

**EL BARRIO FAVORITO DE LOS BOGOTANOS:**  
Recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá

MARIA CAMILA PEÑA

30 de julio de 2009

Señor  
Jürgen Horlbeck B.  
Decano Académico  
Facultad de Comunicación y Lenguaje  
Pontificia Universidad Javeriana  
Bogotá  
D.C

Estimado Jürgen,

Hago entrega del trabajo titulado “El barrio favorito de los bogotanos, recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá”, con el cual opto por el título de Comunicadora Social con énfasis en periodismo. Espero el trabajo sea de su interés y que sea un aporte para la recuperación histórica de la Bogotá de comienzos del siglo XX.

Atentamente,

María Camila Peña  
c.c. 53 108478 de Bogotá

## **Índice**

**Ubicación geográfica del barrio La Favorita**

**Introducción**

**La Favorita, el escenario del miedo (Marco Teórico)**

**El barrio de la burguesía criolla (Marco Histórico)**

**Capítulo 1: El barrio favorito de los bogotanos**

- ¡Llegó la era industrial!
- El rascacielos santafereño
- Dónde el himno nacional se hizo música
- El emblemático Pasaje Gómez
- El San Jorge y el león de la Metro

**Capítulo 2: Del barrio burgués a las calles del miedo**

- Sobredosis en La Favorita
- El barrio de las mil habitaciones
- La Favorita, el puerto del caos
- El edificio que atravesó la 19
- A todo motor
- Los nómadas de la urbe

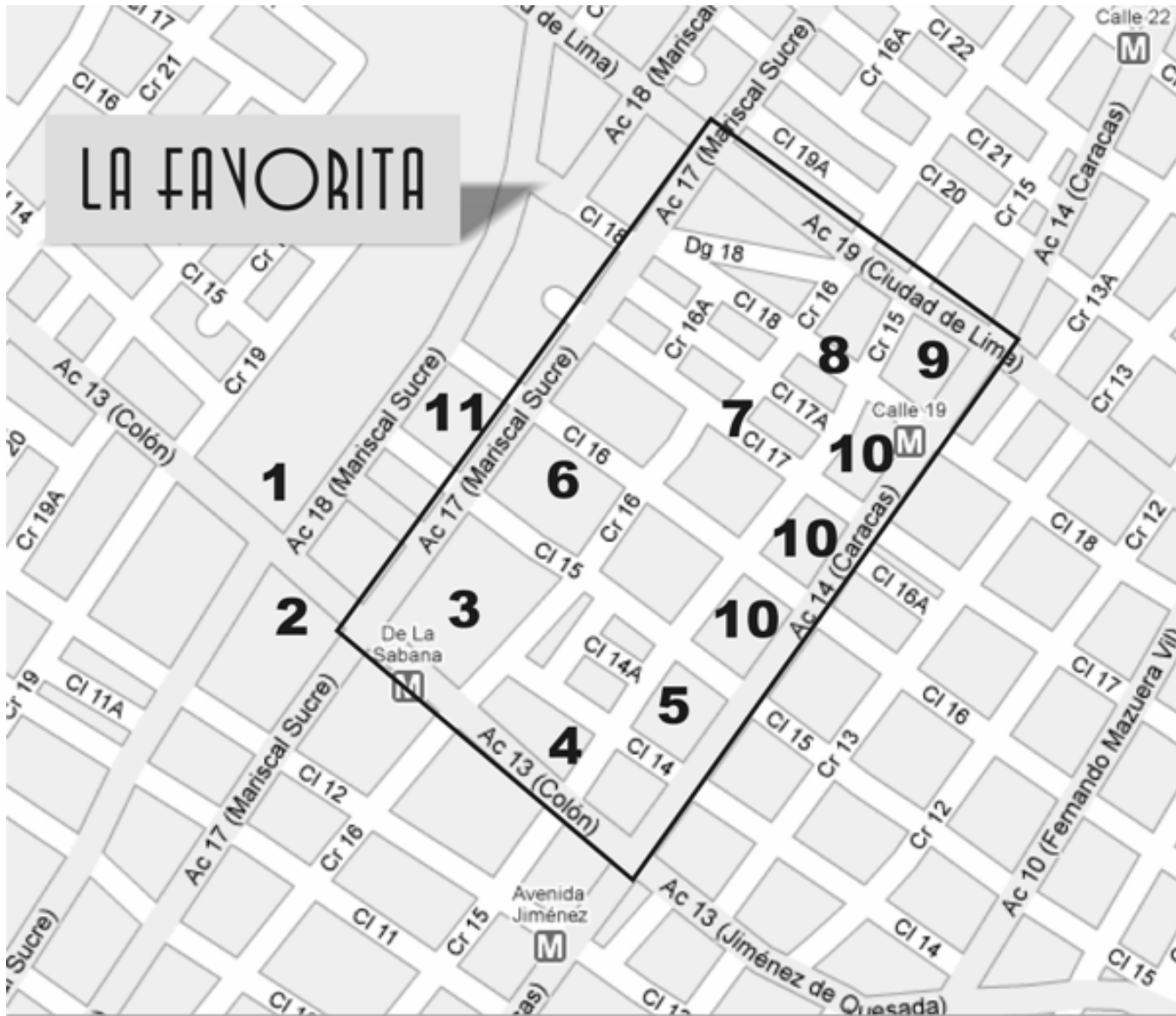
**Capítulo 3: La futura Favorita**

- El renacer del centro

**Conclusiones**

**Bibliografía**

## Ubicación geográfica del barrio La Favorita



1. Estación del Tren de la Sabana
2. Edificio Manuel M. Peraza
3. Instituto Técnico Central
4. Teatro San Jorge
5. Casa Oreste Sindici
6. Pasaje Gomez
7. Calle de las 'ollas'
8. Calle de los hoteleros
9. Edificio Cudecom
10. Zona de las motos
11. Albergue para desplazados

## Introducción

Después de trabajar cerca de dos años como periodista en la sección de Bogotá del periódico *El Espectador*, descubrí lugares que de no haber sido por el trajín diario de la reportería quizá nunca hubiera visitado. Para mi sorpresa, estos escenarios que en un primer momento resultaban oscuros y peligrosos se fueron revelando ante mis ojos, y detrás de la miseria y el deterioro fui descubriendo los más hermosos inmuebles de la Bogotá antigua. En aquellos lugares que los demás me recomendaban no visitar encontré historias de vida asombrosas y personajes que, al contrario de las advertencias, varias veces me recibieron con una taza de café en la mano, una sonrisa inexplicablemente reconfortante y la disposición para responder cada una de mis preguntas.

En esas visitas me imaginaba cómo pudo haber sido la vida allí antes, cuando la Plaza de Bolívar era el escenario central de la ciudad y Bogotá era una sociedad pequeña de prestigiosos santafereños, damas dedicadas al hogar, obreros e indígenas que bajaban a las plazas de mercado a ofrecer sus productos. En cada uno de estos barrios sentía que aquellas antiguas estructuras arquitectónicas ligaban a sus habitantes con su pasado y así fui aprendiendo algo de la Bogotá de comienzos del siglo XX. En mi mente, cada edificio, casa, teatro, estatua era una historia para contar y poco a poco me fui enamorando del centro de la ciudad.

En junio del 2007 llegó a mi escritorio una invitación de la Secretaría Distrital de Cultura que decía: “Somos Mártires, ¿miedo a qué?” En el folleto se hablaba de una plaza en donde sólo venden yerbas medicinales (la Samper Mendoza), un pasaje con casas coloridas y un barrio llamado La Favorita que ha tenido vocación hotelera desde hace 90 años, cuando se abrió la Estación de la Sabana. Desde ese momento, ese extraño barrio comenzó a rondar mi mente; me parecía increíble que existiera un lugar así y yo no lo conociera.

La primera vez que fui hasta La Favorita, acordé una cita con un muchacho de la localidad, reconocido entre los habitantes. Ese día pudo más mi miedo, y aquel lugar soñado me

pareció como las demás calles cerca de la avenida Caracas: sucio, deteriorado e inseguro. Esperaba ver las elegantes casas republicanas y las fachadas de aquellos hoteles antiguos de 1920, pero lo único que el miedo me permitió ver fueron los expendios de droga, travestis y prostitutas que caminaban ese día de un lado a otro.

Esa misma semana, Lorena Luengas, una artista plástica de la Universidad de los Andes que lleva trabajando tres años con la comunidad, me envió unas fotografías de La Favorita. Nada se parecía a lo que yo había visto en mi recorrido. En las imágenes se veían casas coloridas con adoquines de yeso y edificios al estilo republicano con amplias ventanas y balcones en hierro. En ese momento, me di cuenta de que La Favorita es un tesoro escondido que sólo se deja ver si uno quiere verlo. Es un tesoro que ha sido desterrado de la memoria de los bogotanos y de la historia de la ciudad. Un lugar inexistente que sólo se encuentra en los documentos cartográficos, pero que no es siquiera mencionado por los libros de historia de Bogotá del siglo XX. Un sector de la ciudad que pese a su importancia arquitectónica, cultural y patrimonial fue borrado de la memoria histórica colectiva y del que se encuentra poca bibliografía especializada.

Revisando las bibliotecas, periódicos antiguos y libros de historiografía bogotana las únicas aproximaciones que encontré del barrio fueron los relatos de la Estación de Tren de la Sabana y algunos de sus edificaciones patrimoniales, como el Instituto Técnico Central y el Teatro San Jorge. Parece como si los investigadores de la época hubieran enfocado toda su atención en las plazas de mercado, la problemática del vecino barrio Santa Fe —la única zona de la ciudad donde es legal la prostitución— y los problemas de pobreza del sector, sin entrar a descubrir las maravillas de La Favorita.

Solamente después de escuchar a Luz Marina Ibagón, líder comunal, entendí porqué es necesario hacer lo que nadie se ha atrevido hasta ahora: recuperar la historia de este barrio. En una mañana de martes de comienzos de 2008, mientras visitábamos el hotel Nuevo Siboney, una edificación adecuada con 60 habitaciones donde regularmente pasan la noche los conductores de camión, después de responder mis preguntas Luz Marina me dijo:

*“Nosotros necesitamos que alguien cuente nuestra historia para que los demás se den cuenta de la importancia del barrio. En la medida que recuperemos nuestra memoria podemos construir patrimonio”.*

Y tiene toda la razón. Si los bogotanos llegaran a conocer en dónde queda el barrio, sus lugares turísticos, los procesos sociales que se han llevado a cabo, la historia de las personas que habitaron allí, la belleza de sus inmuebles y, en fin, se revelara su importancia patrimonial e histórica, sin duda se haría hasta lo imposible por no dejar morir este sector de la ciudad. Y es que incluso muchos de sus habitantes desconocen que, tal vez, sus casas fueron hogares de importantes personalidades.

En ese sentido nace este proyecto que intenta, a través de la crónica, descifrar los espacios que se entretajan entre las calles 19 y 13, entre carreras 14 y 17, para, como lo hizo en el siglo XIX, José María Cordoves Moure y en el siglo XX cronistas como Jose Antonio Osorio Lizarazo, Felipe González Toledo y José Joaquín Jiménez visibilizar una cara de la ciudad que muchos no conocen.

Se escoge la crónica como el género para tratar este tema pues, como dice el argentino Martín Caparrós en el prólogo del libro *Las mejores crónicas de Gatopardo*, “La crónica es un género de no ficción donde la escritura pesa más... una mezcla, en proporciones tornadizas, de mirada y escritura... intenta mostrar en sus historias la vida de todos, de cualquiera: lo que les pasa a los que también podrían ser sus lectores. La crónica es una forma de pararse frente a la información y su política del mundo: una manera de decir que el mundo también puede ser otro. La crónica es política.” (Caparrós, 2006, p. 8)

Al entender la crónica como un acto político estas narraciones buscan convertirse en un vehículo de denuncia para llamar la atención de las autoridades distritales y nacionales frente a las problemáticas tanto sociales como patrimoniales que con el paso del tiempo se han agudizado. De esta manera, con estos relatos La Favorita cobra vida, deja de ser ese

lugar sin nombre para convertirse en un espacio que el lector irá descubriendo a través de la mirada, un espacio de la ciudad lleno de significados ocultos bajo los escombros.

Para la realización de estas narraciones se utilizó, al igual que lo hacen los científicos sociales, la mirada como instrumento clave para hacer una lectura del barrio. “La percepción es el corazón del trabajo etnográfico, por ello el lenguaje es tan importante, el visual, el natural, todo el universo semiótico configura el cosmos visible del oficio de la mirada y el sentido”, dice el investigador Jesús Galindo Cáceres en su texto *El oficio de la mirada y el sentido*. En este trabajo el ejercicio etnográfico se enriquece con las voces de quienes habitan o trabajan en el barrio.

El gran relato está dividido en tres partes que dan cuenta del pasado de la Favorita, su estado actual y sus proyecciones a futuro. En el primer capítulo se recrea la Bogotá de comienzos de siglo XX, que pasa de ser una ciudad colonial a una moderna, donde van emergiendo nuevos barrios a las afueras de la Plaza de Bolívar, en los terrenos de las antiguas haciendas, como La Favorita. Cuando el barrio era el punto de llegada de los viajeros que entraban a la ciudad por el tren de la Sabana y en sus calles se establecieron los principales escenarios culturales, hoteles, restaurantes y cafés más elegantes de la época.

En esta primera parte se recupera la historia de importantes edificaciones, hoy consideradas patrimonio y muchas de ellas en grave estado de deterioro, como el pasaje Gómez, el edificio Manuel M. Peraza, el Teatro San Jorge, la Estación del Tren de la Sabana y la casa del compositor de la melodía del himno nacional, el italiano Oreste Sindici. También se identifican sus primeros habitantes, dinámicas sociales y actividades.

El segundo capítulo describe las transformaciones que experimenta La Favorita con la expansión de la ciudad hacia el norte, comenzando la segunda mitad del siglo XX, y la migración de sus primeros habitantes hacia Chapinero, el sector más exclusivo en la periferia de la ciudad. Se relata un barrio que poco a poco va perdiendo su prestigio hasta



configurarse en uno de los principales escenarios del miedo de la ciudad en donde los habitantes de calle, los expendios de droga, la suciedad y el deterioro son habituales.

De esta manera, se realiza una radiografía del estado actual del barrio. Se identifican sus problemáticas y sus nuevos actores. Las historias dan cuenta de la llegada de los buses intermunicipales y su posterior reubicación, el traslado del edificio de Cudecom de la calle 19 a la avenida Caracas, la desaparición de los tradicionales hoteles y su transformación en inquilinatos, la aparición de nuevos hospedajes, la colonización de sus calles por los antiguos habitantes del Cartucho, la cada vez más frecuente aparición de ‘ollas’ en las casas abandonadas, la constante presencia de asesinatos y robos a mano armada que han convertido al barrio en una de las 31 zonas críticas de la ciudad y el traslado de los desplazados a las antiguas edificaciones del barrio, adecuadas por las autoridades distritales como albergues temporales.

En la última parte se proyecta el futuro del barrio, teniendo como punto de partida el Plan Zonal del Centro, que plantea una recuperación urbanística de la zona. Según este plan, en La Favorita se desarrollará un nodo de servicios empresariales, comerciales y de vivienda que busca complementar el proyecto de Transmilenio y consolidar el eje de servicios institucionales de la calle 13, que tiene como fin devolverle la vida al barrio y hacerlo un lugar transitable.

Con este recorrido, desde la pujanza del barrio hasta su estado actual de deterioro, se hace evidencia la importancia histórica de este espacio delimitado entre las calles 13 y 19, entre carreras 14 y 17, y la necesidad de que las autoridades locales tomen acciones inmediatas en la zona para que las joyas arquitectónicas de la primera mitad del siglo XX no terminen en ruinas.

Como valor agregado también utilizo la fotografía, que es una de mis pasiones, para a través de la reportería gráfica, complementar mis relatos. Esta es una forma de contar sin

máscaras la realidad y capturar, hacer visibles, cada uno de esos espacios y situaciones sociales que yo intento recrear en mis textos.

Este esfuerzo periodístico se convierte, entonces, en una guía de ruta para que otros, como yo lo hice, descubran las maravillas de aquel barrio de calles angostas que una vez fue el favorito de los bogotanos y que hoy, a pesar de sus condiciones de inseguridad y deterioro, lucha por salir adelante.

## **La Favorita, el escenario del miedo**

### **Marco teórico**

A partir de la segunda mitad del siglo XX, Bogotá se fue transformando en una ciudad extensa y moderna que se alejó de su centro colonial y barrios aledaños, configurando nuevas **dinámicas sociales**. De esta forma, el norte se convirtió en el sector de las clases pudientes, el sur en el de los obreros, el occidente en el de las clases medias, el oriente en el de los campesinos que llegaban a la ciudad y el centro, por su parte, quedó inscrito en el imaginario de los bogotanos como un lugar inseguro, sucio, deteriorado, pasado de moda, donde nadie quería vivir.

Como resultado, las calles de La Favorita, uno de los barrios más antiguos de la ciudad, pasaron de ser el lugar de encuentro de las clases más pudientes de finales del siglo XIX a callejones sin salida conquistados por habitantes de calle, prostitutas, travestis, desplazados, vendedores ambulantes y todo tipo de delincuentes. Los primeros residentes migraron hacia el norte y sus amplias casonas, de estilo republicano, adornadas con yesos, fueron aprovechadas como inquilinatos, negocios de venta de autopartes, hoteles para transportadores y expendios de droga.

Con el tiempo el barrio comenzó a ser menos visitado y su belleza fue quedando sepultada por el abandono. Un día, pocos recordaron que entre las calles 13 y 19 con carreras 14 y 17 nació el barrio de la **burguesía criolla**<sup>1</sup>, en donde vivieron personalidades tan importantes como el músico italiano Oreste Sindici, compositor de la melodía del himno nacional; el magistrado Luis Fernando Gacharná; el almirante Carrizosa; los Briceño; los Paz, descendientes de don Manuel María Paz, dibujante de la expedición de Codazzi y el poeta León de Greiff, entre otros.

Del mismo modo, los bogotanos olvidaron que La Favorita fue el epicentro del primer instituto tecnológico del país; de una de las salas de cine más elegantes del siglo XX, conocida como el Teatro San Jorge, diseñado por Alberto Martín —arquitecto del demolido Hotel Regina—, o que por su cercanía con la Estación de La Sabana contó con elegantes

hoteles al estilo europeo, como el Hotel Francés o el Hotel Estación, conocido hoy como el Edificio Peraza, el primero con ascensor en Bogotá.

Con el fin de la **modernidad**, La Favorita se convirtió en un lugar sin nombre, inexistente en la memoria de los ciudadanos, en un escenario del miedo que ni los historiadores se han atrevido a registrar en sus libros. La mayoría nunca han oído hablar de este barrio y quienes lo localizan lo confunden con su vecino, el barrio Santa Fe (nombre de la localidad número tres), único sector de la ciudad donde es legal la prostitución. Sin embargo, sus antiguas edificaciones, algunas declaradas **patrimonio arquitectónico**, se resisten a desaparecer configurándose como la única prueba del esplendor pasado de La Favorita.

Debido a esa brusca transformación urbana, se ha escogido el barrio La Favorita como nicho de observación para así —como lo hicieron los sociólogos estadounidenses Robert Park y Ernest Burgess en la ciudad de Chicago— descifrar las dinámicas sociales, sectores y población de este **espacio** en el que han ido cambiando sus significados como consecuencia del desarrollo de las nuevas **dinámicas urbanas**, la evolución de las **clases sociales** y la transformación de los **imaginarios urbanos**, pasando de ser el barrio de la burguesía bogotana de principios del siglo a XX a uno de los sectores más deteriorados de la ciudad.

## **La ciudad**

Los sociólogos urbanos de la escuela de Chicago definieron **la ciudad** como “el hábitat natural del hombre civilizado moderno”, el lugar en donde se conglomeraba la real naturaleza humana y cuya base del control político son los barrios. “La ciudad es la expresión de la humanidad en general y específicamente de las relaciones sociales generadas por la territorialidad, es un estado de la mente, un aglomerado de costumbres, tradiciones, actitudes organizadas y sentimientos que son inherentes en las costumbres transmitidas con esta tradición” (Park y Burgess, 1984, p.1)<sup>2</sup>.

Para estos investigadores sociales el hombre, como los demás animales de la naturaleza, vive en su propio hábitat, que en este caso es la ciudad. En este espacio desarrolla relaciones temporales y espaciales que se ven afectadas directamente por las fuerzas de selección, distribución y acomodación de su medio ambiente. Desde esta corriente, conocida como la **ecología humana**, donde el hombre es concebido como parte de la naturaleza y más concretamente de su ecosistema, los sociólogos modernos estudian su comportamiento, sus relaciones con el medio ambiente y la forma en que transforman su hábitat. “La ecología humana es el estudio paralelo de las relaciones espaciales y temporales de los humanos que son afectadas por el entorno social” (Weber, 1985, p.24)<sup>3</sup>.

Max Weber, por su parte, define la ciudad como “algo más que un conglomerado de hombres individuales y calles, edificios, luces electrónicas, vías férreas y teléfonos, etc. Algo más que una simple agrupación de instituciones y mecanismos administrativos, cortes, hospitales, escuelas, estaciones de policía y funcionarios civiles de diferentes dependencias” (1958, p. 35).

Y para el colombiano Armando Silva, experto en **imaginarios urbanos**, la ciudad se convierte en “la imagen de un mundo.... y el mundo de una imagen, que lenta y colectivamente se va construyendo y volviendo a construir incesantemente.....La ciudad aparece como una densa red simbólica en permanente construcción y expansión” (2000, p. 21 y 23).

Desde esta mirada, los sociólogos Robert Park y W. Ernest Burges se pusieron en la tarea de descifrar el hábitat humano cogiendo como unidad de estudio la ciudad de Chicago. En primer lugar se plantearon la siguiente pregunta: ¿Qué queremos saber de los barrios, comunidades raciales y áreas segregadas de Chicago? Luego su investigación buscó responder a los siguientes interrogantes: ¿Cuáles son los elementos de los que la ciudad está compuesta?, ¿Hasta qué punto son producto de un proceso selectivo?, ¿Cuál es la permanencia y estabilidad de su población?, ¿Cuántos niños hay?, ¿Cuál es la historia del barrio?, ¿Qué queda en el inconsciente de estas comunidades de la memoria de sus barrios

y qué han olvidado?, ¿Cuáles son los rituales sociales?, ¿Quiénes son sus líderes?, ¿Qué intereses de la comunidad defienden?

