario que dirige un instituto oficial a propósito del estacionamiento de los vehículos de esa oficina, y el funcionario distrital resolvió presentar enseguida su renuncia por falta de colaboración en las campañas (...). Pero lo que casi todos ignoraban hasta entonces era que Rodríguez Jaramillo estaba trabajando por amor al arte, es decir, sin sueldo. Mientras otros empleados con buenas remuneraciones, hacen que hacen pero no hacen, según el enrevesado decir popular”¹⁰⁵.

¹⁰⁴ “Tránsito” *Semana*, Mayo 13 de 1954 Pág. 10

¹⁰⁵ “La excepción” *Semana*, Febrero 14 de 1955 Pág. 9

La situación era caótica, en muchos casos desalentadora, parecía ya que ninguna medida podría corregir el difícil tráfico capitalino. La modernización del sistema municipal de transportes, si bien en principio fue gratamente recibido y en sus primeros años de circulación constantemente se le elogiaba en páginas de periódicos y revistas interesadas en el tema, poco tiempo después comienza a ser blanco de las mismas críticas que tenían que soportar las empresas privadas del transporte privado. Desde luego que se adelantaban muchas obras, la señalización de las vías y las aceras correspondía a normas internacionales, se trazaban planes de rutas para los buses, se estudiaba la instalación de nuevos semáforos, el municipio importaba más buses, las empresas de obras públicas no daban abasto con el trabajo de abrir nuevas vías, el personal de motoristas y policías de circulación se aumentaba y cada vez eran mejor dotados con motocicletas nuevas y modernas herramientas. Pero esto no fue suficiente para minar el pesimismo que comenzó a apoderarse de muchas personas que veían agotados ya todos los recursos para disminuir los accidentes, ampliar la cobertura del servicio público y promover la descongestión del tráfico. En un diario capitalino algún periodista se preguntaba, sí con todas estas medidas “¿se logrará cambiar el panorama actual?” y él mismo se respondía “Difícilmente, porque si es verdad que las vías tienden a alargarse y ampliarse de acuerdo con los nuevos programas viales urbanos, también lo es que siguen llegando más automóviles, y más buses y más bicicletas y más camiones. Y el problema, como un gran círculo vicioso, continuara por secula seularum. Por esto mismo hoy, lo mismo que mañana e igual que siempre resulta mejor andar a pie”¹⁰⁶, pero aunque las piernas llevarsen, al que optara por utilizarlas, a cualquier lugar y facilitara todos los caminos, podía ocurrir que el ímpetu las hicieran desaparecer bajo las ruedas inexorables.

¹⁰⁶ “30.000 vehículos por sólo doce vías arterias circulan hoy en la ciudad” El Tiempo Marzo 1 de 1951 Pág.3

5. CONSIDERACIONES FINALES

La llegada de la década de los cincuenta minó la fe en la fórmula salvadora que, como profetas, anunciaban políticos y urbanistas en los años cuarenta. Muchos comenzaban a comprender que la tan connotada salida al “atraso crónico” de la ciudad no dependía solamente de tumbar para construir cosas nuevas, pues incluso ese sólo hecho tenía tantas repercusiones insospechadas sobre las relaciones de quienes habitaban el entorno que incluso la vida misma comenzaba a correr peligro. Construir una avenida cambiaba en efecto el panorama de la urbe, gracias a ella se veían más carros que podían ir más rápido. Pero también trastocaba los valores de sus moradores, y el hecho podía volverse problemático si se tiene en cuenta que aun eran muchos los bogotanos que disfrutaban de un paseo o una conversación en medio de la vía, a la antigua usanza colonial.

La reflexión lleva a comprender que el problema entonces no era destruir casas e inmuebles viejos para construir los grandes edificios y avenidas, el problema radicaba en querer destruir un orden social antiguo con sus vicios y virtudes para sobre él construir uno nuevo, pero sin tener una remota idea de lo que debería ser ese nuevo orden. Pero aun así, sin saberlo, había que buscarlo, agotar todos los recursos, acudir a todas las instancias; se pensó entonces que la vida cotidiana y las relaciones de quienes circulaban por la ciudad había que controlarlas y la regulación de estas relaciones a través de los medios jurídicos era el mejor medio. Pero los resultados no fueron los esperados, pues parecía que las leyes no encontraban el terreno abonado para que fueran cumplidas y como en muchos otros casos en el tema de la movilidad se evidenció que con la sola promulgación de leyes no se forjar arbitrariamente un tipo determinado de sociedad.