Después del trabajo de campo establecieron que la composición y organización de la ciudad está determinada por el tamaño de su población, concentración y distribución en el área. Argumentaron que la distribución de los habitantes está mediada por la simpatía, rivalidad y necesidad económica y es bajo estas condiciones que la ciudad comienza a conformarse, dividiéndose en zonas diferenciadas por sus características sociales<sup>4</sup>.

Estructuraron la ciudad en cinco zonas que van apareciendo como círculos concéntricos alrededor del *downtown*, conforme se va expandiendo el territorio. La primera zona, - — que para el caso de Bogotá sería la plaza de Bolívar y sus barrios coloniales— fue definida como el centro del transporte, las finanzas, las oficinas mercantiles y administrativas, los hoteles, teatros, edificios municipales, periódicos, tiendas de especialidades. Es un sector que a pesar de su importancia territorial tiene la más baja densidad poblacional.

Aledaño al *downtown* aparece la zona intermedia que se caracteriza por el deterioro de sus calles y construcciones, la presencia de delincuencia, vicios, pobreza, desorden, habitantes de la calle, estaciones de Policía y albergues. En esta segunda categoría se clasifica La Favorita, uno de los barrios más antiguos de Bogotá, después de los coloniales, en donde se encuentran las características descritas por los sociólogos. La tercera zona será la de la clase trabajadora en donde se encuentran tiendas de víveres, fábricas, negocios de reparación de zapatos, tabernas, casas y apartamentos familiares. Más alejado del centro, a una media hora de camino, se situarán las residencias y apartamentos de la clase alta y finalmente estarán las zonas suburbanas donde vivirán las familias más acomodadas, en amplias casonas al aire libre.

Esta estructura de la ciudad, realizada desde el estudio de Chicago, se convierte en la matriz de la ciudad moderna suramericana del siglo XX que crece bajo el modelo de la expansión territorial supliendo las necesidades de una población en constante aumento. Paralelamente, los sociólogos establecieron que la ciudad está mediada por la

concentración, centralización, segregación, invasión, sucesión y descentralización de sus habitantes, procesos que serán vitales para comprender la complejidad de sentidos que se entretajan en el espacio urbano.

### **Cuando Bogotá se transformó en ciudad**

Bogotá vino a conocer la **planeación urbana** en 1902 cuando, mediante el acuerdo 10 de ese mismo año, por primera vez en la historia de la ciudad las autoridades entendieron la importancia de reglamentar las normas sanitarias. Este primer plan urbano estableció que las casas debían contar con ventilación, un patio de mínimo el 16% del lote edificable e inodoros. También se centró en la importancia de las plazas, en la regulación de las nuevas vías, ordenó por primera vez la elaboración de un plano completo de la ciudad y estableció normas para construir nuevos barrios.

Para ese entonces la capital dejaba de lado su **diseño urbano** colonial caracterizado por la traza reticular<sup>5</sup> en la que se destacaban calles rectas, manzanas cuadradas o trapezoidales y una plaza central con catedral e incorporaba en su paisaje las nuevas tendencias de la **arquitectura republicana**.

“Fueron justamente las primeras manifestaciones de esta nueva expresión republicana las que rompieron con la monumentalidad, con el pasado colonial español y empezaron a generar cambios en el aspecto de la ciudad” (Hofer, 2003).

Según Silvia Arango, la arquitectura republicana en el país se convierte en el traslado de la arquitectura del siglo XIX europeo al medio colombiano. “De la arquitectura europea ni se tomaron los presupuestos teóricos, sino su cáscara ornamental y ello subrayó con una enorme fuerza de entusiasmo transformador... Por ello esta arquitectura desplaza su significado del ‘espíritu de las formas’ a la ‘europeidad’, con lo que esto conlleva de sentimiento urbano, de espíritu cosmopolita y de sentido de actualización...La repetición seriada de los moldes de yeso para ciertos detalles (capiteles, cornisas, por ejemplo) hicieron accesible este lenguaje a la mayor parte de la población” (Arango, 1989, p.33).

“La denominación de arquitectura republicana no deriva de una característica propia de la arquitectura de un hecho político, el fin de las guerras de la independencia y la constitución de la República. El inicio del periodo que dio origen a esta arquitectura no es preciso, su final difuso. A pesar de originarse en el siglo XIX, fue sólo en el siglo XX cuando los cambios respecto a la tradición colonial se hicieron extensivos a un gran número de edificaciones” (Saldarriaga, 2006, 167).

En los primeros 30 años del siglo XX esta nueva estética es utilizada para la construcción de edificios públicos y privados en las áreas cercanas al centro, entre los que se destacan el Palacio Echeverri (1900- 1904), Asilo San Antonio (1902- 1907), Edificio Liévano (1902- 1905), Pasaje Rufino J. Cuervo, Bazar Veracruz (1905), Hospital San José (1905- 1925), Mercado de Las Nieves (1905- 1927), la Estación del Tren de la Sabana (1913- 1917) y el Palacio de La Carrera (1906 -1908).

“El entusiasmo con que todos los habitantes del país urbano acogen la nueva arquitectura no es comprensible sino en la medida en que esta formó parte de un sentimiento estético más general, que penetró todos los resquicios de la vida social... es necesario destacar que los arquitectos republicanos también se llamaron así mismos modernistas” (Arango, 1989, p. 139).

En 1914 se realiza el segundo intento por regular la intervención urbanística en la ciudad mediante el acuerdo 6, que establece los límites del área perimetral. “Oriente: del punto de concurso de la calle 1A (según eje de esa calle) con la prolongación de la calle 1AB (según el eje de esta), siguiendo esta hasta la Plaza de Egipto, de ahí por el Paseo Bolívar hasta su encuentro con la prolongación con la carrera 3A; de ahí por la carrera 3A, hasta el encuentro de su prolongación según eje, con la prolongación de la calle 32. Norte: calle 32 prolongación hasta su encuentro con la prolongación de la carrera 21. Occidente: carrera 21 hasta su encuentro en la calle 1A; y sur: calle 1A y calle 1A-B hasta el punto de partida” (Rodríguez, 2006).



En 1920, el empresario antioqueño Ricardo Olano, influenciado por la teoría inglesa del *City Planning*, les propone a las autoridades nacionales la realización de un plano futuro para las ciudades de Colombia. Esta va a ser “la primera voz con tintes modernos —y tal vez un poco solitaria— que se levantó en el país alrededor del problema de la ciudad” (Del Castillo, 200, p.75). Olano, por primera vez, piensa en la importancia de proyectar la ciudad en los años venideros y no simplemente en construir para abastecer las necesidades habitacionales del momento. Este comerciante reconoce la importancia de la planificación y es el primero que hace una reflexión seria sobre el urbanismo en la capital.

El plano Bogotá Futuro tenía como fin delimitar y definir el crecimiento de la ciudad e instaurar normas específicas para su urbanización. “En cuanto a trazado urbano, este pretende prolongar la retícula tradicional tanto hacia el norte como hacia el sur con manzanas de 100 metros de largo vinculando así sectores para entonces distantes como Chapinero y proyectando un crecimiento de casi cuatro veces su tamaño” (Rodríguez, 2006). También propone calles espaciales de lujo, ramblas y *parkways*. Pese a ser aprobado por la Asamblea, este proyecto sólo se adoptó en 1925; sin embargo, nunca se desarrolló.

Para esta misma década se dan dos cambios importantes en el país que serán los primeros detonantes de la **modernización** de la ciudad: el primero es la generación de un contacto más amplio con el mundo capitalista, mediante las nuevas formas de comunicación, como las vías ferroviarias, el avión, el automóvil, el cine y la radio. “En nuestro desarrollo histórico, la década del veinte parece mostrar un contacto más claro con el contexto modernizador de Occidente” (Del Castillo, 2003, p. 73). Por otra parte, durante esos años se releva del poder a los militares, quienes son sustituidos por empresarios que comienzan a fomentar el desarrollo intelectual y capitalista en el país. Además se crean nuevas instituciones nacionales como el Banco de la República, los ministerios de Salud, Justicia y Trabajo y la Contraloría General de la República.

“Los grandes descubrimientos en las ciencias físicas; la industrialización de la producción, que transforma el conocimiento científico en tecnología, crea nuevos medios humanos y destruye los viejos, acelera el ritmo de la vida, genera nuevas formas de poder jurídico y

lucha de clases; inmensos trastornos demográficos, que separan a millones de personas de sus ancestrales hábitats, arrojándolas violentamente por el mundo en busca de nuevas vidas; el rápido crecimiento urbano y con frecuencia cataclísmico, sistemas de comunicación masivos, dinámicos en su desarrollo, que envuelven y unen a las sociedades más diversas; estados nacionales cada vez más poderosos...; movimientos sociales masivos de la gente y de los pueblos...; y, finalmente, un mercado mundial capitalista siempre en desarrollo y drásticamente variable, que reúne a toda esa gente e instituciones. Estos procesos históricos y mundiales provocan una variedad sorprendente de ideas que tiene como finalidad hacer del hombre y la mujer, tanto los sujetos como los objetos de la modernización, darles el poder para cambiar el mundo, que a su vez los cambia a ellos, permitiéndoles entrar al remolino y que lo hagan suyo. En el siglo pasado, estas visiones y valores se unieron libremente bajo el nombre de **modernismo**” (Berman, 1989, P. 1)

La modernidad es entonces una serie de procesos sociales y económicos que están en la base de la vida moderna. “Tales procesos, ‘impulsados todos ellos, en última instancia, por el mercado mundial capitalista’ son, entre otros, los descubrimientos científicos, los conflictos laborales, las transformaciones demográficas, la expansión urbana, los estados nacionales, los movimientos de masas” (Del Castillo, 2003, p.15).

Hacia los años treinta este proceso de modernización se hace evidente en la capital con la llegada del urbanista austriaco Karl Brunner, quien fue contratado por el alcalde Alfonso Esguerra Gómez para reorganizar y dirigir el Departamento Municipal de Urbanismo de Bogotá. Su trabajo se basó en transformar a la Bogotá de traza reticular en una ciudad diseñada bajo el concepto de la **ciudad jardín**.

“Los proyectos [realizados por Brunner] para la planeación urbana de Bogotá presentan su concepción de la ciudad como un organismo compuesto. En vez de la continuación de la monótona superficie característica de la traza reticular, intentó ensamblamientos de cuya suma se entreteje entre sí todo el complejo urbano. Es el desarrollo del *neighborhood*

adaptado al contexto latinoamericano, donde su función es asumida por el barrio, con un equipamiento mínimo de la estructura social, así como cualidades formales individuales que en la mayoría de los casos respondía a las condiciones topográficas y modificaba la retícula” (Hofer, 2003, p. 121)

En 1936, tres años después de su llegada, Brunner elabora el primer Plan de Desarrollo Urbano para Bogotá. Sus propuestas proyectaban una ciudad moderna con urbanizaciones obreras en el sur, parques forestales, plazoletas para el disfrute del espacio público, bulevares, espacios viales, barrios con calles curvas y elementos orgánicos y la ampliación de importantes avenidas como la Jiménez y la Caracas.

“Durante su actividad como planificador de Bogotá persiguió siempre el propósito de entretejer por toda la ciudad los espacios verdes nuevos con los ya existentes. Primero, se trató de proyectos independientes —como el Paseo Bolívar, el estadio El Campín y el Parque El Salitre— y a partir de 1942 se crearon espacios verdes a menor escala, a manera de complemento de las avenidas y los parques dentro del tejido urbano” (Hofer, 2003, p. 149).

Este primer Plan de Desarrollo tuvo como objetivo el diseño de una ciudad higiénica, con este fin se prohibió la construcción de viviendas en terrenos que no estuvieran comunicados con las redes de alcantarillado. Del mismo modo, se proyectó el desarrollo de redes de movilidad colectiva, principalmente de las del tranvía en los barrios del sur; se realizó un decreto para mitigar los impuestos sobre producción de material de construcción para urbanizaciones obreras; se adecuó la administración urbana para facilitar la ejecución de proyectos públicos y se trazó el plan para el cubrimiento de los ríos San Francisco y San Agustín.

Bajo estas directrices Bogotá comenzó a cambiar su imagen y se desarrollaron los barrios Palermo, Bosque Izquierdo, El Campín, Centenario y la urbanización Modelo. Del mismo modo, se construyeron espacios verdes y zonas para la recreación que aún hoy son funcionales para la ciudad, como el Parque Nacional (1933); el Paseo Bolívar con sus

miradores y el escenario para conciertos conocido como “la Media Torta” (1935); el Parque El Salitre, con su lago artificial, que por años fue el lugar donde los bogotanos jugaban polo y la avenida Caracas (1935), que atravesó la ciudad de norte a sur y que fue concebida como una alameda.

Para cuando Brunner termina su obra, en 1948, Bogotá ya no es una villa colonial, sino que se configura como una ciudad nueva y moderna, que en los años siguientes seguirá en su proceso de evolución hacia una metrópoli. La expansión de la ciudad, la constitución de nuevos barrios alejados del centro y el aumento de su población y clases sociales generaron nuevas dinámicas urbanas y la construcción de imágenes de la ciudad que determinarán las relaciones de los ciudadanos con sus espacios.

### **La Favorita, el espacio de los imaginarios**

El **espacio** es definido por Kant como la condición o posibilidad de existencia de los fenómenos, como un espacio vacío que depende de lo que se le coloca. En este sentido el espacio vivido es “objeto de estudio en cuanto a los valores que le son atribuidos por las personas” (Lindón y Aguilar, 2006, p.13).

“La convivencia del ser humano se hace en el espacio, es el escenario del interminable teatro de las obras de los hombres... El espacio dinamiza e involucra, permite que las sociedades lleven a cabo sus realizaciones que provienen de sus relaciones con lo inventado y lo inmanente, todo lo que los sistemas psíquicos —en términos de N. Luhman— no han plasmado en lo material, pero que pronto será realizado a través de la acción: objetos y acciones, actos y formas de pensar que terminan creando artefactos llenos de significado y que vinculan de una u otra manera al colectivo” (Castiblanco, 2000, p. 279).

El **lugar**, en tanto, es la acumulación de sentidos, o en otras palabras los espacios delimitados. “La creación de lugares es un acto social y estos difieren por lo que la gente ha hecho de ellos. Las diferencias pueden estar basadas en el ambiente físico, pero, ambientes

físicos similares pueden estar asociados con respuestas humanas diferentes y patrones similares de organización humana se pueden encontrar en ambientes físicos muy diferentes” (Castiblanco, 2000, p. 280).

En las ciudades, los lugares (una calle, un barrio, una cafetería, una localidad) van adquiriendo sus propios significados desde la mirada de los ciudadanos quienes crean **imaginarios urbanos** colectivos, que pueden ser reales o no, sobre ciertas zonas. “En los ámbitos de las sociedades, en los espacios, se puede evidenciar las transformaciones que parten de los constructos mentales de los pobladores, formas simbólicas que referencian el medio e interactúan sobre él. La intervención en los lugares depende en cierta medida de las ideas y concepciones que el colectivo constituye alrededor de los mismos” (Castiblanco, 2000, p. 283).

De esta forma, los imaginarios urbanos se definen como la constante creación de formas e imágenes que se refieren a un lugar. “Los imaginarios urbanos intentan interpretaciones acerca de cuestiones como, por ejemplo, cómo se han construido las imágenes (cambiantes a lo largo de la historia) que se hacen las sociedades y los individuos en particular, de la ciudad y/o de sus fragmentos (barrios, colonias, etc.); cómo esas imágenes se movilizan en la vida práctica y cobran realidad” (Aguilar, 2006, p.14).

Las percepciones o categorizaciones de la ciudad son generadas entonces por el **punto de vista ciudadano**, entendido como “una serie de estrategias discursivas por medio de las cuales los ciudadanos narran la historia de su ciudad” (Silva, 2000, p. 39). Armando Silva, en su investigación sobre los imaginarios urbanos en Bogotá, evidencia que los ciudadanos crean “proyecciones imaginarias” de los espacios que finalmente definen su relación con la ciudad. Por ejemplo, para los capitalinos las calles con olores agradables, vitrinas de ropa y transeúntes bien vestidos representan seguridad y, por tanto, son catalogadas como calles de las mujeres. Mientras que la congestión vehicular, el comercio desordenado y el ruido son características fundamentalmente masculinas.

Según el estudio, para los bogotanos las calles que representan peligro y miedo están asociadas con la violencia callejera, los malos olores, el desorden, la suciedad, las ventas callejeras, la presencia de mendigos y el ruido. La carrera décima, San Victorino, la avenida Jiménez, la avenida Caracas y la calle del Cartucho —la mayoría ubicadas en la localidad de Los Mártires, muy cerca de La Favorita— fueron catalogadas como las más peligrosas de la ciudad.

En la encuesta se evidencia que los imaginarios urbanos varían dependiendo de la clase social, pues mientras para las clases altas San Victorino y la Avenida Jiménez fueron sus mayores referentes del miedo, para las clases bajas estos eran sectores habituales.

“La inseguridad despoja progresivamente a los espacios públicos urbanos de los diversos sentidos sociales que éstos adquieren en la construcción de ciudadanía” (Guerrero, 2006), los segrega de la vida urbana y de sus dinámicas convirtiéndose en lugares fantasma en los que solamente se atreven a habitar los excluidos de la sociedad (prostitutas, habitantes de la calles, desplazados, etc).

Esta situación a su vez crea en la mente de los ciudadanos **imaginarios del miedo**, que “son la invención personal o colectiva que se hace de la ciudad construida que tiene como fundamento la vivencia cotidiana de la inseguridad, y que permite que se construya una representación determinada de los espacios urbanos, principalmente los públicos. Es desde los imaginarios del miedo que se constituyen las formas de nombrar y estigmatizar estos sitios y sujetos sociales identificados con la inseguridad y el riesgo” (Aguilar, 2006, P. 120).

La Favorita, como la mayoría de los barrios aledaños al centro histórico, pasada la primera mitad del siglo XX se convierte en uno de estos sectores de la ciudad, en un imaginario del miedo. El deterioro y la inseguridad generan, a su vez, un fenómeno conocido como **topofobia**. “La topofobia es la expresión del rechazo forjada desde las representaciones que genera de los lugares, temores como la inseguridad o actitudes frente a lo sucio y degradante enmarcan las reacciones de transeúntes y visitantes...” (Roldán, 2009, P.284).

Los bogotanos evitan transitar por el sector, de no ser estrictamente necesario. Los comerciantes, extranjeros y aristócratas, quienes conformaron la clase alta de la nueva ciudad burguesa de comienzos del siglo XX, abandonan el barrio y se trasladan hacia el norte. Muchos, al no encontrar un comprador, incluso prefieren abandonar sus casas de estilo republicano antes que seguir viviendo ahí.

“El miedo no sólo sorprende y origina una selección de rutas y nuevos caminos para quienes la moran, sino que el miedo es un elemento cada vez más estructurante en el comportamiento de la ciudad” (Silva, 2000, p. 294).

Con sus nuevos habitantes y dinámicas sociales La Favorita deja de ser el barrio de la **burguesía bogotana**, caracterizado por los clubes al estilo inglés, los salones en donde se realizaban tertulias literarias, los hoteles elegantes, las casas decoradas con muebles, alfombras, vajillas y telas traídas de Europa y habitantes que imitaban el estilo de vida de la Inglaterra victoriana y la Francia napoleónica para convertirse en una de las 31 **zonas críticas** de la ciudad, que “son zonas en donde confluyen distintos agentes que se vuelven focos de inseguridad y criminalidad que deben ser intervenidos”. Por ello hoy La Favorita es epicentro de inquilinatos, albergues, expendios de droga y foco de delincuentes.

Según las últimas estadísticas de la Secretaría de Gobierno, en 2008 se presentaron en La Favorita 27 lesiones comunes, 17 homicidios, 15 hurtos a personas, cinco hurtos a vehículos, siete hurtos de motos y siete hurtos a establecimientos comerciales. El Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana asegura que en los barrios que bordean la Avenida Caracas se presentan dos de cada tres homicidios de la localidad. Es tanta la fama del barrio que algunos han terminado por llamarlo “La Precordial” debido a los constantes casos de lesiones con arma blanca en la zona precordial, la región del pecho cerca al corazón.

Las cifras también muestran que en el primer semestre de 2008 en la localidad de Los Mártires, donde está situado el barrio, se cometieron el 73.3% de los homicidios de la ciudad la mayoría con arma de fuego (69%). El 44.4% fue por venganza, el 31% por

problemas personales, el 55.5% en horas de la noche, entre las 6 p.m. y 6 a.m., y el 60% el fin de semana. En la Favorita, el 84% de las víctimas fueron hombres y el 16% mujeres. Los dos sectores donde ocurrieron la mayoría de los homicidios fueron la calle 8 a la calle 10 (entre la avenida Caracas y la carrera 16) y de la calle 17 a la calle 20 (entre carreras 15 y 17).

Además, un estudio realizado por el Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana (CEACS) de la Secretaría de Gobierno, estableció que Los Mártires es una de las localidades en donde más ha aumentado la presencia de cambuches que pasaron de 48 en diciembre de 2004, a 204 en abril de 2008, cuatro veces más. Entre los transeúntes de los Mártires se encuentran 30.3% de los habitantes de calle que se registran en toda la ciudad, unos 2.600 trasiegan por las calles de esta localidad. En los Mártires la gran concentración está en la “Calle del Bronx”, con un parche de casi dos mil personas y la calle conocida como “Cinco Huecos”, donde viven 90 más.

Según el último censo realizado por la Secretaría Distrital de Integración Social y presentado por el alcalde Samuel Moreno el 27 de agosto de 2008, el 47.1% de los habitantes de calle de Bogotá se encuentran en las localidades de Santa Fe, Mártires y Candelaria.

“Un fenómeno que se ha presentado en las ciudades latinoamericanas es la degradación urbanística de viviendas en los centros neohistóricos de las metrópolis a causa de la continua migración poblacional y la transformación de las condiciones de vida; lugares subutilizados, donde se forman tipos de hábitat subintegrado (Cunill Grau 1995), caracterizando la configuración de sitios de hacinamiento poblacional. Este fenómeno se presenta en Bogotá con las construcciones aledañas a lo que por legislación es considerado como centro histórico zona cuyo valor arquitectónico o monumental es opacado por un olvido de quienes prefieren ignorar su existencia por casualidad o por causalidad” (Roldán, 2009, p. 284)

### **La renovación de La Favorita**



Después de años de abandono, en 1998, el Distrito comenzó a trabajar en la formulación y aplicación del **Plan Zonal del Centro**, que tiene como fin la recuperación y apropiación de los espacios públicos que por su carácter histórico y **patrimonial** son significativos para la ciudad, además de la puesta en marcha de un plan de oferta de vivienda para restituirle a la zona su origen residencial; entendiendo como patrimonio “aquellas señales físicas que son trazas de la historia de la ciudad” (Pergolis, 1997, P.83).