Así pues, la ciudad se modernizaba a su ritmo, dejó atrás el roce de ruanas y gabardinas acompañado del rechinar de ruedas contra rieles, para cambiarlos por atascos y el ensordecedor ruido de pitos y sirenas. Era el comienzo de una nueva era para Bogotá marcado no sólo por el cambio en los medios de transporte sino también, entre otras cosas, por su transformación administrativa a Distrito especial, por el impresionante aumento de la

población y por el crecimiento de su área construida. Todo ello, y muchas otras cosas más, en efecto marcaban el paso de la “Bogotá bogotana a la Bogotá universal”.

6. BIBLIOGRAFIA

1. Amato Peter. An analysis of the patters of elite residential areas in Bogotá. A thesis presented to the faculty of the graduate school of Cornell University for the degree of doctor of philosophy. Cornell University, 1968.
2. Arango Silvia. Evolución del espacio urbano en Bogotá en el siglo XX. Tesis Doctoral, Universidad de Paris, 1979.
3. Arpal Poblador, Jesús. Las Ciudades: visión histórica y sociológica. Barcelona, Montesinos Editor, 1983.
4. Bejarano Jesús Antonio. La economía colombiana entre 1930 y 1945, en: Nueva Historia de Colombia. Bogota, Editorial planeta, tomo V, 1989
5. Berman Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire. Bogotá, Siglo XXI Editores, 1991.
6. Castañeda Wigberto. Transporte público, regulación y Estado en Bogotá, 1882 – 1980. IDCT, 1997. (sin publicar)
7. Castillo Daza, Juan Carlos del. Bogotá el tránsito a la ciudad moderna. Bogotá, Ed., Universidad Nacional de Colombia, 2003.
8. CEPAL. El desarrollo del transporte publico urbano en América Latina. Buenos aires 1995.
9. Contreras Luz, Vélez Maria, Historia del tranvía en Bogotá, 1882-1852. Trabajo de grado para optar al titulo de licenciadas en Ciencias sociales. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá 1985
10. Cortes Rodrigo. La intervención de Le Corbusier en la planeación física de Bogotá (1945 – 1958). En: Le Corbusier en Colombia. Bogotá, Ed., Cementos Boyacá, 1987.
11. Cortes Rodrigo. Del Urbanismo a la planeación en Bogotá. Bogotá, Trabajo profesoral Universidad Nacional, 1995. (mimeografiado)
12. Corredor Martínez Consuelo. Los Límites de la modernización. Bogotá, Cinep, 1992
13. Donoso Roberto. Antecedentes de la sociología urbana. México, Ed., Universidad Autónoma Metropolitana. 1993.

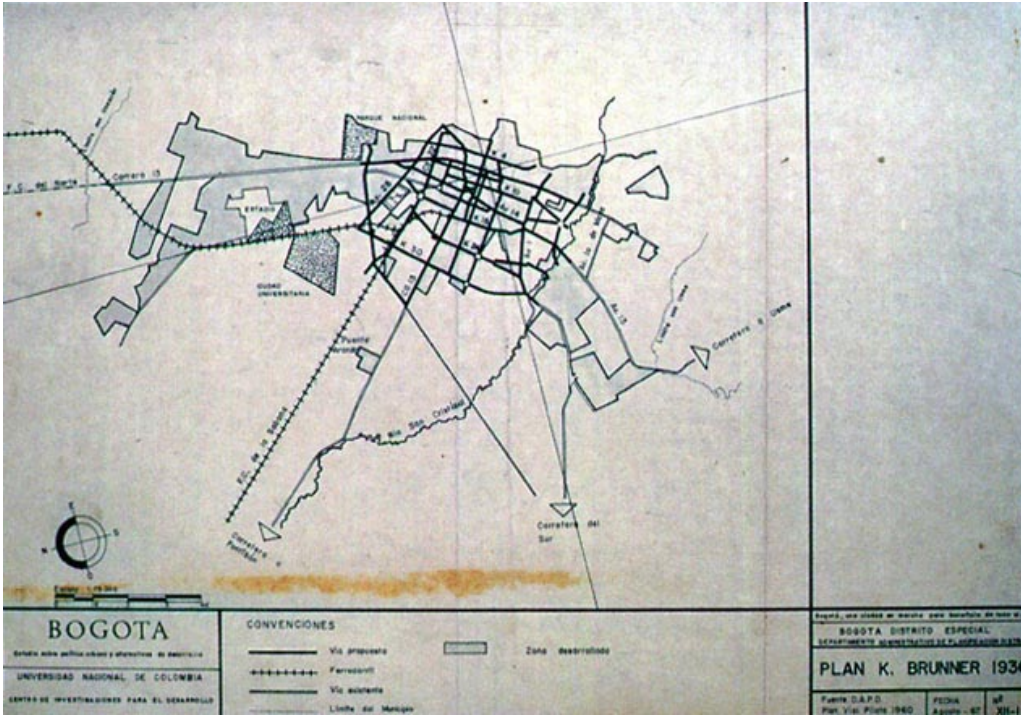
14. Esquivel Triana Ricardo, Sociedad y transporte urbano en Bogotá 1865 – 1950, en Memorias y Sociedad, Revista del departamento de historia y geografía de la Pontificia Universidad Javeriana. Vol 1, No 2
15. Hall Peter. Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona, Editorial del serbal, 1996.
16. Hernández Carlos Eduardo. Las ideas modernas del plan para Bogotá, el trabajo de Le Corbusier Wiernert y Sert. Bogotá, IDCT, 2004.
17. Hernández Miguel Ángel. La modernización social y el mundo moderno. En: Misión de Ciencia y Tecnología, Estructura científica, Desarrollo tecnológico y Entorno social. Tomo II, Volumen 2. Bogotá, Ed., Universidad Nacional de Colombia, 1990.
18. Hofer Andreas. Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Ancora editores. Bogotá 2003.
19. Jacques Aprile-Gnisset, El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá, Bogotá, Centro cultural Jorge Eliécer Gaitán 1983
20. Jaramillo Samuel, Parias Adriana. Vida Pasión y Muerte del tranvía en Bogotá. Documentos del CEDEC. Bogotá 1995
21. Jaramillo Vélez, Rubén. La postergación de la experiencia de la modernidad en Colombia. En: Colombia la modernidad postergada. Bogotá, Editorial Temis, 1998.
22. López Michelsen, Alfonso. Los Elegidos, Ed. Oveja Negra, Bogotá 1985
23. Martínez Carlos Comp. Bogotá reseñada por cronistas y viajeros ilustres. Bogotá, Ed. Escala, 1978.
24. Martínez Chaparro, Maria Isabel. Maquinas con ruedas: historia de los medios y modos de transporte en Bogotá 1902 - 1927. Tesis para optar al título de historiadora, Pontificia Universidad Javeriana. 1996
25. Mazuera Fernando. Cuento mi vida. Bogotá, s.e, 1972.
26. Melo Jorge Orlando. Algunas consideraciones globales sobre modernidad y modernización. En: Fabio Giraldo y Fernando Viviescas compiladores, Colombia el despertar de la modernidad. Bogotá, Foro Nacional por Colombia, 1991.
27. Montezuma Ricardo. *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*, Bogotá CEJA 2000

28. Noguera Carlos, Álvarez Alejandro, Jorge O. Castro. LA ciudad como espacio educativo Bogotá y Medellín en la primera mitad del siglo XX. Bogotá Arango Editores 2000
29. Mumford Lewis. La carretera y la ciudad, En: revista Camacol No. 57 Diciembre de 1993
30. Park Robert. La ciudad. Traducción Alberto Henao V. (Sin publicar)
31. Park Robert. La ciudad y otros ensayos de ecología humana. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1999.
32. Reglamento del departamento de tráfico, Tranvía municipal de Bogotá. Bogotá, Tip. Prag 1941.
33. Rodríguez Baquero Luís Enrique y Saydi Núñez Cetina. Empresas publicas de transporte en Bogotá, Siglo XX. Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2003.
34. Romero José Luís. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. Medellín, Ed., Universidad de Antioquia, 1999.
35. Saldarriaga Roa, Alberto. Bogota siglo XX: Urbanismo, Arquitectura y Vida Urbana. Bogotá, Alcaldía Mayor, 2000.
36. Sennet Richard. Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Alianza Editorial. Madrid 1997.
37. Simmel Georg. Las grandes ciudades y la vida del espíritu.
38. Suárez Adriana, La ciudad de los elegidos. Crecimiento urbano jerarquización social y poder político. Bogotá 1910 – 1950. Tesis de Historia Universidad nacional 2001
39. Téllez German. La arquitectura y el urbanismo en la época actual 1935 – 1979. En: Manual de Historia de Colombia. Tomo III, el siglo XX. Bogotá, Ed., Procultura: Instituto Colombiano de Cultura, 1984.
40. Villegas Benjamín. Carros, El automóvil en Colombia. Bogotá, Villegas Editores, 1995.
41. Wirth Louis. El urbanismo como modo de vida
42. Zambrano Pantoja, Fabio y Julián Vargas Lesmes. Santa fe y Bogotá, Evolución Histórica y servicios públicos. En: Bogotá 450 años retos y realidades. Bogotá, Ed. IFEA, Foro Nacional por Colombia, 1988.