“Los Planes Zonales son instrumentos de Planeación formulados por la administración Distrital, que definen y precisan las condiciones de ordenamiento de un área determinada, de las infraestructuras, el sistema general del espacio público y equipamientos colectivos, los criterios para armonizar los usos y tratamientos urbanísticos asignados en el área, los criterios para la precisión o ajuste de la normativa urbanística, así como la delimitación y criterios para la gestión de planes parciales en el marco de la estrategia de ordenamiento territorial. Este plan es entonces, una oportunidad que reconoce las dinámicas actuales de un sector vivo y activo que necesita fortalecerse, proyectarse y responder a un modelo de ordenamiento definido para la Bogotá de hoy y mañana”, fueron las palabras del ex alcalde Luis Eduardo Garzón en la presentación del proyecto en el 2005.

El barrio La Favorita quedó incluido en uno de los seis proyectos de renovación urbana. En este sector el arquitecto Henry Reyes, con recursos privados, desarrollará un nodo de servicios empresariales, comerciales y de vivienda que busca complementar el proyecto de Transmilenio y consolidar el eje de servicios institucionales de la calle 13. La iniciativa tendrá un área de 38.285 M2 y estará ubicado entre las calles 19 y 20, limitando con la ciudadela residencial San Fasón y la carrera 17.

“Se promoverá el reordenamiento y mejoramiento de las condiciones urbanísticas del sector, dirigidos a aumentar la competitividad de los servicios al automóvil, mitigando sus impactos, mejorando la accesibilidad vehicular y la oferta de estacionamientos e incrementando el área del espacio público peatonal existente, a través de la generación de los controles ambientales requeridos sobre la Avenida Ciudad Lima y sobre la Avenida

Mariscal Sucre, así como la construcción de una alameda sobre la calle 20, con el fin de mitigar los impactos de los usos propuestos sobre el barrio Santa Fe; a partir de la aplicación de los instrumentos de gestión de suelo. Se promoverán proyectos urbanísticos e inmobiliarios para el uso residencial y usos complementarios”, dice el Plan Parcial de Renovación Urbana.

Desde entonces, en el imaginario de los bogotanos surgió la posibilidad de que las grises y sombrías calles del centro repletas de prostitutas, habitantes de la calle, carteristas y vendedores ambulantes volvieran a ser las sofisticadas alamedas por las que departieron los bogotanos del siglo XVIII y XIX. Esas amplias avenidas por donde una vez pasó el tranvía cuando las mujeres vestían de sombrero y los “cachacos” portaban su paraguas como signo de distinción. Con este proyecto se deslumbra el renacer de un sector de la ciudad en ruinas que promete cambios estructurales y por lo tanto el replanteamiento los imaginarios del barrio favorito de los bogotanos que pasó a ser uno de los epicentros del miedo.

### **El miedo se toma las calles**

El siglo XX fue fundamental para que Bogotá se modernizara hasta convertirse en una ciudad que cumple con las categorías definidas por los sociólogos de Chicago. Si bien su crecimiento y expansión hicieron de su espacio un territorio más rico en relaciones sociales e imaginarios urbanos, marcados por diversas clases sociales, también trajo consigo la estigmatización de esos primeros barrios, como La Favorita, cuya elegante estética es contradictoria con las actividades que se desarrollan allí hoy en día.

Las imágenes colectivas de miedo e inseguridad que crearon los ciudadanos alrededor del barrio, que indudablemente estuvieron y están mediadas por la desidia de los gobernantes de tomar el control, fueron fundamentales en la configuración de sus nuevos habitantes. Como dijo Armando Silva “cada ciudad se parece a sus creadores, y estos son hechos por la ciudad” (2000, p. 23). En este sentido no hay razón para sorprenderse de que La Favorita del siglo XXI haya sido creada, o esté habitada, por los bogotanos más pobres, vulnerables y relegados de la ciudad.

Sus características estéticas la hacen indudablemente un escenario del miedo, de un miedo tal que borra su historia, su tradición, la importancia de sus edificaciones en la configuración de la Bogotá moderna y se convierte en un espacio que parece inexistente tanto como para las autoridades como para los ciudadanos. Ante este imaginario se comienza a volver común que en el siglo XXI los habitantes indeseables o sobrantes de la urbe moderna sean trasladados a sus calles, acrecentando los problemas sociales de la zona. Dos ejemplos claros y recientes son la reubicación de los habitantes del Cartucho en el barrio y el de los desplazados que durante dos meses vivieron a la intemperie, primero en la Plaza de Bolívar y después en el Parque Tercer Milenio.

Evidentemente, de no realizarse una intervención urbanística y social las pocas joyas arquitectónicas del barrio, que todavía permanecen en buen estado y que recuerdan su pujanza se vendrán abajo y sus calles, seguirán siendo impenetrables, oscuras, sucias, cuya condición indudablemente ha sido reforzada en los últimos años por las políticas públicas distritales.

Es así como la belleza y elegancia del barrio de la burguesía criolla desapareció de sus calles y casas republicanas, que en algunos casos han tenido diferentes usos. La Favorita es hoy un territorio que ha ido cambiando con la modernidad, el desarrollo de nuevas dinámicas urbanas, la migración de las clases altas a otras zonas y la transformación de los imaginarios urbanos capitalinos.

## Pies de página

<sup>1</sup> “El paso del tiempo anudaba las relaciones y modificaba sustancialmente la estructura de una sociedad que dejaba de ser la de los colonizadores y las sometidas para construir un cuadro diferente: la sociedad se acriollaba y sus diversos grupos cambian en consistencia, en número y consecuentemente en relaciones recíprocas...Las clases altas conservan los rezagos de la tradición hidalga e intentan a como de lugar aparentar su posición social, riqueza, etc.” (Romero, 1976, p.123).

<sup>2</sup> *“The city embodies the real nature of human nature. It is an expression of mankind in general and specifically of the social relations generated by territoriality. Is a state of mind a body of customs and traditions, and of the organized attitudes, and sentiments that inhere in the costumes and are transmitted with this tradition” (Park y Burges, 1984, p.1).*

<sup>3</sup> *“The human ecology is the study of the spatial and temporal relations of human beings as affected by selective, distributed, and acomodative forces of the environment.....The human ecology is interested in the effect of position in both means space upon human institutions and human behavior” (Park y Burges, 1984, p.64).*

<sup>4</sup> *“Physical geography, natural advantages and disadvantages, including means of transportation, determine in advance the general outlines of the urban plan as the city increases in population, the subtler influences of sympathy, rivalry, and economic necessity send to control the distribution of population... There spring up fashionable residence quarters from which de poorer classes are excluded because of increase value land. Then grow up if slums which are inhabited by great numbers of the poorer classes who are unable to defend them selves from association with the derelict and vicious” (Park y Burges, 1984, p, 5-6)*

<sup>5</sup> “La característica fundamental de la traza reticular hispanoamericana era un ordenamiento estructurado en forma de malla. El germen ordenador del tejido urbano estaba constituido por una plaza central de forma generalmente cuadrada o rectangular...A partir de ahí se despliegan una serie de calles que formaban, según la adaptación del modelo, manzanas cuadradas rectangulares... El centro, alrededor de la plaza se distribuían los recintos más importantes, tales como los de Estado, el clero y el ejército. Las manzanas contiguas eran divididas cada una en cuatro solares y adjudicadas a los conquistadores y fundadores de rangos más altos” (Hofer, 2003, p.25)

## **El barrio de la burguesía criolla**

### **Marco histórico**

Solamente hasta el siglo XX Bogotá comenzó su proceso de desarrollo hacia una ciudad moderna y cosmopolita. Con la llegada de la nueva era Santa Fe, la capital del Virreinato español, pasó a ser Santa Fe de Bogotá, la ciudad principal de una república libre y autónoma. Desde el año 1900, se desarrolló una capital moderna caracterizada por el progreso, los cambios, la multipluralidad cultural, las nuevas visiones arquitectónicas, las relaciones comerciales y la expansión del territorio. En medio de este alboroto del naciente siglo, comenzaron a formarse las nuevas elites sociales, y barrios que fueron adicionándose a la cartografía de la ciudad. (Saldarriaga, 2006)

El barrio La Favorita fue uno de esos sectores exclusivos que nació en medio de esta oleada de cambios que caracterizó las primeras décadas del siglo XX. En una sociedad fuertemente marcada por las clases sociales, sus habitantes eran miembros de la elite que, según el historiador Germán Mejía Pavony (1999), estaba constituida por comerciantes de gran fortuna, banqueros, empresarios, profesionales, empleados oficiales de alto rango y ricos propietarios o negociantes bogotanos o de la provincia. Estos elegantes capitalinos, siempre en la búsqueda de prestigio, se agruparon finalizando el siglo XIX para fundar el barrio favorito de los bogotanos, ubicado a las afueras del centro colonial: el más limpio, el más elegante, el de las mejores calles y las más hermosas casas republicanas.

Para los gobernantes y ciudadanos adinerados de principios de siglo la posibilidad de emplear nuevos estándares arquitectónicos, diferentes al colonial, era una manera de demostrar su prestigio y su poder económico. “Las nuevas burguesías se avergonzaban de la humildad del aire colonial que conservaba el centro de la ciudad y, donde pudieron, trataron de transformarlo, sin vacilar en algunos casos, en demoler algunos sectores cargados de tradición...Donde no se pudo o no se quiso llegar a tanto se procuró organizar el desarrollo de barrios de acuerdo con los modernos principios urbanísticos” (Romero, 1976, p. 275)

Después de la independencia los bogotanos, cansados de la institución española, buscaron nuevos arquetipos arquitectónicos para la ciudad. En esta medida comenzaron a llegar los estilos franceses, ingleses e italianos con mezclas del neoclasicismo y el neogoticismo que fueron materializados por arquitectos como Gaston Lelarge y Pietro Cantini.

Fue precisamente esta amalgama de tendencias lo que dio como resultado la arquitectura republicana. “Evidentemente la arquitectura que se estaba produciendo a principios de siglo XX en Colombia y en Bogotá, era una arquitectura republicana. Una arquitectura ecléctica, hecha generalmente por arquitectos extranjeros que llegaban al país. El conjunto de arquitectura que estaban haciendo era diferente, casas inglesas, francesas y todo este conjunto es lo que hace que sea Republicana” (Carrasco, 2008). Este estilo se caracterizó por las yeserías, los decorados superpuestos, las mansardas chatas, los ambientes mezquinos y los innumerables detalles que componían cada uno de los inmuebles. (Niño, 2007)

Fue así como Bogotá pasó de ser una pequeña aldea conformada por 257 manzanas a una ciudad que con la llegada de los nuevos inmigrantes rurales, desplazados por las guerras de mitad de siglo XX, se fue extendiendo hacia el norte, sur, oriente y occidente de la Plaza de Bolívar, hasta llegar a conquistar los cerros orientales. Fue en esta época cuando Bogotá se convirtió en una metrópoli extensa y desarrollada, dividida en localidades y barrios, con sistemas de comunicación, redes de servicios públicos, accesos viales y una población que en tan solo un siglo pasaría de 100 mil habitantes a más de 8 millones.

### **La Favorita**

Durante el siglo XIX, La Favorita fue una de las quintas más prestigiosas de la ciudad. “Hoy diríamos carrera 13, entre calles 17 y 18, hasta la carrera 17. La parte oriental se

desmembró con el nombre de la Nueva Aurora, y después una fracción se unió a La Favorita” (Carrasquilla, 1989, p.104).

Para esa época la zona occidental de Bogotá, o como la llama el investigador Fredy Arturo Cardeño “el patio trasero” de la ciudad colonial, además de las haciendas contaba con la iglesia de San Victorino, construida en el año 1580; el primer cementerio al aire libre, el Cementerio Central, inaugurado en 1825 por mandato del Cabildo, en el terreno que una vez fue donado a la Legión Británica como reconocimiento del auxilio prestado durante las batallas de la independencia, y la legendaria Huerta de Jaime, después conocida como plaza de Los Mártires, nombre que tomaría toda la localidad, donde en 1816 murieron en combate los próceres de la independencia Francisco José de Caldas, José Lozano, José María Cabal, Manuel Ramón Torices, Antonio María Palacio, Miguel Pombo y Francisco Ulloa (Cortázar, 1975, Bogotá)<sup>1</sup>.

Años después de la sangrienta batalla la plaza seguiría utilizándose como lugar de ejecución de combates, y en 1880 se inauguraría oficialmente el “Monumento de la plaza de los Mártires”. “Una de las que tiene mejor situación y forma más regular, mide 126 metros de largo por 106 de ancho. Dista cinco cuerdas de la plaza de Bolívar y dos de la de Nariño. Era el punto de partida de todos los carruajes y de la carga de todas las mercancías que transitaban por el camino a occidente hasta 1878 en que empezaron las obras de embellecimiento que goza hoy (...)” (Atlas, cita de cita, Vergara y Velasco). En la parte central se situó un obelisco, el primero que tuvo el país, diseñado por el arquitecto Thomas Reed en 1851 y construido por Mario Lombarda y sus ayudantes. Según se describe en el *Atlas Histórico de Bogotá* el monumento “consta de una gran base con pedestales que proyecta en los lados, figurando tumbas, dónde van inscritos los nombres de los próceres, encima un obelisco que disminuye insensiblemente, siendo poca la diferencia entre la extensión de la base y de la cúspide”. (Atlas Bogotá, p. 238) El parque de los Mártires “representa un hito en la historia de Bogotá, centro de la vida señorial, pueblerina y pintoresca”. (*Revista Identidad Propia*, 1997, p.5)

Según el estudio *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá, localidad de Los Mártires*, “en la zona de Los Mártires había quintas y haciendas que se urbanizaron en el siglo XX. El barrio Eduardo Santos se edificó en la quinta llamada Ninguna Parte. La hacienda La Estanzuela se dividía en dos secciones; en La Estanzuelita se construyeron, entre otros, los barrios Santa Isabel, El Progreso y La Estanzuela. Los barrios Santa Fe y Samper Mendoza se instalaron en las antiguas quintas La Azotea y La Florida. En el eje de la avenida Caracas, entre las actuales calles 13 y 19, se asentaban las quintas Frascati, **La Favorita**, Espíritu Santo y Montoya, y un poco hacia el norte la hacienda San Façon, en cuyos terrenos se construiría la primera parte del barrio La Favorita y más hacia la avenida Caracas, la quinta Floresta y Las Mercedes” (Cardeño, 2007, p. 38).

Para 1814, la hacienda La Favorita contaba con una casa de tapia y teja, dos solares, un potrero cercado de tapia cañería nueva con su pila para agua. “La estancia se encontraba en la parroquia de las Nieves y daba sobre la Alameda Vieja, tenía el ancho de una cuadra y un fondo de cuatro, aproximadamente” (Escovar, Mariño y Peña, 2004, p. 478).

Según el cronista Pedro Ibáñez, en 1823 esta hermosa quinta fue ocupada por el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Pedro Gual y Escandón quien acababa de contraer matrimonio con Rosa Domínguez Roche. “Este enlace unió linajudos descendientes, con ejecutorias de nobleza e hidalguía, de casa y solar en Caracas y en Bogotá. El nuevo hogar ocupó la Quinta de La Favorita, ubicada al occidente de la ciudad, posesión, hoy (1891) casa de la calle 17. A la fiesta nupcial de familia asistió lo más granado y lúcido de la sociedad de aquellos días” (Ibáñez, 1923, p.298).

Años después el doctor Gual vendió la quinta a Doña Carmen Rodríguez de Gaitán y su hijo, el Coronel José María Gaitán, quienes a su vez se la traspasaron al doctor Miguel Gamba. En 1840 este último se la vendió al señor José María Forero por 7.350 pesos, esposo de doña Rosalina Sánchez, quien era ni más ni menos que la hija de José Antonio Sánchez, el mayor hacendado con que contaba la ciudad por esos días, dueño de las haciendas de Chapinero, Punta de Suba, Juan Amarillo y El Tintal.



En los años siguientes la quinta pasó de dueño en dueño. En 1857, Juan Malo, el propietario en ese entonces, le hizo una serie de remodelaciones: construyó una caballeriza, refaccionó la casa con empapelados, vidrieras, colocó 13 puertas nuevas y, una reja en el patio. “Lindaba la quinta al sur con el terreno e Frascati (calle 17), y un solar del Cabildo. Al norte con tierras que eran del señor Juan Ujueta (La Floresta). Al occidente, calle por medio, con la quinta llamada La Florinda, del señor Patricio Wilson, calle de por medio. Al oriente con la quinta del señor Juan Silva (La Nueva Aurora)” (Carrasquilla, 1989, p.105).

En 1864 la esposa de Malo vendió la quinta a Manuel Zaldúa, quien unos años después se la traspasaría a Tomás Castellanos, propietario hasta su muerte. Finalizando el siglo XIX, como algunas de las fincas agrícolas de la zona, La Favorita fue parcelada y subdividida para dar origen al naciente barrio de la nueva burguesía bogotana, ubicado entre las calles 19 y 21 con carreras 13 y 19.

Paralelamente, la ciudad comenzaba a modernizarse. Con la llegada de nuevos habitantes y el anhelo de la burguesía santafereña de que Bogotá fuera una metrópoli moderna al estilo de las ciudades europeas, se hizo imprescindible desarrollar la infraestructura sanitaria y vial de la capital. Para 1900, Bogotá no contaba con una buena cobertura de servicios de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, teléfono y aseo público. Aunque en 1872 se construyó el primer tramo del alcantarillado en el barrio La Concepción, hoy calle 10, este servicio se ejecutó totalmente hasta entrado el siglo XX. Lo mismo sucedió con la energía y el teléfono. Solamente hasta 1906, la compañía *The Bogotá Telephone Company* dispuso una central principal con 5.400 líneas y dos centrales en Teusaquillo que tenían 220 líneas. (Fundación Misión Colombia, 1989, p.87)

Uno de los principales problemas urbanos de la Bogotá del siglo XIX fue el manejo de los desperdicios. En esa época, debido a que la ciudad no contaba con empresas que se dedicaran al aseo urbano, las calles eran usadas como botaderos. Estas basuras, eran después arrastradas por las lluvias y llegaban a los cauces de los ríos y lagunas, por lo que

se causaron graves problemas de salubridad. Para la época algunas de las enfermedades más comunes eran “la tuberculosis, neumonía, fiebres entéricas tifoideas, paratifoideas, meningitis, gastroenteritis. Además, se presentaban altas tasas de mortalidad materna e infantil, la sífilis y la lepra” (Eraso). Como lo describió el diplomático argentino Miguel Cané en su visita a Bogotá en 1882: “Aunque de poca profundidad, el caño basta para dificultar en extremo el uso de los carruajes en las calles de Bogotá. Al mismo tiempo comparte con los chulos (los gallinazos del Perú) las importantes funciones de limpieza e higiene pública, que la municipalidad le entregó con un desprendimiento deplorable” (Saldarriaga, 2006, p.53). Pese a los evidentes problemas de la ciudad, solamente hasta 1904 Bogotá tuvo un sistema de servicio organizado de aseo que estuvo a cargo de La Sociedad de Aseo y Ornato.

En cuanto al transporte, Bogotá contó desde 1884 con el servicio de tranvía de mulas. Desde 1882, el cónsul de Estados Unidos en Barranquilla firmó un contrato con la firma americana *William Randall* para la construcción de un tranvía en la capital. La compañía de tranvías se llamó *The Bogotá Railway Company*, y estableció su primera línea de funcionamiento desde la Plaza de Bolívar hasta el barrio Chapinero; después se expandiría a Las Cruces, hacia el sur y San Victorino, en el Occidente.

### **La puerta de entrada de la *Belle Epoque***

En la tarde del 20 de julio de 1889, cuando los primeros ferrocarriles llegaron hasta los terrenos de La Floresta y San Façón, los vecinos de La Favorita corrieron despavoridos a esconderse. El retumbar de las cuatro locomotoras llamadas Bogotá, Santander, Cundinamarca y Córdoba, las máquinas utilizadas en Europa desde 1830, los dejó impávidos. Era el comienzo de la civilización moderna.

Entre los capitalinos las locomotoras adornadas con flores y cintas de colores, que con su paso dejaban torbellinos de humo, fueron bautizadas como los “animales de fierro”. Para ese año la Estación del Tren de La Sabana (calle 13 N° 18-25), construida hacia el

occidente del área central de la ciudad era una precaria edificación de tejas de barro y soportes de madera.

Al principio fue conocida como la Estación del Ferrocarril de Cundinamarca. Por mucho tiempo se constituyó no solamente como la primera estación de la ciudad, sino también del país. En sus terrenos quedaba la hacienda de la familia Parody que con la construcción de la calle 13 o “Alameda Nueva”, como se le conocía antes, se convirtió en el sector de desarrollo del occidente de la ciudad. Este lugar unía el centro con Puente Aranda, Fontibón, Honda y el Magdalena.

Los planos generales del proyecto de la Estación de la Sabana fueron diseñados en 1907 por los arquitectos norteamericanos William Lidston y J.A. Adler, quienes influenciados por el neoclasicismo francés y el neogótico inglés, crearon un edificio simétricamente perfecto; con ventanas alargadas, balcones ligeros, patios cubiertos de marquesina y piezas de yeso que resaltaban las paredes, los techos y las fachadas (Revista *Cromos*, febrero 12 de 1917). En el proyecto también participó el arquitecto colombiano Mariano Saenz de Santamaría, quien se encargó de diseñar los planos de los andenes centrales y parte de los costados laterales.

“La Estación tiene una horizontalidad simétrica con tres cuerpos claramente diferenciados, dos caras laterales sobrias y compactas que enmarcan un cuerpo central simbólicamente cargado en piedra, elegante y sólido; si se efectuara un corte por la mitad a la estructura denotará que las partes resultantes son iguales.... La fachada denota la importancia de la edificación, por ser elaborada en piedra, la cual era reservada para obras especiales y como uno de los mejores trabajos realizados en la época en este material”, explica Andrés Fernando Castiblanco, en su texto *La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá*.

El 20 julio de 1917, en conmemoración del grito de la independencia, se inauguró la Estación de la Sabana en una ceremonia presidida por el primer mandatario, José Vicente

Concha. El costo de la edificación fue de \$750 mil. Según los cronistas de la época, la celebración duró cuatro días, y entre los oradores sobresalieron el literato Eugenio Díaz y Laureano Gómez, por aquel entonces, un pichón de líder.

“La apertura de la Estación de la Sabana trajo consigo la llegada de inmigrantes y, por lo tanto, la necesidad de adecuar la ciudad para los nuevos habitantes. Esta misma estación fue punto de llegada y de partida de la “Belle Epoque” a la entonces “Atenas Suramericana”, y sería el corredor de los grandes negocios y transacciones que se realizaban en los acogedores restaurantes y cafés de sus alrededores, los cuales eran el lugar predilecto de los “cachacos” de la época”, dice la revista *Identidad Propia* en un artículo publicado en 1997.

En 1881 comenzó la construcción de la línea del ferrocarril en el tramo Bogotá Girardot, que fue terminada en 1908, 27 años después. Según del Castillo, “El ferrocarril del Norte se convierte entonces en una ruta regional que une a Bogotá con Chapinero, el Puente del Común, Cajicá y Zipaquirá, y en las primeras décadas del siglo XX se prolongará hasta Chiquinquirá...”.

Para 1896 comenzó la construcción del ferrocarril del Sur que transportaba pasajeros hasta Soacha y en 1903 la línea se prolonga hasta Sibaté (Saldarriaga, 2006). De este modo, fue hasta la segunda década del siglo que surgió una nueva forma de transportarse entre municipios. Con el Tren de la Sabana comenzaron a llegar personas de otras partes del país, y así la ciudad de los cachacos se convirtió en una urbe multicultural. Muchos de estos primeros viajeros llegaban a hospedarse en los elegantes hoteles de estilo republicano del barrio La Favorita.

Don Alfonso Quintero, un manizalita de 62 años que recorrió los ferrocarriles del país como operador de la locomotora durante 17 años, asegura que hacia los setenta, el país estaba dividido en cuatro líneas: Pacífico (Cali, Buenaventura, Cartago, Bolonvolo, Popayán), Antioquia (Medellín, Puerto Berrio, La Pintada), Santander (Bucaramanga,

Barranca, Lebrija), Magdalena (Santa Marta, Gamarra) y la División Central (Bogotá, Zipaquirá, Nemocón, Girardot).

“Cuando llegué a Bogotá tenía 22 años, todo lo que traía era una fotografía del águila que adorna la Estación del Tren de La Sabana, esa fue mi única guía para dar con el edificio. Después de unas capacitaciones en los talleres de la Estación Central comencé a hacer mis primeros viajes. En el tren trabajábamos un maquinista que era como el conductor de la máquina, cinco freneros que viajaban colgados de los vagones y supervisaban que el tren no se descarrilara y yo, que era el operador de la locomotora y me encargaba de revisar los niveles del combustible, agua y demás detalles técnicos para que la máquina funcionara sin inconvenientes. Lo que más recuerdo de esos días era que cada vez que llegábamos a un pueblo todo el mundo salía a recibir el tren, era el espectáculo de la época, nos recibían con música, comida, como si fuéramos reyes. Y claro, las señoritas, como éramos jóvenes, se morían por nosotros.”, dice entre risas don Alfonso.

Cada máquina, en promedio, recorría 200 kilómetros diarios, lo que representaba ocho horas de viaje si el tren era de pasajeros y 12 horas si era de carga. “Los trenes estaban divididos en dos clases. En los primeros vagones viajaban los comerciantes y personajes más respetados de cada pueblo y ciudad, en sillas individuales; en cambio, en los vagones traseros, los campesinos con sus gallinas, canastos y bultos de mercado se acomodaban como podían en una banca que atravesaba el vagón de lado a lado”, cuenta don Alfonso.

El rugir de los trenes desapareció por completo en el año 1989 cuando el Gobierno Nacional, mediante el decreto 1586 de ese mismo año ordenó la liquidación de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales. Quedaron 27 mil pensionados, entre los que se encuentra don Alfonso, o el ‘El Gamín’, como lo apodaron sus compañeros de viaje.

“Nosotros tenemos una asociación de pensionados de los Ferrocarriles Nacionales que funciona al frente de la Estación de la Sabana. A veces nos reunimos ahí para tomarnos unos tragos, jugar parques y, por lo general, terminamos hablando de las aventuras y

amores que tuvimos cuando éramos jóvenes. Cuando la gente todavía se maravillaba con el tren, porque antes toda esta zona de la Estación de La Sabana era muy distinta”, dice.

### **El barrio de los hoteles y las fábricas**

Con las nuevas dinámicas de comunicación que trajo la construcción de vías férreas en el país, hacia los años 40, comenzaron a aparecer en sus alrededores fábricas que aprovecharon la proximidad con el nuevo sistema de transporte para despachar sus mercancías y materiales a las demás zonas del país por el ferrocarril. Molinos El Lobo, una fábrica de pastas, ubicada en la calle 16 con carrera 16, en el epicentro el barrio La Favorita, es uno de los negocios que sobrevive desde esa época.

Otras fábricas que se encontraban en el sector eran Cementos Samper, la Fábrica de Chocolates Andino Ltda. (Cra 18 entre Calles 11 y 12), Fábrica de Chocolates la Especial (Calle 13#15-76), Fábrica de Baldosines Titán (Calle 15 #17-46), Fábrica de Cortinas Metálicas la Seguridad (Calle 12 #17-19), Fábrica de Jabones Hijos de Plutarco López (Calle 15#14-54), Fábrica de Pastas el Gallo, fundada por italianos (Calle 11#18-78), Fábrica de refrescos Posada Tobón (Cra 13 Calle 11), los Molinos San Cayetano (Calle 11#11-63), el Cóndor (Cra 17 Calle 16) y la Industria Harinera (Calle 13 #13-60)

Con el Tren de la Sabana, también, comenzaron a llegar personas de otras partes del país y así la ciudad de los cachacos se transformó en una urbe multicultural. Muchos de estos primeros viajeros llegaban a hospedarse en el barrio La Favorita debido a su cercanía con la Estación Central. Con estas nuevas formas de comunicarse comenzaron a plantearse dinámicas urbanas y sociales distintas, y pronto la tradicional sociedad bogotana se convirtió en una amalgama de culturas.

Los turistas que llegaban a Bogotá encontraron en este barrio los más elegantes hoteles de Bogotá. Las amplias *suites* del Hotel Francés, con sus chimeneas monumentales, los balcones y sus lujosos baños alojaron a las selecciones de fútbol internacionales y, a los

artistas más reconocidos. Este hotel, que hoy alberga a algunos de los ex habitantes de ‘La Calle del Cartucho’, fue el lugar de encuentro de gobernantes, empresarios y de los más prestigiosos viajeros que visitaron a Bogotá, igual que el Hotel Internacional, ya demolido.

“El llamado estilo francés, más o menos puro y siempre de rigurosa imitación, sirvió para las buenas casas de alta burguesía y sobre todo para las lujosas residencias —el petit hotel o palacio— de quienes habían llegado a los más altos niveles económicos y aspiraban a la posición sublime que parece ofrecer el boato” (Romero, 1976, p. 280).

La Favorita nació como un lugar construido para la elite. Por aquellas angostas calles vivieron los gobernantes, comerciantes y las mejores familias de la época. “La urbanización era el lugar más elegante de la ciudad y el más bonito. Las casas fueron construidas al estilo republicano y en el interior se hicieron grandes trabajos de madera y yeso” (Luengas, 2008).

Durante las primeras décadas del siglo XX, La Favorita siguió creciendo y más ilustres bogotanos se animaron a vivir en el sector. Las casas de estilo republicano, que tenían en sus fachadas ornamentos característicos del *Art Decó*, desplazaron los lotes baldíos. Personalidades como Laureano Gómez (director de El Siglo), el magistrado Luis Fernando Gacharná, el almirante Carrizosa, los Briceño, los Paz —descendientes de don Manuel María Paz, dibujante de la expedición de Codazzi—, el médico José del Carmen Acosta —por quien se le dio el nombre al pabellón materno infantil del hospital de La Hortúa—, la familia del doctor Jorge Bejarano —el pediatra de moda de la sociedad bogotana y uno de los amigos más queridos del ex presidente Eduardo Santos— y el poeta León de Greiff fueron algunas de las personalidades que vivieron en esta primera época de formación del barrio (Zalamea, 2009).

Los habitantes más antiguos de La Favorita todavía recuerdan cuando el sector era uno de los más prestigiosos de la ciudad, cuando las niñas vestían de cuello de tortuga, las señoras iban con sombreros y ‘zorro’ —un ornamento que envolvía el cuello a manera de

bufanda— y los hombres vestían de ‘briches’ o pantalón, saco, camisa corbatín y ante todo llevaban sombrero. Carlos González, por ejemplo, dice que en su casa, ubicada en la calle 18 con carrera 17, vivió un familiar del ex presidente Misael Pastrana; Víctor Bolívar, asegura que su vivienda —calle 17 con carrera 16—, donde ahora funciona un negocio en el primer piso y un inquilinato para vendedores ambulantes en el segundo, fue por años la morada del poeta León de Greiff y doña Evangelina Cortés — viuda de Roberto Caro, uno de los nietos de Miguel Antonio Caro —quien vive en barrio desde hace 60 años— es la prueba viviente del esplendor de La Favorita.

“La carrera 18 hasta el Hospital San José eran solo casas selectas, en la décima había un plaza de mercado muy linda y la iglesia Santa Inés, luego quitaron la gracia de la ciudad. Este sector era muy hermoso: había puertas en madera, casas decoradas, daba gusto mirar de un lado a otro. Yo salía con mi esposo y los niños a caminar. Volvíamos a la una o dos de la mañana. Íbamos donde Isabelita, la que se casó con Marco Fidel Suárez, allá echábamos lengua, veíamos televisión. Isabelita era muy buena amiga del ex presidente Eduardo Santos, que vivía en la Candelaria”<sup>2</sup>, recuerda doña Evangelina a sus 86 años.

Pero la calma y la belleza del barrio no duraron para siempre. Un día, además de los pasajeros que transportaba el tren de la Sabana, comenzaron a llegar los buses intermunicipales con cientos de nuevos turistas y los camiones de carga. Pronto, el sector se llenó de vendedores ambulantes, y el caos hizo que el barrio favorito de los bogotanos perdiera su encanto.

“Cuando aún el barrio era muy selecto empezaron a llegar las empresas transportadoras a la zona, de eso hace como 40 años, y entonces empezó a cambiar el panorama del sector — asegura doña Evangelina—. Roberto, mi esposo, decía que le daba miedo salir. Las flotas fueron dañando las calles y deteriorando algunas casas, fue ahí donde las familias más prestantes comenzaron a emigrar y llegaron los ladrones, la droga y los ‘desechables’”<sup>3</sup>.

**“El puerto seco de Bogotá”**



La primera Terminal de Buses Intermunicipales de Bogotá se estableció en “el sector de Paloquemado y sus lugares aledaños, entre las calles 13 y 19 y las carreras 24 y 30... otra de las zonas utilizadas para el funcionamiento del servicio estuvo localizada en la localidad Los Mártires, entre la calle 6 y 19 y las carreras 14 y 24”, dice un informe de antecedentes históricos realizado por el departamento de auditoría de la actual Terminal de Transportes.

Pese a que la operación de la llegada y salida de buses intermunicipales, igual que el tránsito de pasajeros, fue reglamentada en el barrio La Favorita y la Plaza de los Mártires por el acuerdo número 20 de 1955, mientras las oficinas de las empresas transportadoras funcionaron en el sector nunca lograron prestarle un servicio de calidad a sus usuarios. Los viajeros se quejaban del desorden en la venta de tiquetes, las pocas condiciones de salubridad, la incomodidad tanto para los pasajeros como para los conductores, y la alta congestión vehicular y peatonal de la zona.

“La áreas habilitadas para el funcionamiento de los buses eran muy reducidas y obligatoriamente muchos vehículos dejaban y recogían pasajeros en las vías públicas incrementando el desorden. Pese al esfuerzo realizado por algunas empresas para mejorar el nivel de servicio, la falta de un sistema integral que propiciara condiciones mínimas de operación, repercutió negativamente sobre esta primera terminal”, explica Marta Santos, jefe del departamento de auditoría de la terminal y quien lleva 22 años trabajando en la empresa.

Cerca de 120 mil pasajeros se movilizaban diariamente en los buses de las empresas Flota Boyacá, Rápido Duitama, Expreso Paz del Río, Transporte Bolívar, Flota Valle de Tensa, Flota San Vicente, Flota Macarena, Rápido el Carmen, Coopetrán, Berlinas del Fonse, Expreso Barasilia, Bolivariano y Rápido Tolima, entre otras.

Según relata Felipe González Toledo en su crónica “Los Mártires, puerto seco de Bogotá”, publicada el 29 de marzo en el periódico *El Espectador*, hasta este punto llegaban

diariamente 750 buses de pasajeros provenientes de Cúcuta, Pamplona, Bucaramanga, Medellín, del Valle, Tolima, Tunja, Sogamoso, Pachavita, y Garagoa. Como era de esperarse, con la llegada de los conductores y de los pasajeros, también comenzaron a establecerse todo tipo de comerciantes a ofrecer sus productos. Poco a poco, esta situación se fue volviendo incontrolable y finalmente la tradicional plaza de Los Mártires se convirtió en un incontrolable puerto regido por el caos y las basuras.

En su crónica González Toledo relata: “Los polvorientos viajeros al llegar se ven asaltados por los agentes de hospedaje que los asedian, los acosan se los disputan como si fueran monedas sin dueño, aparecidas en un andén y literalmente se los llevan en peso, casi en hombros”, Después añade: “Negocios de toda índole florecen en torno al ambiente portuario del antiguo parque de Los Mártires. Los fotógrafos ambulantes capitalizan las tiernas despedidas de los viajeros, y los vendedores de comestibles explotan la obsequiosidad que excepcionalmente florece a favor de la grata sensación del viaje. La carrera 15, cerca del templo del Voto Nacional, tiene uno de sus preferidos lugares de estacionamiento la tienda ambulante de un antioqueño, renovador auténtico que en ese y en otros lugares de aglomeración venden salchichas, empanadas, emparedados, dulces y toda suerte de golosinas, además de cigarrillos y refrescos”.

Con los buses y los pasajeros las antiguas casonas fueron remodeladas y sus habitaciones subdivididas para transformarse en hospedajes. Comenzaron a aparecer prostitutas y expendios de droga que terminaron ahuyentando a los primeros pobladores que se desplazaron hacia los nuevos barrios de elite que se constituían en el norte de la ciudad, como Chapinero. Algunas residencias se convirtieron también en talleres, ventas de auto partes y posteriormente en lugares especializados en el servicio mecánico de motocicletas, negocios que respondieron a las nuevas dinámicas del barrio.

“La aparición de inquilinatos en el centro, en el área de estudio, se reforzó por la presencia de la Estación de La Sabana y la actividad del Ferrocarril, pues en los barrios cercanos — La Sabana, La Favorita, El Listón, el Voto Nacional, San Victorino, y un poco más

refinados en el barrio Santa Fe— existían gran cantidad de hoteles, pensiones y posadas que, con la disminución de la influencia del ferrocarril como medio de transporte trascendió en la actividad hotelera de tal forma que con el tiempo bajó el precio del hospedaje, atrayendo a nuevos clientes de condiciones económicas inferiores. Muchos de dichos hospedajes comenzaron a transformarse en residencias, moteles e inquilinatos” (Cardeño, 2007, p. 90)

Un vocero de la alcaldía local de los Mártires, entrevistado en el 2003 por el investigador Freddy Arturo Cardeño asegura: “el sector cambió totalmente cuando las flotas de varias empresas de transporte establecieron sus terminales en el barrio. Se convirtió en un barrio peligroso, en sitio de ladrones, peleas y también muertes; especialmente por la calle 16 se fueron concentrando muchos indigentes y consumidores de droga”.

“Las calles y plazas de la ciudad están infestadas por rateros, ebrios, lazarinos, holgazanes y aún locos. Hay calles y sitios que hasta cierto punto les pertenecen como domicilio y no falta entre ellos persona que, so pretexto de insensatez, vierta sin interrupción torrentes de palabras obscenas, que son otras tantas puñaladas dirigidas contra la inocencia de los niños o el pudor de la mujer. La noche pone exclusivamente a la disposición del crimen o del vicio todo cuanto hay de sagrado” (Samper, 1977, p.29).

Hacia la mitad del siglo XX las elegantes casas republicanas se vendieron a “precio de huevo” y, por ende, el perfil poblacional del barrio cambió por completo. “La sociedad bogotana después del 9 de abril comenzó a alejarse de la plaza y del centro para ocupar otros espacios que reflejaban las novedosas imágenes que corrían por el mundo de la segunda posguerra”. (Iriarte y Pégolis, 1999, cap.2) Además, la Empresa de Ferrocarriles Nacionales experimenta una crisis económica, que lleva a la compañía a venderles a sus empleados parte del terreno que originalmente pertenecía a la Estación de la Sabana. “En 1945 se vende una porción de terreno a los empleados de la Empresa quienes desarrollan su propio barrio de vivienda, conocido como “La Favorita””. “ (“Breve historia de la Estación de La Sabana”, 2006)

En su mayoría, los nuevos habitantes eran campesinos de Santander que llegaron a Bogotá buscando la posibilidad de montar un negocio y de sacar a sus hijos adelante. Al ver que estaban “regalando” las casas de La Favorita le avisaron a sus otros paisanos y formaron una colonia de santandereanos en pleno centro de Bogotá. Sin importarles el evidente deterioro en que estaba cayendo el centro, estos empresarios siguieron con la tradición del barrio: los hoteles. Apenas consiguieron lo suficiente, se dedicaron a remodelar las casas, a construir baños, conseguir camas, sábanas y todo lo necesario para atender a los viajeros.

Mientras duró, el negocio fue muy bueno para todos. Con las ganancias lograron pagar sus deudas, mejorar los hoteles y vivir decentemente en la “ciudad de la jungla”, como le decían a Bogotá en sus pueblos. Sin embargo, la pobreza — como consecuencia del deterioro del centro— y de las altas tasas de inflación que para 1944 reducían aún más los salarios de los bogotanos comenzaron a contaminar el sector.<sup>4</sup> (Otálora, 1999) Los habitantes de la calle encontraron en las hermosas casas abandonadas por los más ilustres bogotanos, un lugar en donde pasar las frías noches capitalinas. Con el tiempo llegaron los malandros y se instauraron lugares desaseados y peligrosos en donde se establecieron algunos de los expendios de droga más conocidos, y también se dio inició el negocio de la prostitución, que años más tarde se establecería en el vecino barrio de Santa Fe, declarado en el siglo XXI como la primera zona roja de la ciudad.

Con todo esto, el barrio favorito de los bogotanos, al igual que los barrios vecinos, cayó en una absoluta decadencia y fue conquistado por la inseguridad. Quien denunciara los expendios de droga era aniquilado por las mismas bandas, como ocurrió con uno de los líderes locales. De día eran comunes los atracos y en las noches todos preferían quedarse dentro de sus casas.

Junto a esto, el terminal de buses se trasladó a un lote en el sector del Salitre y como consecuencia los hoteleros perdieron la mayoría de sus clientes. Por varios años los hoteles

de La Favorita tuvieron que funcionar como inquilinatos o residencias y cobrar tarifas muy bajas para poder sobrevivir a la crisis.

Sin embargo, en la década de los ochenta revivió el negocio. Los hoteleros encontraron sus nuevos clientes entre los camioneros que venían de los pueblos a entregar mercancía en las plazas de mercado del centro de la ciudad. Desde ese entonces, los 25 hoteles que hoy hay en La Favorita se especializaron en hospedar conductores de camión. Una noche cuesta desde \$12 mil hasta \$15 mil, y lo curioso es que por lo general sus clientes son viejos conocidos.

En 1998, cuando el Distrito estaba organizando el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), decidió trasladar la zona de alto impacto del barrio Santa Fe a La Favorita. La justificación que le dieron a la comunidad fue que el barrio era uno de los que más habitaciones tenía por metro cuadrado y, por lo tanto, contaba con la infraestructura necesaria para este tipo de actividades. Apenas los vecinos se enteraron de esta decisión se unieron en contra del Distrito. Con la asesoría de su líder, Luz Marina Ibagón, los pobladores del barrio interpusieron una demanda y al Distrito no le quedó más opción que revisar el POT.

Después de este incidente los habitantes de La Favorita se dieron cuenta de que su espacio era importante y que además de haber sido el escenario de sucesos históricos significativos para la ciudad, estaban rodeados de patrimonio tangible. Con el tiempo comenzaron a trabajar por recuperar la belleza, el orden y la seguridad de La Favorita: pintaron las fachadas y arreglaron las calles.

Cuando apareció el plan de renovación urbana del centro, los hoteleros se dieron cuenta de que por fin llegaba la oportunidad que tanto habían buscado. Entre los lineamientos encontraron que el Plan establecía una amplia capacidad para el turismo en el centro y, por lo tanto, una zona de hospedaje. Desde ese momento la comunidad de La Favorita se ha proyectado para ser nuevamente el barrio de los hoteles. Según la Secretaría Distrital de

Planeación, este sueño no es tan lejano, pues solamente hace falta que los hoteleros se organicen y presenten el proyecto para volverlo realidad.

Por lo pronto, la comunidad de La Favorita ha creado una sociedad limitada de hoteleros, que es uno de los requisitos para presentar un proyecto, y así sus habitantes comenzarán a ser visibles. La idea es desarrollar un complejo de hotelería, con albergues para estudiantes y viajeros de paso.

Sin embargo, en el 2005 una nueva crisis golpeó al barrio. Con la eliminación de la Calle del Cartucho, los 8 mil habitantes de calle que quedaron sin refugio comenzaron a rondar La Favorita hasta colonizar algunas calles del barrio. Desde entonces en el barrio de los hoteles viven cerca de 71 ‘indigentes’, 54 hombres y 17 mujeres.

Según el último censo realizado por la Secretaría Distrital de Integración Social y presentando por el alcalde Samuel Moreno el 27 de agosto de 2008, el 47.1% de los habitantes de calle de Bogotá se encuentran en las localidades de Santa Fe, Mártires y Candelaria.

Por otra parte, un estudio realizado por el Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana (CEACS) de la Secretaría de Gobierno, estableció que Los Mártires es una de las localidades en donde más ha aumentado la presencia de cambuches que pasaron de 48 en diciembre de 2004, a 204 en abril de 2008, cuatro veces más. Entre los transeúntes de los Mártires se encuentran 30.3% de los habitantes de calle que se registran en toda la ciudad, unos 2.600 trasiegan por las calles de esta localidad. En los Mártires la gran concentración está en la “Calle del Bronx”, con un parche de casi dos mil personas y la calle conocida como “Cinco Huecos”, donde viven 90 más.