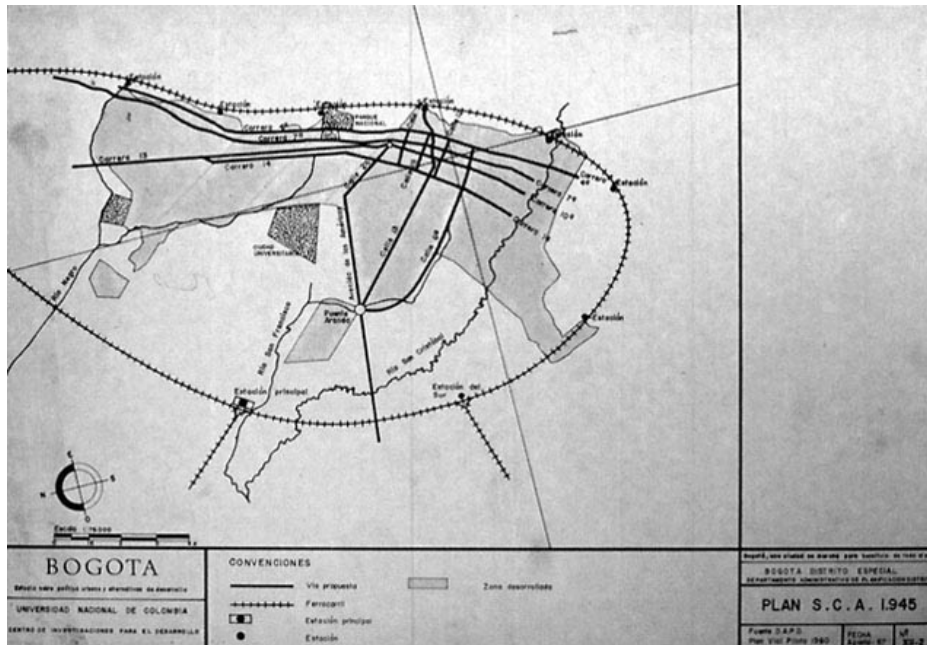
Fuentes primarias

- Diario El Tiempo
- Diario El Espectador
- Revista Semana
- Revista YA
- Revista Cromos
- Revista Estampa
- Registro Municipal
- Anales del Concejo
- Revista Santa Fe Y Bogotá: Órgano de la sociedad de mejoras y ornato.
- Revista Proa
- Anuario Municipal de estadística

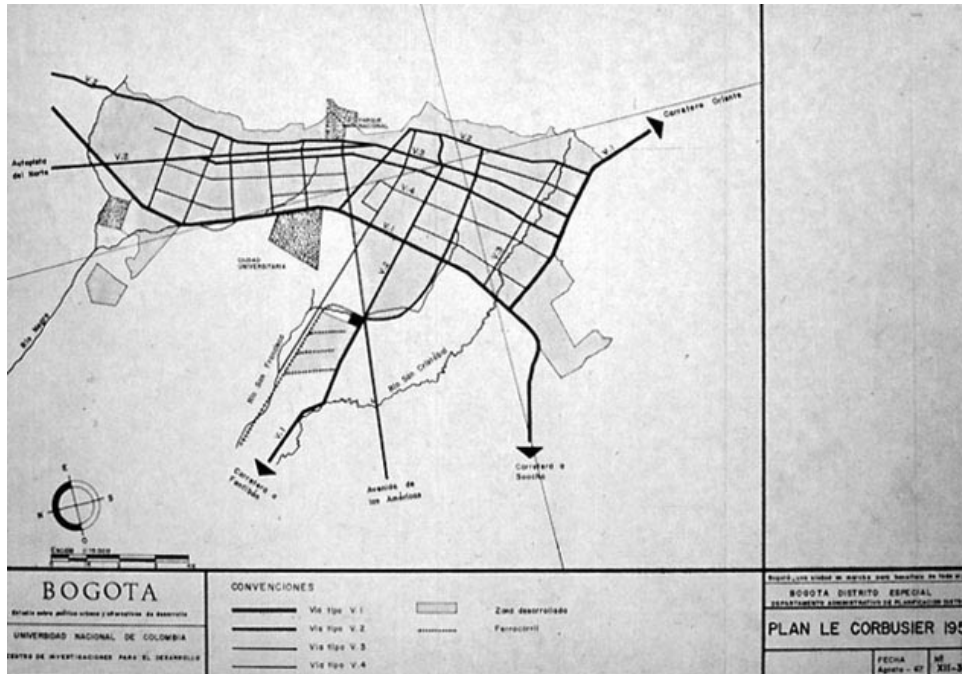
7. ANEXOS



Plan Vial propuesto por Karl Brunner en 1936 (Fuente Bogotá CD)



Plan Vial de la sociedad Colombiana de Arquitectos en 1945



Plan vial propuesto por Le Corbusier (1952)