### **Un recorrido por Los Mártires**

Los Mártires es una de las 20 localidades de Bogotá. Limita al norte con la localidad de Teusaquillo, al sur con Antonio Nariño, al oriente con Santafe y La Candelaria y al occidente con Puente Aranda. Es la localidad número 17 en extensión territorial y área urbana. Tiene un total de 651 hectáreas y no posee áreas de expansión.

En sus calles viven cerca de 102 mil habitantes, 155 personas por hectárea, la mayoría pertenece a la clase media-baja. Según la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), el “ 83% de los predios son de estrato 3 y ocupan la mayor parte del área urbana local, el 8,7% y el 0,5% restante corresponde a predios no residenciales. Hay una alta presencia de jóvenes, el 43.9% de la población tiene menos de 25 años, y como es común en las demás localidades de la ciudad, las mujeres son el sector de mayor participación (54,3%). En promedio, los hogares están compuestos por tres personas y es una sociedad caracterizada por los altos índices de desempleo.

La localidad cuenta con 53 parques distritales, 120 instituciones privadas prestadoras de salud y tres públicas y un alto nivel de cobertura en los servicios domiciliarios básicos. En cuanto a la infraestructura urbana, Los Mártires se beneficia del sistema de Transmilenio por la Avenida Caracas, la NQS y la Avenida Calle 13. Otras avenidas que atraviesan la localidad son Los Comuneros, El Dorado, Calle 19, Montes, Ferrocarril de Occidente, La Hortúa y la Avenida General Santander.

“Según está establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT) el uso del suelo urbano de los Mártires se divide en cuatro tipos: comercio y servicios (53%), residencial (38%), rotacional (8%) y suelo protegido (1%)” (Cámara de Comercio). Hasta octubre de 2006 se habían registrado ante la CCB 10.085 empresas, el 4.9% de toda la ciudad. Es una localidad que se caracteriza mayoritariamente por sus actividades comerciales. Algunos de los servicios más ofrecidos son el arreglo de carros y motos, las ventas al por mayor, los negocios de alto impacto como los bares, discotecas y casas de prostitución y las actividades empresariales. “Los sectores más importantes de la localidad Los Mártires son: comercio (58% de las empresas), industria (18%), hoteles y restaurantes

(6,5%) y actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (5,8%).” (CCB, 2006) Además, el porcentaje de comercio de Los Mártires es el más alto entre las 20 localidades de Bogotá.

En lo referente a los hoteles y restaurantes, objeto de estudio, en el 2004 el sector obtuvo el 0,2% de los activos. Según lo pudo establecer la CCB estos negocios tienen su fuerte en la venta de alimentos preparados y bebidas alcohólicas dentro del establecimiento. También se estableció que el 12% de las empresas de la localidad están dedicadas al negocio del hospedaje.

En cuanto al tema de seguridad, las estadísticas de la Secretaría de Gobierno revelaron que en 2008 en La Favorita se presentaron 27 lesiones comunes, 17 homicidios, 15 hurtos a personas, cinco hurtos a vehículos, siete hurtos de motos y siete hurtos a establecimientos comerciales. Según el Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, en los barrios que bordean la Avenida Caracas se presentan dos de cada tres homicidios de la localidad. Es tanta la fama del barrio que algunos han terminado por llamarlo “La Precordial” debido a los constantes casos de lesiones con arma blanca en la zona precordial, la región del pecho cerca al corazón.

Las cifras también muestran que en el primer semestre de 2008 en la localidad se cometieron el 73.3% de los homicidios de la ciudad la mayoría con arma de fuego (69%). El 44.4% fue por venganza, el 31% por problemas personales, el 55.5%, en horas de la noche, entre la 6 p.m. y 6 a.m.% y el 60% el fin de semana. En la Favorita el 84% de las víctimas fueron hombres y el 16% mujeres. Los dos sectores donde ocurrieron la mayoría de los homicidios fueron de la calle 8 a la calle 10, entre la avenida Caracas y la carrera 16 y de la calle 17 a la calle 20 entre carreras 15 y 17.

La deteriorada infraestructura del barrio, los problemas de convivencia ocasionados por el entorno y la presencia de expendios de droga hicieron que la Favorita fuera catalogada por la Secretaría de Gobierno como una de las 31 zonas críticas de la ciudad. “*Son zonas en*



*donde confluyen distintos agentes que se vuelven focos de inseguridad y criminalidad que deben ser intervenidos*”, explica Rubén Darío Ramírez, director del centro de estudios (CEACS). El barrio hace parte de la zona de intervención conocida como el sector “Trampa”, que también abarca el Voto Nacional, y va desde la carrera 13 hasta la carrera 19, y desde la calle 7ª hasta la calle 22.

### **El futuro de La Favorita**

Desde 1998 el Distrito ha venido trabajando en la formulación y aplicación del Plan Zonal del Centro, que tiene como fin que este sector de la ciudad renazca y se convierta nuevamente en un espacio ambiental, histórico, cultural, turístico, residencial, administrativo, comercial y de servicios con un alto nivel de competitividad, vocación de liderazgo estratégico y referente cultural de la región. “Este escenario se logrará mediante objetivos, estrategias, programas y proyectos que garanticen el mejoramiento de la competitividad económica, la inclusión e integración social y el respeto y promoción de la cultura y el medio ambiente, en el marco de un proceso equitativo e incluyente” (Decreto 492 de 2007).

Según la Secretaría de Planeación, en los primeros dos años del proceso se analizaron los diferentes aspectos, tanto culturales como patrimoniales, sociales y económicos de los barrios involucrados. Después de este análisis se efectuó un segundo estudio que se postergó hasta el 2003, cuando se consideró imprescindible asignar al centro una categoría y un manejo especial. Desde ese entonces, la Secretaría de Planeación inició los estudios técnicos necesarios y los diferentes procesos de participación establecidos por la ley. Se realizaron cerca de 50 reuniones con cooperaciones técnicas internacionales y con las universidades, y se recibieron más de 1.000 propuestas “que hicieron posible la definición de una visión integral del ordenamiento del centro”. (Informe final de participación ciudadana, Plan Zonal Centro)

Esta transformación se tiene proyectada para el año 2038, fecha que coincide con la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad. El plan tiene cuatro objetivos fundamentales: garantizar la oferta de vivienda y mejorar las condiciones de habitabilidad del centro, proyectar una estructura ambiental sólida, conservar, renovar y consolidar proyectos urbanísticos e inmobiliarios y fortalecer la inversión pública y privada.

Además, busca “defender, proteger y promover los derechos de los ciudadanos moradores y usuarios” (Decreto 492 del 26 de octubre de 2007) y propone un ordenamiento basado en la inclusión social, el reconocimiento y la valorización del patrimonio cultural y el mejoramiento de la seguridad y la convivencia. En este proyecto el barrio La Favorita está inmerso en la UPZ Sabana.

En la caracterización que se hizo de los sectores del centro para intervenir, de acuerdo con su tipo de población y uso, el Plan Zonal identificó a La Favorita como “Un barrio residencial consolidado, que ha ido perdiendo residentes por el deterioro social del sector influencia de la prostitución e inseguridad”. En cuanto a la identificación de las condiciones socioeconómicas se estableció una población de 9.871 habitantes entre residentes y comerciantes y entre las consideraciones se anotó: “Sector de actuación social prioritaria. Seguridad, indigencia”.

Se clasificó a La Favorita como una zona altamente deteriorada y deprimida física y socialmente, junto con los barrios El Listón, La Alameda, la avenida Caracas y el eje del ferrocarril. El plan estipuló una intervención de carácter prioritario y con una alta inversión pública. La caracterización que se hizo de la zona señala que el sector aloja actividades de alto impacto, estructuras arquitectónicas y espacio urbano en al alto grado deterioro, edificaciones abandonadas o invadidas, así como zonas peligrosas, inseguridad, edificaciones de valor patrimonial, presencia de grupos de población altamente marginada y débil, subeconomías, actividades ilegales y escasa presencia estatal. Entre las estrategias de intervención se planteó un trabajo integral, por zonas delimitadas. Según el documento,

estos procesos deben ser selectivos y trabajar con unidades urbanas mínimas, como por ejemplo, manzanas. Además, se solicitó una mayor participación del Estado para garantizar la recuperación de la zona (Plan Zonal del Centro de Bogotá, 200).

Este plan de rehabilitación del centro, además de ser una posibilidad para el renacer de este importante sector de la ciudad, también se convierte en un aliento de vida para el barrio La Favorita. En las proyecciones de recuperación del espacio turístico del centro, se abre un nuevo futuro para el barrio de los hoteles que, a pesar de las circunstancias de pobreza y deterioro, no ha perdido la tradición que lo caracteriza desde hace 90 años. Sin duda alguna el hospedaje es uno de sus fuertes dentro de estas proyecciones y así lo ha reconocido el Distrito. En la tabla de clasificación de usos, diseñada por la Secretaría de Planeación, La Favorita aparece en la categoría de servicios turísticos: “Alojamiento y hospedaje temporal en: hoteles y apartahoteles de más de 50 habitaciones con servicios básicos. Residencias estudiantiles, religiosas y de la tercera edad” (Decreto 492 del 26 de octubre de 2007).

Es así como este lugar de calles angostas y deterioradas casas republicanas nació y se desarrolló en medio de un siglo de cambios y nuevas visiones sobre la vida en la ciudad. La Favorita vivió la modernización del centro de Bogotá y también su decadencia. Fue un barrio que se consolidó en pleno siglo XX, en medio del alboroto del nuevo siglo cuando la capital se convirtió en la metrópoli que es hoy, y que se resigna a desaparecer pese a su deterioro.

## **Pies de página**

<sup>1</sup> *“El español escogió adrede, esta plaza abierta por el frente y circunvalada de paredes de tierra, como lugar propio de expiación. Vese dominada por la ciudad, pues queda a su extremo central, y a donde todas puede mirársela, y cuanto en ella pasa. Hacia el fondo se levanta el suplicio, como para que se ostentase más visible. A las diez de la mañana ya estaba formando el cuadro a su rededor por algunos cuerpos de guarnición, la multitud ocupaba el resto de la plaza y ganaba las paredes, para presenciar con más comodidad el espectáculo (...) renunciamos a describir el momento en que, desembocando la comitiva de la Huerta de Jaime se encaminaba al suplicio. El redoble de los tambores, el movimiento de las tropas, las voces de mando, el ruido y el tropel de las gentes; todo anunciaba que había llegado el instante supremo (...) la descarga de fusiles suena, el humo se remonta en torbellino, todo se consuma; y el niño crédulo sueña que las almas de los ajusticiados han alzado vuelo hacia el cielo envueltas en aquella nube de humo”.* (Santander citado en Escovar, Mariño y Peña, 2004, p. 238)

<sup>2</sup> *Entrevista cedida por el Instituto Distrital de Patrimonio.*

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *“Las tasas de interés crecían, la carestía hacía imposible el precio de los víveres y los alimentos. El 15 de Mayo de 1944 hubo un paro cívico general”.* (Otalora, 1999)

**Capitulo 1.**  
**El barrio favorito de los bogotanos**

## Llego la era industrial

*Una cuadra arriba de la Estación del Tren de la Sabana, sobre la calle 13, se encuentra la majestuosa edificación de estilo francés donde desde hace 100 años se forman los mejores industriales del país. Un recorrido por la historia del Instituto Técnico Central.*

Pequeños serafines fabricados en yeso adornan desde hace más de 100 años la imponente escalera principal del Instituto Técnico Central. Para muchos, los angelicales rostros son el legado de aquellos días de finales del siglo XIX, cuando en la edificación, en vez de estudiantes de ingeniería, habitaron cientos de huérfanos que dejó la Guerra de los Mil Días. Hay quienes dicen que en las paredes quedaron atrapadas las risas de estos pequeños, víctimas de la contienda partidista que terminó con la separación de Panamá. Los estudiantes del Instituto, por su parte, aseguran que en las noches, cerca de los talleres de mecánica, ven chiquillos, con las ropas raídas, correr de un lado a otro. *“Acá los pisos suenan, las cosas cambian de sitio, las puertas se abren, pero uno se acostumbra a vivir con los fantasmas”*, dice Christian Chaparro, ex alumno y profesor del plantel.

En 1904, el asilo San José para niños desamparados pasó a manos de los Hermanos Cristianos de La Salle, quienes venían desde Francia con la misión de formar a los primeros “líderes industriales” de Colombia. “El proceso industrial fue traído al país por ciudadanos extranjeros. Sin embargo, la mano de obra, casi sin excepción colombiana, generalmente era inexperta y poco calificada. Esta situación motivó a que el presidente de gobierno, general Rafael Reyes dispusiera crear una institución que capacitase al personal que trabajaría en las industrias, para garantizar un mejor desempeño en sus actividades”, dice William Rodríguez, en el libro *Atlas histórico de Bogotá 1911- 1948*.

La Escuela de Artes y Oficios, como se llamó al Instituto en sus primeros años, quedó a cargo del hermano Jean Simon Refrain un francés que sobre las bases de la revolución industrial europea diseñó un plan de estudios de tres años para los futuros obreros. Refrain tuvo en sus manos la transformación del asilo en amplios salones y talleres de mecánica, fundición, carpintería y tejidos.

Desde entonces, en la imponente edificación ubicada entre las calles 13 y 14 y las carreras 16 y 17, que en 1984 fue declarada Monumento Nacional , se han formado los mejores técnicos e ingenieros industriales en electricidad, artes mecánicas, industrias textiles, arte decorativo, dibujo, motores, modelaría, fundición y metalistería del país.

*“En 1920 se graduaron los primeros 150 ingenieros de Colombia, quienes aportaron sus conocimientos para hacer realidad el funicular de Monserrate, además de colaborar en la construcción de puentes y carreteras y poner en marcha numerosas plantas eléctricas en diferentes regiones del país. Ese mismo año la institución comenzó a llamarse Instituto Técnico Central”,* dice el actual director del plantel, el hermano Isidoro Cruz.

Para ese entonces, el plan de estudios era básicamente práctico. Los futuros técnicos industriales debían cursar cinco años de primaria, para después pasar a bachillerato donde recibían su grado de técnicos, y luego realizaban un internado de cinco años para graduarse como ingenieros industriales. “Durante este periodo los estudiantes veían clases como álgebra, geometría, trigonometría, mecánica, física, química, inglés, topografía, arquitectura mecánica y electricidad, y se distribuían en 14 aulas, en las que impartían 107 clases a diario; a los cursos prácticos en los talleres asistían siete horas semanales en promedio”, se lee en el texto de Rodríguez.

En una especie de ático al estilo republicano —donde hoy se encuentra la biblioteca, justo en frente del apartamento donde viven los seis hermanos de La Salle que hoy están a cargo de la institución— dormían los consagrados estudiantes que por muchos años fueron de los más reputados de la ciudad, como el reconocido pintor y escultor Luis Alberto Acuña Tapias y el escultor Rómulo Rozo.

“Bajo la orientación cristiana de la comunidad Lasallista, no solo se forman hombres de bien y calificados especialistas en diferentes ramas del proceso industrial —tanto que en el mercado laboral, la mejor carta de recomendación es la de ser egresado del Técnico

Central—, sino que de un buen tiempo acá, contra viento y marea, la labor ha ido más allá de la de capacitar e inculcarles sanos principios”, dice un artículo publicado en *El Espectador* el 27 de abril de 1981.

Chaparro, quien estudió en la institución por más de 10 años y ahora se prepara para ser maestro, recuerda que en el último encuentro de ex alumnos varios invitados llegaron al edificio y después de hacer sus respectivas presentaciones subieron rápidamente los cuatro pisos del edificio en busca del lugar donde pasaron sus noches de juventud. *“Ellos decían: ‘Acá estaba mi cama’; ‘en esa esquina estaba el armario’; ‘yo dormía ahí’. Ese día era como si cada uno buscara los rastros de sus días en el Instituto”.*

### **El santo de La Salle**

Las proezas de San Juan Bautista de La Salle fueron conocidas por los jóvenes bogotanos de voz de los hermanos franceses, quienes en su precario español les contaron a los estudiantes cómo un hombre común, que se dedicó a formar maestros para que atendieran las necesidades de la población más pobre, se convirtió en santo. La historia y la devoción de los curas les llamó tanto la atención a los aprendices que un día, en el taller de fundición, los estudiantes más sobresalientes decidieron hacer un busto del santo para que protegiera el Instituto.

Desde entonces la figura de bronce permanece en el lado norte del amplio patio central atenta a los movimientos de los cientos de estudiantes que cada vez que necesitan un favor acuden a sus pies. *“Hay algunos que creen que San Juan Bautista es el santo de los estudiantes. Cuando hay exámenes es común que la gente se encomiende a él. Si les va bien al otro día le llevan una ofrenda”*, dice un estudiante de ingeniería de sistemas.

Según afirma el arquitecto Carlos Niño, en su libro *Arquitectura y Estado*: “en su núcleo central [el edificio] está constituido por un gran patio claustrado de tres pisos y otros varios patios secundarios; la fachada tiene cuatro pisos y se abre en forma de U hacia la Avenida



Colón, hoy calle 17. El lenguaje interior es sencillo, casi vernacular, mientras que la fachada hacia la avenida posee una decoración clásica con molduras, capiteles, sillares estriados y frontones que desarrollan el cánón clásico con cierta libertad. Es un lenguaje dentro de los parámetros eclécticos de la época...”

El amplio patio central ha sido durante años el escenario de juegos intercolegiados, presentaciones de bandas de guerra, izadas de bandera, misas, celebraciones estudiantiles, reuniones académicas, sesiones de fotos y el epicentro de las celebraciones en torno a la virgen María. Sus canchas de baloncesto fueron las primeras que existieron en el país, igual que su escalera de hormigón armado.

*“Además de San Juan Bautista de La Salle, los estudiantes somos fieles a la virgen María. Desde hace más de 40 años existe un grupo llamado la ‘Legión de María’ que es como los Caballeros de la Virgen. Nosotros estamos encargados de organizar todas las actividades en torno a la adoración de María. Celebramos cada año su fiesta, en octubre, y es uno de los principales eventos de la institución”, dice el ingeniero Chaparro.*

El ‘Grupo Centro Literario’ es otra de las tradicionales asociaciones, que desde hace 100 años reúne a los estudiantes más cultos del plantel. Cada semana los jóvenes comparten lecturas y después realizan tertulias en las que debaten temas políticos, literarios y económicos. En las fotos en blanco y negro de los años cincuenta y sesenta, publicadas en el anuario escolar, los jovencitos posan en el patio central sentados alrededor de una mesa con una pila de libros, ese era su distintivo de intelectuales.

### **El Colegio del Espíritu Santo**

Antes de que los Hermanos franceses de La Salle llegaran al país, por los corredores de la imponente edificación de estilo republicano y semicolonial pasearon los jóvenes más ilustres de la Bogotá de finales del siglo XIX. En el lugar, que años después se convertiría en el albergue para niños huérfanos, funcionó el prestigioso Colegio del Espíritu Santo.

Institución que contó con alumnos tan reputados como el ex presidente Marco Fidel Suárez —quien durante su mandato se dedicó a repartir becas en el Instituto a jóvenes necesitados— y directivos como Carlos Martínez Silva, José Joaquín Ortiz y Sergio Arboleda.

*“Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX La Favorita era uno de los barrios exclusivos de la ciudad. El Colegio del Espíritu Santo era una de las edificaciones más glamorosas del sector y en sus aulas estudiaron los alumnos más adinerados de la Bogotá de ese entonces, que de hecho vivían en el barrio”,* explica Geithaner Vizcata, coordinador de la biblioteca del Instituto Técnico Central.

“El fastuoso edificio del Instituto ha permitido en su interior funcional el desarrollo de importantes generaciones de ingenieros y técnicos, pilares de la industria nacional; y es una historia viva de la arquitectura ecléctica (hoy en vía de extinción) que se lee en la armonía de sus volúmenes, en la agilidad rítmica de sus fachadas y mansardas, la exposición de su torre central, en la abundancia de caracteres simétricos en balaustres, pilastras, columnas, cornisas, así como en la perspectiva de sus apacibles interiores de amplios corredores acodados y alrededor de patios enladrillados y octagonales”, dice el artículo “Propuesta de recuperación del Instituto Técnico Central, Bogotá”, publicado en la *Revista Proa* en 1986.

La torre central —que después de más de 100 años de haber sido construida permanece intacta—, fue uno de las construcciones de mayor altura a finales del siglo XIX en Bogotá —equivalente a 6 pisos— junto con el edificio Manuel M. Peraza, ubicado sobre la calle 13. Pocos estudiantes han visto su interior. Los hermanos lasallistas solamente la abren cuando las productoras de televisión o de cine llegan a hacer sus grabaciones. El lugar es conocido como “el panóptico” y hay quienes dicen que allí iban a parar los estudiantes más desjuiciados.

## **Las transformaciones del Instituto**

En 1917 el pánico se apoderó de los bogotanos. Como estaba anunciado en las profecías, la tierra tembló durante nueve días en los que se registraron 44 sacudidas. En las calles se anunciaba el fin del mundo y los capitalinos abandonaron sus casas y se resguardaron en las principales plazas. Nadie quería esperar la muerte en sus hogares.

Como las demás edificaciones antiguas del centro de la ciudad, el Instituto Técnico Central fue uno de los cientos de edificios que tuvieron que ser reconstruidos. Los talleres y laboratorios quedaron en ruinas con lo que se afectó seriamente el funcionamiento del Instituto. Por más de una semana se suspendieron las clases y los Hermanos de la Salle no tuvieron más opción que buscar entre los escombros las pocas máquinas que quedaron en buen estado.

Este fue el comienzo de una serie de transformaciones arquitectónicas que se le hicieron al antiguo edificio en los años posteriores. En 1931 el ministro de Instrucción Pública del presidente liberal Enrique Olaya Herrera le retiró la dirección del Instituto a los Hermanos de La Salle y lo fusionó con la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional y la Escuela Normal Superior, que años después se convertiría en las Universidades Pedagógica Nacional y Pedagógica y Tecnológica Nacional de Tunja. Debido al elevado número de alumnos que comenzaron a asistir a la institución, el Gobierno adquirió el lote contiguo al Instituto, sobre la carrera 17, donde se construyeron nuevas aulas, una capilla, un teatro, una amplia biblioteca, un patio donde se instaló una nueva cancha de baloncesto y más dormitorios para los estudiantes. El nuevo edificio conservó los estándares arquitectónicos del resto de la edificación, con cuatro pisos piques en yeso en las paredes y techos. Las puertas y marcos de hierro de los salones, talleres y laboratorios fueron obra de los mismos estudiantes del plantel.

En 1951 el presidente Laureano Gómez les devolvió la dirección del Instituto a los padres franceses. Con su regreso se realizó la graduación de los primeros ocho técnicos en telecomunicaciones que, durante los siguientes años, ocuparon importantes cargos en el Ministerio de Correos y Telégrafos. Hacia 1954 los talleres del Técnico Central fueron sede

del naciente Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), en el que posteriormente varios ex alumnos trabajaron en la creación de sus talleres y algunos otros como maestros. En 1957 se graduaron los primeros 14 bachilleres técnicos industriales en electricidad, mecánica y dibujo y a comienzos de los años sesenta se modificó el plan de estudios para el bachillerato técnico, el cual se prolongó a siete años y se enfatizó el currículo en matemáticas, física, cálculo y diseño de máquinas.

En los años siguientes se fundaron las carreras intermedias profesionales y el bachillerato técnico nocturno para que los jóvenes obreros industriales que trabajaban en el día pudieran obtener su título.

### **Cuando el Técnico Central se vino abajo**

En los recuerdos de los docentes más antiguos del plantel permanece imborrable esa mañana de abril de 1981, cuando cientos de estudiantes seguían el acalorado partido de baloncesto que jugaba el equipo de bachillerato contra los ingenieros de mecánica, en el patio central. Los balcones de los cuatro pisos del edificio estaban repletos de estudiantes que gritaban y cantaban sus barras. De pronto, un fuerte estruendo y un golpe seco llamaron la atención del público. La baranda de madera del segundo nivel, que sostenía el peso de los hinchas, cayó al piso con uno de los jóvenes, quien resultó gravemente herido. En los corredores del Instituto hay quienes aseguran que el estudiante murió al caer y que se convirtió en uno de los cientos de fantasmas del edificio de los franceses.

Años atrás las instalaciones de Instituto habían comenzado a deteriorarse, igual que las calles cercanas al colegio. El sector pasó de ser uno de los más prestigiosos a un epicentro de vendedores ambulantes, ladrones y habitantes de la calle. El edificio quedó sumido en el caos de un sector que con el pasar de los años fue relegado del desarrollo de la ciudad, y en su interior el moho, la humedad y el gorgojo comenzaron a apoderarse de la imponente estructura.

El edificio, que desde su inauguración tuvo como fin velar por la integridad de los niños y jóvenes de la ciudad, se convirtió en un campo de obstáculos donde los pequeños debían medir cada paso para no sufrir un accidente. Por esos días los pisos de madera amenazaban con desplomarse en cualquier momento, las puertas emitían fuertes crujidos, las escaleras tambaleaban y en los techos, piso, puertas y apliques de yeso se veían las consecuencias del deterioro.

En los pasillos los mismos estudiantes colgaron avisos que decían: “Camine suave. Peligro”. Según reportó el diario *El Espectador* en su edición del 2 de noviembre de 1981: “El Instituto, en efecto, se estaba cayendo físicamente a pedazos. Era una situación tan dramática que el 24 de abril el caso se ventiló en una de las impenetrables sesiones de un urgente consejo de Ministros”.

Ante las peticiones de los estudiantes y las directivas del plantel los ministros, encabezados por Carlos Albán Holguín, accedieron a destinar 70 millones de pesos para la restauración del viejo edificio. Pero la única obra que se realizó por esos días fue la demolición de uno de los tramos de la parte central del edificio, en la que se invirtieron 500 mil pesos. Según el docente Geithaner Vizcaya, los obreros dejaron los escombros tirados y más de un ladrón aprovechó para llevarse lo que pudo.

“Amanecerá y veremos cuando es que el auxilio de 70 millones de pesos, destinados a la remodelación del Técnico Central, comienza a convertirse en realidad teniendo en cuenta que en el sector oriental que está en peligro en derrumbarse funcionan seis talleres de dibujo técnico, 11 salones de clase, dos talleres de modelería, ocho oficinas administrativas, así como los talleres de mecánica industrial, de carpintería y electricidad” (*El Espectador*, 1981, 27 de abril).

Seis meses después de la promesa oficial y ante la falta de ejecución, los arquitectos Mario Gómez y Bernardo Rodríguez presentaron ante 40 senadores en una de las salas del Congreso Nacional su maqueta para la remodelación del Instituto, que incluía trabajos en el

48% de la edificación. “De los 21.508 metros cuadrados de nueva construcción mantendrían intactos, para alivio de todos los amigos del buen arte, todo el diseño original del 52% restantes del viejo edificio. Es decir, que se conservaría además del estilo republicano y semicolonial del Instituto, todas las cabezas de serafines de las barandas de las escaleras balaustradas...” (*El Espectador*, 2 de noviembre de 1981).

Desde entonces, el edificio conserva el diseño de los citados arquitectos. En este momento la institución cuenta con 1.500 alumnos en bachillerato y 2.300 en las carreras profesionales. Actualmente ofrecen tres ciclos: técnico, de cinco semestres; tecnológico, dos semestres y profesional, tres semestres. Del mismo modo, existen cinco programas de pregrado en electromecánica, procesos industriales, diseño de máquinas, sistemas y mecatrónica; tres especializaciones en construcción de redes de distribución de energía eléctrica de media tensión, instrumentación industrial y mantenimiento industrial y diferentes diplomados.

*“En bachillerato tenemos 90 profesores y en los niveles profesionales unos 210. Los estudiantes de educación superior son hombres y mujeres que la mayoría ya se encuentran en el campo profesional y buscan capacitación profesional. Por eso, las jornadas son de 2 p.m. a 6 p.m. y de 6 p.m. a 10 p.m. En este momento tenemos 21 laboratorios para diferentes disciplinas desde mecánica industrial, pasando por dibujo hasta inglés”, dice Isidoro Cruz, rector de institución.*

En los diseños originales de reconstrucción y ampliación del Instituto realizados por arquitecto francés y Hermano de la comunidad Lasallista, Geric Benjamin, se establecía la compra de los dos lotes aledaños, ubicados sobre la calle 13, donde una vez funcionó un antiguo hotel para viajeros. Este es uno de los proyectos a futuro para la ampliación y el mejoramiento de la seguridad del instituto. *“Con la compra de esos dos lotes, por un lado, nos daría la posibilidad de ampliarnos y, por el otro, mejoraría la seguridad para los estudiantes porque se quitarían esos negocios que en ocasiones son foco de ladrones y drogadictos”, explica Vizcaya.*

A diferencia de la mayoría de las antiguas edificaciones de La Favorita, el Instituto Técnico Central todavía mantiene su vida. En los pasillos, salones, laboratorios y talleres se encuentran cientos de jóvenes que, como los que habitaron en el siglo XIX, van cada día al instituto con la esperanza de convertirse en los mejores profesionales del país.

El antiguo edificio, que como pocos de su época pasó a la modernidad en buen estado, es una muestra de lo que fue y es la vida en La Favorita. En algunos de sus corredores todavía se encuentran las lozas de cementos Samper, que con sus vivos colores y diseños adornaron toda la edificación, cuando sus salones y laboratorios eran los dormitorios de los pequeños huérfanos que dejó la guerra y cuando todavía en sus corredores no se rumoraba sobre las travesuras de los fantasmas del edificio francés.

## **El rascacielos santafereno**

*El edificio Manuel M. Peraza, antes conocido como el Hotel Estación, con sus siete pisos fue por años el edificio más alto de la ciudad y el primero en tener ascensor. Una edificación de comienzos de siglo que como algunas del sector amenaza con derrumbarse.*

Tres locales comerciales ubicados en el primer piso del edificio Manuel M. Peraza son la única señal de vida en esta edificación de siete pisos de altura que en los albores del siglo XX fue el edificio más alto y majestuoso de la ciudad. De sus años glamorosos, cuando el lugar era conocido como el Hotel Estación y se hospedaron los visitantes más ilustres que llegaban a la capital por la Estación de La Sabana, sólo quedan sus bases y su fachada. En su interior desaparecieron los tablados de madera, sus elegantes lámparas de porcelana, sus exclusivos salones y las cornisas de yeso que rodeaban la escalera en espiral. En la parte central de la estructura unos rieles de hierro y una caja de metal con el sello 'Otis' son el único rastro del ascensor que funcionó en el edificio por años y que según historiadores e ingenieros fue el primero con el que contó Bogotá.

La edificación, inaugurada en 1921, fue construida por el arquitecto Angel María Rodríguez y el ingeniero Pablo de la Cruz por orden del adinerado comerciante Manuel M. Peraza, quien mandó a poner su nombre en la fachada. Se erigió en uno de los costados de la Avenida Colón, hoy calle 13, junto con las estatuas de Simón Bolívar y Isabel la Católica, que por esos días le daban la bienvenida a quienes llegaban a la capital por el camino de occidente. El nuevo edificio nació con el objetivo de suplir las necesidades de hospedaje que se generaron con la apertura de la Estación de la Sabana.

Su estilo republicano, que por ese entonces comenzaba a reemplazar la tradicional estética colonial en donde las casas no contaban con más de dos pisos, se caracteriza por sus amplios ventanales de madera, su escalera central en forma de espiral, su buhardilla en el último piso, sus decorados en yeso y sus detalles en cada aplicación. Desde la inauguración



se convirtió en uno de los hitos de la arquitectura moderna en Colombia y el antecesor de importantes obras, como el edificio de la Caja Colombiana de Ahorros, el Banco de Bogotá y, posteriormente, el edificio de Avianca.

“En las distintas ciudades del país siguieron este ejemplo algunos edificios de los cuales todavía sobreviven el edificio Otero en Cali y el edificio Manuel Peraza, también conocido como Hotel Estación, amén de los edificios más altos previamente mencionados”, dice el historiador Alberto Saldarriaga en su texto *Modernización y arquitectura en Colombia*.

### **El edificio tomado**

Beatriz Marín, vendedora de la tienda de zapatos que junto con una cafetería y una bicicletería funcionan desde hace más de 50 años en el primer piso del Peraza, recuerda cuando el olor y los ruidos del edificio se volvieron insoportables. Algunos pensaban que eran las fantasmas de los viajeros de principio de siglo que habían vuelto por sus equipajes, otros aseguraban que se trataba de los ex habitantes de la Calle del Cartucho que habían aprovechado el abandono de la edificación para armar sus ‘cambuches’ y los más antiguos del barrio aseguraban que se trataba del espíritu de don Manuel Peraza, que estaba enfurecido por la desaparición del ascensor que con tanto empeño había traído desde el exterior para ofrecer a sus huéspedes un servicio al estilo europeo.

Finalmente, cuando llegaron la autoridades y subieron hasta el tercer piso descubrieron que el edificio que fue alguna vez el más alto de la ciudad se había convertido en una gigantesca ratonera donde las palomas se alimentaban de los cadáveres de los roedores y estos a su vez de la madera, que para ese entonces abundaba en el lugar. No hubo más opción que sellar los ventanales con tablas para que no entraran las palomas y quitar los pisos de madera. Desde entonces todo lo que queda del viejo edificio es su deteriorada fachada y su esqueleto que amenaza caerse en cualquier momento.

Los vecinos y comerciantes de la zona aseguran que la edificación todavía pertenece a la familia Peraza y que es una nieta del mismo Manuel M. Peraza, Alejandra Peraza, quien se encarga de cobrar el arriendo de los tres locales del primer piso. Cada inquilino paga en promedio entre millón y medio y dos millones mensuales de arriendo. Dicen que la familia lo conserva por el cariño que le tuvieron a don Manuel, pero que no están interesados en recuperarlo ni mucho menos en poner a funcionar el ascensor cuyos motores se encuentran en la buhardilla del último piso, y fue lo único que los ladrones no se pudieron llevar.

En el barrio pocos saben la historia del edificio viejo, como lo llaman algunos. Tampoco se encuentran registros en los atlas de Bogotá, los libros de historia o las revistas de ingeniería y arquitectura del siglo XX. No hay rastros. Nadie sabe hasta cuándo funcionó el ascensor, ni tampoco qué hubo en el lugar cuando la Estación de la Sabana dejó de recibir viajeros.

Según Abraham Pereira, dueño de la cafetería que funciona en el Peraza, lo poco que sabe del edificio se lo ha contado un señor mayor que de vez en cuando va a tomar café. “Él comienza acordarse de todas sus historias de juventud. Dice que esta zona era distinta, que siempre había viajeros y personas de la alta sociedad y que el Hotel Estación fue el más elegante que él conoció por esa época”, dice.

El 16 de febrero de 1953 murió don Manuel M. Peraza en la ciudad de Nueva York. Su cuerpo fue enterrado en el Cementerio Central de Bogotá donde permanece junto a otras reconocidas personalidades de la Bogotá de antaño. Pese a que su obra todavía se erige sobre la calle 13, donde ahora en vez de tranvías pasan buses rojos de Transmilenio y en vez de viajeros transitan comerciantes, gaminos, desplazados y algunos de los delincuentes más buscados de la ciudad, de no intervenir, en pocos años el deterioro la echará abajo borrando de manera definitiva el primer rascacielos de la Bogotá moderna.

## **Donde el himno nacional se hizo música**

*Donde una vez vivió el compositor del Himno Nacional, hoy funciona una de las tantas ferreterías de La Favorita. Los comerciantes del sector aseguran que hace años se llevaron la placa que distinguía al histórico inmueble.*

Cuando el músico italiano Oreste Sindici, un joven intrépido que había llegado a la capital de los entonces Estados Unidos de Colombia como tenor de la compañía de ópera de Luisa Visoni y quien años más tarde musicalizaría los versos que había escrito el entonces presidente de la República Rafael Núñez, contrajo matrimonio con Justina Jannaut, se asoció con su cuñado Justino Jannaut. Juntos compraron una casa en el barrio La Favorita y una finca en Nilo, Cundinamarca, un tranquilo lugar en donde el músico se encerraría por semanas a escribir las melodías que representarían el sentir patrio de toda una nación.

Como quedó registrado en las escrituras, la casa era baja, de tapia y de teja. Según la nomenclatura de la época, quedaba situada en la carrera 15, cuadra quinta, número 66. La compraron por la módica suma de \$9.800, cuando Bogotá entraba tímidamente a la modernidad y sus familias presumían de un aire europeo.

Para ese entonces, La Favorita era un barrio de clase media alta. A diferencia de hoy, sus calles permanecían limpias, había pocos negocios comerciales, funcionaba el teatro San Jorge —hoy en ruinas— y los habitantes de la calle todavía no habían colonizado cada una de las esquinas de la carrera 15.

*“Mi papá dice que en esta cuadra vivió el señor Oreste, el del Himno Nacional, en la casa que está*

*pintada de blanco y azul donde había una placa que un día vinieron a quitar”, dice Wilson Ortiz, gerente*

comercial del almacén de construcción que su padre, don Francisco, inauguró en los años 70, a una cuadra de la histórica casa.

Hoy, el lugar que fue cuna de las óperas más sublimes, testigo de las intimidades del matrimonio Sindici-Jannaut —del cual nacieron cuatro hijos, y donde el mismo Rafael Núñez se hizo presente para escuchar la obra del músico italiano—, es una de las tantas ventas de partes de motos del sector que, como el resto de casas antiguas de la zona, ha quedado a los designios del azar.

La placa que colocó la Academia Colombiana de Historia en dicha casa, el 28 de julio de 1944, como homenaje póstumo a la memoria del maestro Sindici, se retiró y trasladó a la sede de la Academia, donde reposa como dando fe de que el músico sí fue uno de los habitantes de la capital del olvido. “*No se sabe cuándo llegó la placa ni por qué. Se rumora que la gente quería robársela y por eso la retiraron*”, dice Luis Horacio López, miembro de la mesa directiva de la Academia Colombiana de Historia.

### **Un italiano en Bogotá**

A sus 36 años, Oreste Sindici se alistó para acompañar a la artista Luisa Visoni en su viaje al Nuevo Mundo.

Desde pequeño, su tío sacerdote lo había inscrito en el Conservatorio de Santa Cecilia en Roma y en su juventud había sido contratado como tenor por una compañía de ópera. Con este grupo viajó a Roma, Nueva York, Cuba y, finalmente, a mediados de 1863, llegó a Cartagena. Desde allí tuvo que viajar por el río Magdalena hasta Honda y, por último, se trasladó a Bogotá.

La ópera se presentó con éxito en el Teatro Maldonado, hoy Teatro Colón. En la capital los artistas fueron recibidos con honores, y su porte y elegancia llamaron la atención. “*Cuando los artistas caminaban por la Calle Real, las niñas salían a las ventanas a verlos pasar*”, narra Antonio Cacia Prada en su libro *Sindici o la música de la libertad*.

En una de sus tantas presentaciones en el Teatro Maldonado fue donde el músico conoció a la mujer con la

que pasaría el resto de su vida y que lo motivaría a musicalizar el himno de los colombianos.

### **La música patria**

Un día de 1887, después tras concluir las presentaciones de la ópera de Luisa Visoni, llegó hasta la casa del maestro el señor José Domingo Torres, quien llevaba los versos que Rafael Núñez había escrito para la conmemoración de la independencia de Cartagena. Torres quería que el maestro les pusiera música y que la composición estuviera lista para antes del 11 de noviembre de ese año.

Como se trataba de una petición del propio presidente, Sindici no tuvo más opción que aceptarla. Durante días le dio largas al asunto, hasta que las presiones de Torres y los consejos de su esposa lo llevaron a dedicarse a la tarea. Como primera medida mandó a llamar al emisario de Núñez y le dijo que lo mejor era que se modificara la letra, hablara de todo el país, no sólo de Cartagena. Acto seguido se internó en su finca en

Nilo y no salió hasta que la melodía estuvo lista.

Pese a la gran aceptación que tuvo la obra de Sindici, el Himno sólo fue oficializado en 1920, 43 años después. En sus últimos días, el maestro se desempeñó como profesor de música y los que alguna vez lo conocieron dicen que vivió en el total olvido de los colombianos, igual que ocurre hoy en la casa donde pasó sus mejores días.

El emblemático pasaje Gómez

*Las ocho coloridas casas construidas por el señor Eugenio Gómez para cada uno de sus hijos, en 1938, a principios de siglo XX, permanecen intactas en una de las calles de La Favorita, recordando aquella época en que el barrio era una de las mejores zonas de la capital.*

En una de las ocho casas que el señor Gómez, un reconocido empresario santandereano de comienzos de siglo XX, mandó a construir sobre la calle 16 para sus ocho hijos, vive desde

hace 45 años Álvaro Rodríguez, uno de los antiguos habitantes de La Favorita, quien por años se ha dedicado a contarle a los visitantes la historia del pasaje, conocido como uno de los primeros conjuntos residenciales de Bogotá.

Las ocho casas de colorido aspecto, que cuentan con más de 200 metros cuadrados y fachadas idénticas, son una de las joyas patrimoniales del barrio que sobresalen por su buen estado. Durante años sus habitantes se han dedicado a cuidarlas y a hacer todo lo posible porque el deterioro, que invade cada uno de los espacios de La Favorita, no se cuele por sus rejas. Es por esto que las casas, que hoy habitan distintas familias, han sido escenario de películas, series y comerciales de televisión.

El pasaje tiene forma de herradura y cuenta con un camino comunal que conecta todas las casas. *“Estas casa tienen más de 70 años son todas iguales, menos la de la mitad que es la más grande, pues era la casa del señor Gómez. Allí se reunía toda la familia”*, asegura don Álvaro.

La familia Gómez fue conocida en la Bogotá de antaño por su bonanza económica. Según cuentan los habitantes, eran dueños de toda la manzana de la calle 16 y entre sus propiedades también se encontraba la molinera El Lobo, diagonal al pasaje, y todavía en funcionamiento.

Cada una de las casas cuentan con un hall central, sala de visitas, un amplio patio, cocina, sala, comedor, tejas de barro, balcones, floreadas macetas, ocho cuartos, amplios ventanales protegidos con rejas de hierro forjado y en el caso de las exteriores tiene una escalera que las conecta con el interior del pasaje.

*“Yo le compré esta casa directamente a uno de los Gómez, me la dejó barata porque el sector se estaba deteriorando mucho y lo único que les importaba era salir de acá rápido. Por esos días todo el mundo decía que ellos eran descendientes directos de los españoles y por eso era que los respetaban tanto”*, dice don Álvaro.

Los Gómez vivieron en el pasaje hasta que los problemas del barrio los hicieron migrar hacia sectores más seguros de la ciudad. Pasada la segunda mitad del siglo XX los alrededores del pasaje comenzaron a deteriorarse con los negocios de motos, en la parte superior, y muchas de sus casas vecinas se convirtieron en inquilinatos y ‘ollas’.

Don Álvaro asegura que le gustaría dejar el barrio, pero que su amor por esa casa donde vio crecer a sus hijos y donde vivió sus mejores años es más fuerte. Dice que desde hace años ya no se atreve a caminar por el barrio y recuerda cuando sus vecinos eran gente de bien con los que tomaba onces en la tarde e iba a misa los domingos a la iglesia de Los Pasionistas que queda a tan solo una cuadra.

Quienes pasan por enfrente de esta estrecha calle inevitablemente se trasladan a otra época, cuando Bogotá apenas se expandía hacia el occidente, cuando La Favorita era uno de los mejores barrios.

## **El San Jorge y el león de la metro**

*La historia de uno de los cinemas más prestigiosos de la Bogotá del siglo XX. En sus salones, vestíbulos y platea departieron los cachacos e intelectuales más respetados de la época. Una de las joyas arquitectónicas del estilo Decó de la que sólo quedan sus ruinas.*

Cuando los asistentes estuvieron en sus sitios y las luces del Teatro San Jorge se apagaron apareció sobre la inmensa pantalla un león que con sus bramidos asustó al público. Alrededor del animal se posaron las iniciales de la productora de cine norteamericana Metro Goldwyn Mayer (MGM), en ese entonces la empresa más poderosa de Hollywood. Todos quedaron en silencio.

Los bogotanos jamás habían visto algo semejante. El sonido era tan potente y la inmensa pantalla proyectaba imágenes tan nítidas que era difícil no dejarse encantar por la historia de amor de la legendaria Maria Antonieta, protagonizada por Norman Shearer y Tyrone Power. Esa tarde, seguramente muchos, ocultaron sus lágrimas en la oscuridad de la sala.

Ese 7 de diciembre de 1938, en simultánea con la inauguración del teatro, el alcalde Germán Zea creó la junta de censura de películas. Horas antes el señor Jorge Enrique Pardo, dueño del teatro, había recibido a sus invitados en el amplio vestíbulo, donde se encontraban las taquillas. Cada vez que llegaba una nueva celebridad se oían las ovaciones para don Jorge por tan maravillosa obra. Según decían los invitados más ilustres, el teatro nada tenía que envidiar a los de las ciudades europeas de la época.

“Su sola fachada severa y elegante, impresiona gratamente a quien pisa sus andenes por la primera vez. Tres motivos engalanan la entrada de forma discreta y avisan que eso es un teatro, nada más que un teatro. Ni un colegio, ni un hospital, ni una biblioteca podrían confundirse arquitectónicamente con este macizo de cemento, porque la sola fachada dice lo que es.... El escenario es amplio y elegante, y el telón de boca, despachado por la casa Tifin, de Estados Unidos, es una obra perfecta”, se lee en un artículo del diario *El Tiempo* el 17 de julio de 1938, titulado “El teatro San Jorge, obra de un exquisito gusto artístico”.



Pardo, “un hombre alto de tez cetrina y facciones de origen muisca y con un lejano parecido al cantante mexicano Pedro Vargas”, como lo describiría años después Luis Zalamea, uno de sus hombres de confianza no escatimó esfuerzos para construir “un edificio de general atracción que promoviera la vida artística de Bogotá” (Zalamea, A., 2009). Los planos fueron realizados por uno de los arquitectos más ilustres de la capital, Alberto Martín, quien años antes diseñó el Hotel Regina, ubicado en la carrera séptima con avenida Jiménez, donde hoy se encuentra el edificio del Banco de la República. La edificación en su totalidad fue construida por la firma estadounidense Fred T. Ley, reconocida por haber hecho el edificio para la *Chrysler* en Nueva York a comienzos de los años treinta.

Aquella tarde los asistentes no podían dejar de recorrer los baños enchapados en mármol, los palcos, el salón de té y el bar habilitado para 200 personas, en donde se ofrecían sabrosos bocadillos. Los camerinos, más que simples vestidores parecían amplias habitaciones acondicionadas con espejos y en la oscura sala de proyecciones relucían los equipos de sonido y proyectores recién traídos de Holanda por la casa Philips.

“El teatro San Jorge y el teatro Colombia —hoy Teatro Jorge Eliécer Gaitán— son el resultado en Bogotá de un lenguaje arquitectónico, en boga en el mundo europeo y norteamericano que, enmarcado en lo conocido como *Art- Decó* le otorgan a las salas de cine una fachada con relieves y manejo de elementos geométricos de gran pureza y simplicidad. Su interior, con generosas áreas de circulación, cuenta con platea y balcón”, explica Lorenzo Fonseca, arquitecto miembro de la Agencia Patrimonial en su artículo “Identidad y Memoria: Teatro San Jorge, Bogotá”, publicado en la *Revista Escarlata*.

Esta nueva tendencia en la arquitectura surgió después de la crisis del 29 de Estados Unidos con el fin de distraer y divertir a la deprimida población norteamericana. Se trataba de una estética primordialmente optimista.

“En Bogotá será adoptado como un nuevo maquillaje ‘moderno’ sobre la estructura de fachadas de tradición republicana y las referencias clásicas de estas (pilastras, capiteles y frontones) ceden el paso a los coronamientos geométricos y a los rombos y a los triángulos del *Art- Decó*” (Pérgolis, 1997, p.139).

Cuando los invitados tomaron asiento una sorpresa más los esperaba: las sillas eran reclinables y sin importar la ubicación todos podían ver la pantalla perfectamente. El teatro “ofrece una capacidad para 1.200 personas sin estrecheces. La silletería es un obra maestra, llena de confort y técnicamente distribuida, y el desnivel del piso obedece a las normas técnicas modernas. Lleno el salón no habrá una sola persona que se sienta molesta por la dificultad de ver el escenario, pues la posición de las butacas elimina este inconveniente tan frecuente”, decía el diario *El Tiempo*.

### **Acción en las butacas**

“Sube que hay número”, le decían por el teléfono interno los operadores de la cabina de proyectores a Luis Zalamea —joven escritor, educado en Estados Unidos— a quien don José Pardo le confió la tarea de administrar el San Jorge durante sus primeros años. Cuando Zalamea oía la clave dejaba sus tareas cotidianas y subía lo más rápido posible la escalera en forma de caracol que conectaba su oficina con la oscura sala desde donde se veía la totalidad del teatro. Esta señal quería decir que alguna pareja estaba haciendo de las suyas. Por lo general se trataba de jóvenes amantes que se refugiaban en la oscuridad de la sala.

“Desde el estrecho pasadizo abierto encima del balcón que conducía a la cabina podíamos regodearnos mirando sus maromas sin que ellos se percataran. ¡Hasta entonces yo no hubiera creído posible que, encima de dos butacas de cine, y con la ropa puesta, una pareja pudiera practicar casi todas las posiciones eróticas del *Kamasutra!*”, relata el hijo del periodista Alberto Zalamea y de la crítica de arte argentina, Marta Traba, en su libro *Memorias de un diletante* (2008).

Las tres personas que durante años se encargaron del funcionamiento del teatro fueron la señorita Sofía, una soltera cincuentona que estaba encargada de llevar los libros de contabilidad; el señor Forero, quien manejaba el personal subalterno del teatro incluidas las taquilleras, acomodadores y cuadrillas de limpieza y Luis Zalamea, el administrador.

Según relata Zalamea, a comienzos de 1942 un antiguo amigo suyo, que conoció durante sus años de *Copy Boy* en la *United Press*, en Nueva York, le recomendó que fuera a buscar al dueño del San Jorge pues le tenía una buena propuesta laboral. Zalamea, aunque joven, era reconocido por venir de una familia de escritores, por sus buenos modales y su excelente manejo del inglés, que resultaba perfecto para el cargo.

Al día siguiente el joven escritor llegó a las tres de la tarde, media hora antes de que comenzara el matiné, y después de saludarse mutuamente, don Jorge le dijo: “Mi caballero amigo, los señores de *El Tiempo* me han hablado maravillas de su ilustre personalidad... De manera que después de consultarlo mucho con la almohada quiero pedirle a su excelsa persona que me honre y me distinga aceptando el cargo de administrador general de este su Teatro San Jorge” (Zalamea, A., 2009).

Zalamea quedó inmóvil, sentía que la faltaba la respiración. Intentó explicarle a don Jorge que sus planes a corto plazo eran terminar de escribir un libro en inglés que tenía en mente desde hace años, que nunca había siquiera imaginado que podía llegar a ser administrador y menos de un teatro, que era pésimo con el dinero y muy joven para tan importante cargo. Pardo le dijo que no se preocupara por las pequeñeces, que él estaría al tanto de las cosas más importantes, como ordenar los anuncios de la cartelera diaria en *El Tiempo*, atender a los funcionarios de la Metro Goldwyn Meyer que los visitaban de vez en cuando desde Nueva York para traerles nuevos estrenos, recibir personalmente a los espectadores más ilustres de la ciudad e invitarlos a entrar gratis según el caso y tratar con todo el tacto posible a los integrantes de la Junta de Censura durante sus esporádicas visitas.

Lo que más disfrutó Luis Zalamea durante sus días en el San Jorge fueron las tardes de compinchería con sus amigos de la sala de proyectores. Recuerda que un día durante una función de matiné hicieron tanto ruido en la cabina que los asistentes comenzaron a protestar porque no podían oír los diálogos de la película.

Por estricta orden de don Jorge Pardo los asistentes del San Jorge debían tener más de 15 años y debían ir vestidos con pantalones largos, camisas blancas, corbatín y sombrero de copa. Era permitido fumar pipa y cigarros durante la función y para los más chicos se ofrecían gaseosas, palomitas de maíz, dulces y chocolates.

En esa época el San Jorge era un teatro de primera, igual que el Colombia, hoy conocido como el Jorge Eliécer Gaitán, Astral, Apolo, Lux, Faenza, Real y Atenas. El costo de la entrada era de \$0,60 y en los boletos estaba impresa la imagen de San Jorge, la misma que custodiaba la fachada. Algunas de las películas más taquilleras en esos primeros años fueron *Lo que el viento se llevó*, *El gran vals* y *Rosa de Abolengo*. También se presentaban obras de teatro y películas de actores como Antonio Aguilar, José Alfredo Jiménez y Cantinflas.

Según cuenta Jairo Sánchez, uno de los encargados en esa época y actual residente del barrio La Favorita, varias veces vio entrar a los expresidentes Carlos Lleras Restrepo, Alfonso López y Laureano Gómez quienes por orden del mismo Jorge Pardo nunca pagaban boleta.

### **Las ruinas del San Jorge**

No está claro porque Jorge Pardo decidió vender su teatro. Algunos dicen que una fatal enfermedad acabó con su entusiasmo, otros aseguran que por el deterioro y la creciente inseguridad del barrio La Favorita los capitalinos desistieron de asistir a sus funciones y hay quienes piensan que simplemente el teatro pasó de moda y que don Jorge no tuvo más remedio que cerrarlo.

El 21 de junio de 1995 el periódico *El Nuevo Siglo* publicó un artículo titulado “De película: de las altas clases a los gamines”, que decía: “En la actualidad el teatro es de la Royal Films, empresa barranquillera propietaria de 23 teatros en distintas ciudades colombianas. Lo compró hace tres años a unos descendientes de Pardo. ‘La idea es sostenerlo hasta donde se pueda’. Entran, en promedio, 180 personas por día, en rotativo, entre las 12 y las 8 de la noche. La boleta vale \$700”.

Pronto el majestuoso edificio custodiado por tres relieves de figuras humanas grabadas en mármol quedó en el olvido de los bogotanos. El teatro pasó de ser uno de los epicentros de la vida cultural de la capital a una de las tantas edificaciones abandonadas del barrio. Su fachada comenzó a perder el color, las amplias carteleras anunciaban el estreno de películas triple X y los asientos que en días pasados eran destinados a los bogotanos más prestigiosos comenzaron a ser ocupados por “gente de la peor calaña”, como aseguran los vecinos del sector.

Finalmente, en 1997 la Royal Films le vendió el teatro a Fabio Vinchery, un hombre consagrado al negocio de la archivística a quien los amplios espacios y la altitud de los techos del edificio le llamaron la atención. Los productores de cine recibieron a cambio del San Jorge una amplia bodega que la familia tenía en Barranquilla y el privilegio de llevarse toda la silletería, el escenario, la pantalla, los equipos de proyección y los demás muebles. Lo único que no pudieron sacar fueron los bafles de tamaño rectangular, traídos desde Holanda, que don Jorge Pardo había mandado a clavar al piso y que desde el día en que se presentó la primera película

permanecen en el edificio.

Durante los meses siguientes los habitantes de la calle y los expendedores de droga aprovecharon la desolación del lugar para montar allí sus negocios, pasar las noches y guardar sus cachivaches. “La gente dice que ahí quedaba un teatro muy elegante, y eso parece porque arriba hay un letrero que dice ‘Teatro San Jorge’, pero quien sabe que pasó

porque ahora eso es un edificio abandonado donde hace un tiempo vivían todos los ‘gamines’ del barrio”, dice doña Ana, administradora de uno de las ferreterías que quedan frente al San Jorge.

Fabio Vinchery compró el San Jorge pensado en convertirlo en una bodega de archivos. De joven había trabajado como mensajero en el diario *El Espectador*, donde ascendió a operario de la rotativa, y desde entonces tenía una pequeña empresa de reciclaje que comenzó cuando los Cano, dueños del periódico, le autorizaron comercializar los residuos de papel periódico que quedaban tras el proceso de impresión.

Con los años la empresa fue creciendo y Vinchery pudo independizarse. Cuando compró el teatro la empresa comenzaba a ampliarse hacia el negocio de la organización y codificación de archivos. De las primeras medidas que los Vinchery tomaron

cuando recibieron formalmente el teatro fue realizar, junto con la Policía, un operativo para sacar del lugar a los ‘gamines’

Según cuenta Diego Vinchery, hijo de Fabio Vinchery, y uno de los actuales dueños del San Jorge, “una vez vinimos con mi papá y unos ingenieros a ver el teatro cuando de pronto comenzaron a despertarse todos los ‘gamines’. Ellos decían que no se iban a ir, tenían sus cosas por todas partes y el lugar olía a diablo”.

Después, contrataron a un grupo de obreros para que derribaran el palco que años atrás don Jorge Pardo había mandando construir para sus invitados más selectos. En sus planes también estaba quitar el escenario y emparejar la zona donde antes se encontraba la silletería. “*Nosotros compramos el teatro como un negocio .Ninguno sabe de arquitectura, ni de historia, ni mucho menos sabíamos que era un bien de interés patrimonial. Para nosotros la amplitud de los espacios resultaban perfectos para convertir el teatro en una bodega*”, dice Diego Vinchery.

Los empresarios aseguran que fue en 1997 cuando los inspectores de Policía, junto con las autoridades locales, llegaron hasta el teatro y les informaron que eran culpables de atentar contra el patrimonio público, que debían pagar una millonaria multa y que el lugar quedaba sellado hasta nueva orden.

Desde entonces, montañas de escombros de lo que alguna vez fue el palco más elegante de la ciudad, maletas, radios, prendas de vestir y todo tipo de chatarra, que al parecer los habitantes de la calle han seguido llevando al San Jorge, invaden la mayor parte del teatro. Entre la basura sobresalen de vez en cuando pedazos de loza de color azul, partes de sillas, que seguramente los de la Royal Films no se pudieron llevar, y cadáveres de ratas y palomas que quedaron sepultadas, como el teatro, en el olvido.

Los Vinchery aseguran que no pagarán la multa, dicen que el teatro no les interesa y que pese a que se lo han ofrecido al Distrito y a varios empresarios nadie está interesado en comprarlo. *“Este lugar se convirtió en nuestro peor tormento. Todo el mundo nos juzga como criminales por dejar que el teatro se derrumbe, los arquitectos nos condenan y qué decir de urbanistas, pero a la larga nadie se quiere hacer cargo”*, dice Diego mientras juega nerviosamente con los interruptores de las luces del escenario que quedaron anclados en las paredes de la sala de proyecciones, donde Luis Zalamea paso sus mejores años.

En una carta enviada a la directora jurídica distrital a principios de enero de 2008, el director del Instituto de Patrimonio, Gabriel Pardo, solicita que “la Administración Distrital proceda a declarar de utilidad pública e interés social la adquisición del teatro San Jorge en tanto que se persigue la preservación del Patrimonio arquitectónico de Bogotá. Le manifiesto que este Instituto ve con beneplácito una gestión de esta naturaleza, que de lograrse, constuiría un excelente ejemplo que motivaría por parte de los particulares propietarios la voluntad de preservar el patrimonio construido de nuestro país”.

Según Pardo, los planes del Distrito para el San Jorge integrarlo al Sistema de Equipamientos Culturales de la Ciudad y que se convierta en sede la Orquesta Filarmónica

o en un teatro satélite del Jorge Eliécer Gaitán. Sin embargo, hasta ahora nada ha pasado y hay escepticismo sobre el futuro de la edificación. Mientras tanto, en las calles de La Favorita la famosa fachada al estilo Art Deco le recuerda a los transeúntes y vecinos del sector que el San Jorge sigue en pie —combatiendo al dragón como en la leyenda—, que no cederá ante el olvido porque alberga, rebobinada, una memoria compartida por muchas generaciones de capitalinos.



**Capítulo 2.**  
**Del barrio burgues a las calles del miedo**

## Sobredosis en La Favorita

*Las angostas calles del que una vez fue el barrio más prestigioso de la ciudad son hoy el epicentro de 17 expendios de droga, homicidios, atracos a mano armada, habitantes de calle, inquilinatos y desplazados. Radiografía de La Favorita, una de las zonas críticas de la capital.*

Aquella mañana de abril de 2009, en la calle 15 con carrera 15, un hombre con la mitad del rostro atravesado con una cicatriz vigilaba la entrada de una hermosa casa republicana pintada de azul y blanco. Su trabajo de “campanero” en el barrio La Favorita consistía en avisar sobre cada movimiento de la Policía en el sector. Cuando los agentes entraron al inquilinato, los huéspedes ya sabían de la “sorpresiva” visita. “*Intendente, espéreme un momento que estamos de trasteo y la casa está desordenada*”, dijo el administrador cuando vio al policía José Ovidio García en la mitad del patio que conecta con las habitaciones. Entre tanto, una mujer en silla de ruedas, también “campanera”, tatareaba un vallenato mientras recorría los pasillos, avisándoles a todos que se escondieran, que la Policía estaba rondando.

Las ocho habitaciones de la casa, que a principios de siglo sirvió de hospedaje a los viajeros que llegaban a la cercana Estación de la Sabana, estaban cerradas con candado. El hombre de la cicatriz acompañó al agente, le mostró el lugar, le dijo que tenían cerca de 25 inquilinos y que la noche por habitación la estaba dejando entre \$2.000 y \$4.000, dependiendo del número de personas. Por las rejillas de las puertas se veían ojos expectantes que seguían los movimientos del agente. En el pasillo, la mujer transitaba con cuidado en su silla, sonreía y parecía ocultar el miedo con el tatareo de una canción, pero cada vez que el policía se daba la vuelta aprovechaba para hacerles señas a los inquilinos para que no salieran.

Unas cuerdas más abajo, un joven limpiaba los pasillos del edificio de la calle 16 con carrera 14, convertidos en un lodazal de excrementos humanos la noche anterior. En las paredes un aviso escrito a mano decía: “Favor orinar y/o defecar dentro de los baldes”. Los colchones, que tapizaban el piso de las 16 habitaciones, daban fe de que el inquilinato había

estado a reventar. En cada una habían dormido, por lo menos, 20 personas; las sábanas roídas y las cobijas de lana quedaron regadas por todas partes.

Según los administradores, sus huéspedes llegan entre las 5:00 p. m. y las 10: 30 p. m. y salen entre las 6:00 a. m. y 8:00 a. m. a rebuscársela en el centro de la ciudad para conseguir los mil pesos del arriendo. Todos son ex habitantes del cartucho.

Cerca de allí, en la carrera 16 con calle 15, una mujer embera, quien llegó de la selva del Chocó con varios miembros de su tribu en junio de 2008, huyendo de la violencia, salía de otra casa de inquilinato. Adentro, el administrador daba órdenes sobre dónde acomodar los colchones y las tablas que un conocido le había regalado. *“Acá tenemos 19 cuartos. Yo no les tengo límite de ocupantes porque, por ejemplo, a los indígenas les gusta vivir hacinados. Este es un inquilinato familiar con piezas fijas. La noche cuesta entre \$7.000 y \$10.000, dependiendo de cuántos sean y va incluido el servicio de agua y luz”*, dice don Joaquín, quien lleva seis años a cargo del negocio.

La amplia casa, construida en los años treinta y donde vivieron algunas de las familias más reconocidas de la ciudad, es ahora una especie de laberinto oscuro con divisiones y subdivisiones en cartón y madera para optimizar el espacio. En el patio central, una mujer con acento costeño lavaba ropa, en un corral improvisado con ladrillos dos bebés tomaban la siesta de la mañana y en uno de los cuartos vacíos del primer piso un grupo de niños embera —que no hablaban español— ponía a cocinar un puñado de arroz. En la planta de arriba, en un cuarto estrecho y de techo bajo, una mujer indígena cuidaba a su pequeña, mientras sus otros cinco compañeros de habitación pedían limosna en la calle.

### **Los “cartuchitos”**

Desde 2005, cuando desapareció la calle del Cartucho, entre los vecinos de La Favorita se volvió común ver a “ñeros”, “gamines”, indigentes o habitantes de la calle, que antes vivían en el expendio de droga más grande del país, transitando por el barrio. *“Por las noches, hacia las nueve, uno los ve desfilar por la calle 15, donde está el inquilinato. Llegan cargados con costales, cobijas y cartones. Ahí pasan la noche y vuelven a salir a eso de las*

*ocho de la mañana*”, relata uno de los comerciantes del sector. Un poco más abajo, cerca de los lotes baldíos de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, los desperdicios, las basuras y los restos de las quemadas se han adueñado de las estrechas calles que a principios de siglo fueron el epicentro de la vida republicana.

Los planes de acabar con El Cartucho comenzaron en 1998, cuando el alcalde Enrique Peñalosa propuso la construcción del parque Tercer Milenio, para recuperar esa zona del centro de la ciudad, arriba del parque de Los Mártires. El proceso de desalojo terminó en abril de 2005, cuando los últimos habitantes de la “olla” más grande del país fueron sorprendidos por las retroexcavadoras, encargadas de acabar con el único vestigio del tradicional barrio Santa Inés.

Por esos días el centro estuvo inundado con los 8.000 habitantes de la calle que habían quedado sin techo. En su mayoría, consumidores asiduos de psicoactivos, que provenían de otras regiones del país y que les hacían sentir miedo a los bogotanos de transitar por el sector. En La Estanzuela, según registró la prensa, cientos de comerciantes y vecinos decidieron esparcir cal y jabón en los frentes de sus casas y negocios para evitar que los llamados “ñeros” armaran sus “cambuches”.

El domingo 24 de abril de 2005, los habitantes del barrio Cundinamarca y de los conjuntos Colseguros y Usatama —sobre el eje de la carrera 30 entre calles 19 y 22— alertaron a las autoridades cuando vieron que sobre la carrilera del tren se acomodaba más de un centenar de habitantes de la calle.

Según recuerda el intendente José Ovidio García —quien trabaja en la Estación de Policía de Los Mártires y lleva 12 años en la localidad— la protesta que protagonizaron los vecinos de los barrios aledaños no fue tan organizada ni tan pacífica como habían prometido. Los indigentes amenazaban con impedir la construcción del parque Tercer Milenio si no se les daban una solución. Los vecinos, por su parte, enviaron un ultimátum al alcalde Luis Eduardo Garzón: le daban 18 horas para sacar a los “intrusos” de sus barrios. Al final del día, más de diez personas resultaron heridas, entre vecinos y “ñeros”.

*“A mí me tocó el desalojo de El Cartucho. Ese día, cuando llegaron las máquinas, los indigentes bajaron a lo que ahora se conoce como el Bronx, al lado de la iglesia del 20 de Julio; de ahí los sacamos y avanzaron hacia la carrera 16. Decían que se iban a tomar las vías del Transmilenio si no se les daba una solución. Ellos querían que los ubicaran en el barrio La Colombianita, al lado de La Favorita. Cuando el alcalde se dio cuenta de que ellos no iban a ceder, ordenó que los lleváramos al Matadero Distrital. Después de unos meses se volvieron a subir al Bronx, lo que hoy se conoce como ‘Cinco Huecos’ y los barrios cercanos, entre ellos La Favorita”, relata hoy el intendente García.*

### **Más de 70 habitantes de la calle**

En el último censo realizado por la Secretaría Distrital de Integración Social y presentando por el alcalde Samuel Moreno el 27 de agosto de 2008, se estableció que en Bogotá 8.385 personas se identifican como habitantes de calle, de los cuales el 47,1% se encuentran en las localidades de Santafé, Los Mártires y La Candelaria. Esta misma entidad identificó que en el barrio La Favorita viven 71 habitantes de la calle, 54 hombres y 17 mujeres, según reportes del 2008.

Otro estudio realizado por el Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana (CEACS), de la Secretaría de Gobierno, estableció que Los Mártires es una de las localidades donde más ha aumentado la presencia de cambuches, que pasaron de 48 en diciembre de 2004 a 204 en abril de 2008, es decir, cuatro veces más. Entre los transeúntes hay 2.600, o sea, el 30% de los habitantes de calle que se registran en toda la ciudad. La mayor concentración está en la calle del Bronx, con un “parche” de casi 2.000 personas y la calle conocida como “Cinco Huecos”, donde viven 90 más.

Con estos personajes llegó también la presencia de residuos y desperdicios orgánicos, que en algunas calles, como en la 18 con carrera 18, se convirtieron en barreras de más de un metro de altura. También se instalaron los centros de acopio de “perico” y la constante sensación de inseguridad. Los comerciantes de la zona aseguran que desde que los indigentes llegaron al barrio, comenzaron a disminuir las ventas en sus negocios, sobre todo

en los que se encuentran lejos de las avenidas principales. *“En el taller Cigüeñal, carrera 16, por ejemplo, las máquinas traídas desde Italia para realizar el proceso de rectificación de motores dejaron de funcionar desde hace seis años, cuando los conductores prefirieron llevar sus vehículos a otros talleres por miedo a ser atracados en La Favorita. Con toda esta suciedad y desorden ya nadie se atreve a venir hasta acá. Cada una de estas máquinas costó 150 millones y ahora ni siquiera se prenden. Hemos tenido que ir vendiendo las cosas del taller y ya no podemos ni pagar los servicios”*, dice Manuel Garzón, propietario del negocio.

El mayor Carlos Vanegas, comandante encargado de la Estación de Policía de Los Mártires, asegura que *“el problema de La Favorita y, en general, de Los Mártires es de percepción, porque es una localidad que durante muchos años ha tenido la presencia de actores que crean escenarios de inseguridad. Creo que la seguridad se genera desde la limpieza del espacio público: si una calle está limpia y bien cuidada en el imaginario de los ciudadanos, es un lugar seguro. Hay que trabajar en fortalecer la cultura ciudadana, pero en este caso es mucho más difícil, porque se trata de habitantes de calle”*.

### **El territorio de los jíbaros**

El 17 de marzo de 2009, hacia las seis de la tarde, llegó una alarma a la Estación de Policía de Los Mártires. Los agentes del CAI de Paloquemado reportaron que una mujer, con aspecto de habitante de calle, había sido asesinada con un arma de fuego en plena avenida Caracas con calle 15. Días después se conoció el informe de Medicina Legal: la víctima llevaba en el interior de sus genitales más de cinco cápsulas que contenían bazuco. Al parecer, la mujer trabajaba para uno de los jíbaros de la zona y había incumplido el trato. Esta era su forma de ajusticiarla y de paso de recordarles a los demás las consecuencias de la deslealtad.

En el barrio se supo lo ocurrido. Los vecinos corrieron a esconderse y, como otras veces, el miedo se apoderó de La Favorita: nadie quería hablar de lo sucedido, nadie se prestó como

testigo. Todos sabían que las calles de La Favorita tenían dueño, que el peor error era sobrepasar los límites de cada jurisdicción y mucho más abordar a los clientes de otros.

En las tantas inspecciones a las 17 “ollas” del barrio, identificadas por la misma Policía, siempre han faltado las pruebas. Pese a que las autoridades saben de sobra de los movimientos delictivos que se llevan a cabo en estas casas republicanas —en su mayoría ubicadas en las calles 17 y 18—, en el momento de los operativos no encuentran ni un gramo de droga. Los “campaneros” entrenados por años para avisar sobre la presencia de patrullas son hábiles. Dentro de las casas han construido pasos “hechizos” que conectan una vivienda con otra y así los delincuentes logran desaparecer con su mercancía en cuestión de minutos. Los expendios, que pueden ser desde tiendas de víveres hasta inquilinatos o casas abandonadas, tienen puertas dobles que retrasan el ingreso de la Policía. Por lo general se trata de portones en lata con un orificio superior y otro inferior por donde los expendedores reciben el dinero y depositan los psicoactivos que recoge el cliente.

### **“Ollas distinguidas”**

En la carrera 17 con calle 18, un hombre de unos 60 años de edad barría el portón de una casa de dos niveles mientras miraba de reojo la patrulla que ese día realizaba una inspección de rutina. Su rostro lucía tenso, pero controlaba sus movimientos. En el último allanamiento que se realizó en el lugar —en proceso de extinción de dominio—, él fue quien prendió las alarmas para que los expendedores tiraran los alucinógenos por las cañerías.

*“Los expendedores han encontrado la forma de deshacerse de los psicoactivos de forma rápida y después vuelven a recuperarlos. Los tiran por los sifones que en la parte de abajo tienen una rejilla. De esta forma se diluyen en el agua y después de unas cuantas horas se recuperan en las bases de metal y se ponen de nuevo a la venta”,* explica el intendente García.

Según la Policía, entre las ollas más conocidas están la de la calle 18 con 16, una casa esquinera donde los habitantes pueden comprar a través de la rejilla o entrar y consumir ahí,

y la de la calle 18 con carrera 15, vecina a los hoteles donde se hospeda la mayoría de camioneros que llegan a la ciudad. En esta zona, que se llama comúnmente el Callejón Cinco Estrellas, la droga se vende a domicilio para los huéspedes. Otras son: La Casa Rosada, de la calle 17; el supermercado El Flaco; la casa de color morado, en la calle 17 con carrera 16; la tienda que queda sobre la misma calle, y una casa en la calle 16B con carrera 17, que se conoce como El Bunker y que está en proceso de extinción de dominio.

*“Puede decirse que la mayoría de los delitos de la zona se derivan de la venta y consumo de psicoactivos que, además, han traído la presencia de habitantes de la calle, quienes encuentran todas las condiciones para establecer sus ‘cambuches’”,* asegura Rubén Darío Ramírez, director del CEACS. Algunas de estas características son: los centros de acopio de material de reciclaje, las zonas de alto deterioro urbano y los expendios de estupefacientes más grandes de la ciudad.

### **“Trampa” del vicio**

Las estadísticas de la Secretaría de Gobierno revelaron que, en 2008, en La Favorita hubo 27 lesiones comunes, 17 homicidios, 15 hurtos a personas, cinco hurtos a vehículos, siete hurtos de motos y siete hurtos a establecimientos comerciales. Según el CEACS, en los barrios que bordean la avenida Caracas se registran dos de cada tres homicidios de la localidad. Es tanta la fama del barrio que algunos han terminado por llamarlo “La Precordial”, debido a los constantes casos de lesiones con arma blanca en la zona precordial, la región del pecho cerca al corazón.

La deteriorada infraestructura del barrio, los problemas de convivencia ocasionados por el entorno y la presencia de expendios de droga hicieron que La Favorita fuera catalogada por la Secretaría de Gobierno como una de las 31 zonas críticas de la ciudad. *“Son zonas donde confluyen distintos agentes que se vuelven focos de inseguridad y criminalidad que deben ser intervenidos”,* explica Rubén Darío Ramírez, director del CEACS. El barrio hace parte de la zona de intervención conocida como el sector “Trampa”, que también abarca el Voto



Nacional, y va desde la carrera 13 hasta la carrera 19 y desde la calle 7ª hasta la calle 22 (véase el mapa).

*“Es una lástima que el barrio se haya deteriorado así. Acá uno antes vivía muy bien. Las casas son amplias y quedan cerca del centro, pero el vicio ha terminado con todo. Los muchachos terminan consumiendo y cuando no tienen con qué comprar, amenazan a los vecinos para que les den lo que tienen. Yo, por lo menos, ya no salgo de mi casa después de la seis de la tarde, me da miedo. Lo mismo les recomiendo a las personas que me vienen a visitar. En este barrio hay que cuidarse desde que nos tocó vivir entre los gamines y los rateros”,* dice don Rubén, de 85 años de edad, uno de los tradicionales habitantes del barrio.

Con el tiempo, los habitantes de La Favorita han aprendido a reconocer por dónde transitar y qué calles evadir. Doña Cecilia, la administradora de uno de los hospedajes del conocido Callejón Cinco Estrellas, reconoce que desde hace tiempo les da dinero a los habitantes de calle con tal de que la dejen caminar tranquila por el barrio. *“Cuando los veo acercarse, trato de permanecer serena. Saco mis monedas y se las pongo en la mano. A pesar de que llevo 35 años con el negocio en La Favorita, me sigue dando miedo que uno de estos días me encuentre con un indigente o un ‘raponero’ que esté tan drogado que saque su puñal y me haga quién sabe qué cosa”,* confiesa.

El historiador Fabio Zambrano asegura que la venta de alucinógenos en la zona, si bien es un fenómeno que se recrudeció con la crisis del centro después de los sucesos ocurridos el 9 de abril de 1948, cuando la ciudad quedó hecha escombros, y que después se hizo más visible con el exterminio de la Calle del Cartucho, es una de las actividades que ha acompañado al barrio desde su auge, a principios de siglo XX, cuando las locomotoras del tren de La Sabana traían cientos de viajeros a la Estación del Tren y La Favorita se convirtió en epicentro hotelero de la capital. *“En los años veinte, cuando comenzaron a construir los hoteles, surgieron servicios urbanos, unos legales —como los restaurantes—, y otros ilegales —como las prostitutas y las drogas—, para suplir las necesidades de los*

*huéspedes. Por esto no se puede decir que las ahora llamadas ‘ollas’, sean un fenómeno nuevo”, dice Zambrano.*

### **Olor a chontaduro y bazuco**

Esa mañana de abril de 2009, en la esquina inferior de la calle 15, los vendedores de chontaduro y mango biche preparaban sus carros para salir a trabajar. El olor de la exótica fruta, cocinada en una bodega que los comerciantes habían comprado hace unos años, invadía el ambiente y ocultaba por momentos el habitual hedor a marihuana y bazuco.

Los habitantes de la calle saben que en La Favorita los cigarrillos de marihuana valen mil pesos, y los de bazuco, dos mil. Todos conocen de memoria los expendios, y cuando no tienen cómo pagar, si son conocidos piden fiado, con la promesa de volver al día siguiente con el pago.

Diagonal a la casa donde la mujer en silla de ruedas tataba un molesto vallenato, mientras el hombre con la mitad de la cara cortada acompañaba al agente en su visita y los carteristas se escondían tras las puertas de madera aseguradas con candados, un hombre tiraba de un balde de plástico descolgado desde una ventana de un quinto piso, con la dosis del día en su interior.

Al fondo, un grupo de habitantes de la calle se alistaba para salir a trabajar y una calle más abajo una mujer de ascendencia afrocolombiana acababa de despertar de su trance dando alaridos y agrediendo con un bastón de madera a quien se le pasara por el camino. Al lado, un grupo de niños embera imaginaba que los cartones que trajeron en la noche los dueños del inquilinato eran caballos salvajes. “*Otro día más en La Favorita*”, dice mientras se alista para recibir a sus huéspedes Juan Carlos Casas, un joven empresario que como algunos de sus coterráneos dejó las cálidas tierras de Santander para montar su propio hotel; pero esa es otra historia...

## **El barrio de las mil habitaciones**

*Un total de 25 hoteles, en los que regularmente se hospedan los conductores de camión que llegan a la ciudad a abastecer las plazas de mercado, se encuentran en las calles del barrio La Favorita, donde pasar una noche cuesta entre \$12 mil y \$17 mil pesos.*

Cada miércoles, cuando finaliza la tarde, llega al Hotel Nuevo Siboney, en el barrio La Favorita, un grupo de 30 transportadores tolimenses. Desde hace 32 años, este lugar se ha convertido en el punto de encuentro de los conductores de camión quienes, después de entregar sus mercancías en Abastos y surtirse nuevamente de “cacharrerías” en San Victorino, buscan un lugar en donde pasar cómodamente la noche. Su dueño es Juvenal Amado, un santandereano, como los otros propietarios de los 25 hoteles de la zona, que llegaron a Bogotá finalizando la década de los setenta y aprovecharon los bajos precios de ese entonces para comprar una de las tradicionales casas republicanas del barrio.

*“Cuando yo compré esta casa, en 1978, me la vendieron por un millón cincuenta mil pesos”, cuenta entre risas Aquilino Amado, dueño del hotel El Sitio. Este santandereano todavía no entiende por qué en esa época “la gente estaba regalando las casas de La Favorita”, si precisamente fue uno de los mejores barrios de la ciudad a principios del siglo pasado. Allí se construyeron los primeros hoteles internacionales de Bogotá y el tradicional pasaje Gómez. La Favorita fue de los primeros barrios con calles pavimentadas y, pese a que quedaba a las afueras de la ciudad en la década de los veinte, era el proyecto favorito de los bogotanos, de ahí su nombre.*

Además, debido a su cercanía con la Estación de la Sabana, fue un lugar para el intercambio entre culturas. Desde ese entonces, los turistas que llegaban a Bogotá encontraron en este barrio los más elegantes hoteles de Bogotá. Las amplias suites del Hotel Francés, con su chimenea monumental, los balcones y sus lujosos baños, se convirtieron en la casa de las selecciones de fútbol internacionales y de los artistas más reconocidos. Este hotel fue el lugar de encuentro de gobernantes, empresarios y de los más prestigiosos viajeros que visitaron a Bogotá, igual que el Hotel Inglés, ya demolido.

Durante las tres décadas siguientes, La Favorita siguió creciendo y más ilustres bogotanos se animaron a vivir allí. Pero la calma y la belleza del barrio no duraron para siempre. Un día, además de los pasajeros que transportaba el tren de la Sabana, comenzaron a llegar los buses intermunicipales con cientos de nuevos turistas. Pronto, el sector se llenó de vendedores ambulantes y basuras, y el caos hizo que el barrio favorito de los bogotanos perdiera su encanto.

Para los años cincuenta, el desorden del improvisado terminal de transporte ahuyentó a los elegantes bogotanos. Algunos comenzaron a vender sus lujosas casas al mejor postor y otros simplemente abandonaron el lugar, dejando estos monumentos arquitectónicos a la buena de Dios. Al mismo tiempo, el constante flujo de pasajeros del terminal atrajo a los hoteleros, que aprovechando la “ganga”, compraron estas hermosas viviendas y las remodelaron hasta convertirlas en los hoteles que existen hoy en día. Por lo general se trataba de campesinos santandereanos que lo vendieron todo para labrar su futuro y el de sus familias en la capital.

### **La metamorfosis**

Para los nuevos empresarios el negocio fue rentable durante algún tiempo. El barrio comenzó a vivir de las necesidades de los turistas, se abrieron nuevos hoteles, restaurantes, parqueaderos y todo tipo de locales comerciales. Pero, con la reubicación del terminal de transporte en el sector del Salitre los hoteleros perdieron la mayoría de sus clientes. *“Lo más hermoso de esta comunidad fue que pese a la crisis de demanda que hubo, lograron mantenerse”*, señala Luz Marina Ibagón, una de las líderes de los hoteleros.

Durante ese tiempo tuvieron que bajar los precios del hospedaje y, en algunos casos, abrirles puertas laterales a los hoteles para que funcionaran como inquilinatos. *“Fueron momentos muy duros en los que pensábamos que íbamos a fracasar”*, dice el señor Amado, dueño del hotel El Sitio. Sin embargo, para la década de los ochenta revivió el negocio. Los

hoteleros encontraron sus nuevos clientes entre los camioneros que venían de los pueblos a entregar mercancía en las plazas de mercado.

Desde ese entonces los 25 hoteles se han especializado en hospedar conductores de camión. Una noche en La Favorita cuesta desde \$12 mil hasta \$15 mil y lo curioso es que por lo general sus clientes son viejos conocidos.

### **Comunidad a la lucha**

Cuando el Distrito estaba organizando el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), decidió trasladar la zona de alto impacto del barrio Santa Fe a La Favorita. La justificación que le dieron a la comunidad fue que el barrio era uno de los que más cuartos tenía por metro cuadrado y, por lo tanto, contaba con la infraestructura necesaria para ese tipo de actividades. Apenas la comunidad se enteró de esta decisión se unió en contra del Distrito. Con la asesoría de su líder, Luz Marina Ibagón, los pobladores del barrio interpusieron una demanda y al Distrito no le quedó más opción que revisar el POT. *“Nosotros no nos dejamos poner a las prostitutas acá, y eso lo logramos todos unidos”*, dice Ibagón.

Después de este incidente la comunidad se dio cuenta de que su espacio era importante y que además de haber sido el escenario de sucesos históricos claves para la ciudad, estaban rodeados de patrimonio tangible. Con el tiempo comenzaron a trabajar por recuperar la belleza, el orden y la seguridad de La Favorita: pintaron las fachadas, arreglaron las calles y se unieron como comunidad.

Cuando apareció la norma del Plan Zonal Centro, los hoteleros vieron la oportunidad que tanto habían buscado. Dentro de los lineamientos encontraron que el Plan establecía una amplia capacidad para el turismo en el centro y, por lo tanto, una zona de hospedaje. Desde ese momento la comunidad de La Favorita se ha proyectado para ser nuevamente el barrio de los hoteles. Según la Secretaría Distrital de Planeación, este sueño no es tan lejano, pues

solamente hace falta que los hoteleros realicen una gestión organizada, que presenten el proyecto y las maneras de volverlo realidad.

Por lo pronto, la comunidad de La Favorita ha creado una sociedad limitada de hoteleros, que es uno de los requisitos para presentar un proyecto, y así podrán comenzar a ser visibles. *“Lo que queremos es que fuera de los camioneros, la gente del común nos conozca. Nuestra idea es desarrollar un complejo de hotelería, con albergues para estudiantes y que la gente que llega de paso a Bogotá sepa que existimos y se hospede con nosotros”*, explica Ibagón.

A quien camina por La Favorita, las angostas calles de este barrio republicano lo trasladan a otras épocas y destinos. Las casas antiguas, deterioradas por los años, dan muestra de la mágica historia que una vez se tejió allí. Como dice Lorena Luengas: *“Para muchos, La Favorita es un lugar inexistente, un lugar lleno de historias y sueños que nadie se ha tomado la tarea de conocer”*.

## **La Favorita, el puerto del caos**

*Por más de 30 años las calles de La Favorita se convirtieron en el improvisado terminal de buses intermunicipales en donde eran frecuentes las basuras, malos olores, vendedores ambulantes y ladrones.*

Cientos de comerciantes rodeaban el bus que esa mañana de 1953, después de más de 15 horas de viaje, se estacionaban en los parqueaderos de Coopetrán, en la carrera 16 con calle 21. Por las ventanas les ofrecían todo tipo de productos a los agotados viajeros, a quienes el frío de la capital se les comenzaba a meter por los huesos. Fritanga, papas criollas, gallina asada, jugos, gaseosas, comida de mar, avena, bizcochos y hasta pomadas para aliviar los dolores se ofrecían en las calles del barrio La favorita.

En las aceras, cientos de viajeros con sus equipajes regados por todas partes esperaban a que llegara su bus. Un carrusel ubicado en la mitad de la Plaza de los Mártires distraía a los niños durante la espera y hacia el fondo un comerciante antioqueño vendía salchichas, empanadas, dulces, cigarrillos y todo tipo de golosinas. En el ambiente se respiraba una mezcla de olor a aceite quemado y hedor de excrementos humanos, este último debido a la poca infraestructura del Terminal, que obligaba a los viajeros a utilizar las calles como letrinas.

Al bajar de los vehículos los pasajeros eran abordados por vendedores ambulantes y agentes hoteleros de la zona que les cerraban el paso y hacían malabares para llamar su atención. Mientras tanto, los hábiles carteristas se aprovechaban de la incredulidad de los recién llegados.

“Al viejo parque, vuelto parqueadero llegan a diario los buses de Cucutá, Pamplona, Bucaramanga, Medellín, Valle del Cauca, Tolima, Sogamoso, Pachavita y Garagoa, y los polvorientos viajeros, al llegar, se ven asaltados por los agentes del hospedaje que los asedian, los acosan, se los disputan como si fueran monedas sin dueño aparecidas en un andén y, literalmente, se los llevan en peso, casi en hombros”, relata el cronista Felipe

González Toledo en su artículo “Los Mártires puerto seco de Bogotá”, publicado el 5 de abril de 1953 en el diario *El Espectador*.

Para esa época el tren de la Sabana comenzaba a ser desplazado por los modernos buses de transporte público que traían y llevaban pasajeros de casi todos los rincones del país. En su mayoría eran campesinos que llegaban a la capital con la ilusión de encontrar un mejor futuro lejos de la violencia que azotaba sus tierras.

Lo poco que los extranjeros sabían de Bogotá se los habían contado sus abuelos o conocidos de su pueblo, quienes se vanagloriaban de haber estado en una de las ciudades más refinadas y bellas del país. Hablaban de la elegancia de las damas, que nunca salían a la calle sin tacones, falda de sastre, sombrero y guantes; de los buenos modales de los bogotanos y su manía de siempre llevar siempre sombrilla, sombrero de copa, camisa, chaleco y corbatín; de los hermosos edificios al estilo europeo, los cinemas, las avenidas y, por supuesto, del tranvía.

Sin embargo, cuando el bus llegaba a su destino final los ilusionados viajeros quedaban atónitos ante el desorden, los malos olores y la gritería de la terminal. Para muchos de los que llegaron a la capital en los años cincuenta esta fue la primera impresión que tuvieron de Bogotá. Para ellos la refinada ciudad no se diferenciaba en nada de la caótica plaza de mercado de su pueblo.

“Afán de viajeros, impaciencia de la espera, vociferación de buhoneros y traficantes, gritos de choferes empujones de mozos de cordel, ir y venir de fardos y maletas, olor de fritanga y de aceite quemado, buses, camiones y “zorras”, tahúres y vividores, todo esto rodea ahora el obelisco de Los Mártires...”, es como describe González Toledo este sector de la capital.

### **La improvisada Terminal**



La primera Terminal de Buses Intermunicipales de Bogotá se estableció en “el sector de Paloquemado y sus lugares aledaños, entre las calles 13 y 19 y las carreras 24 y 30... otra de las zonas utilizadas para el funcionamiento del servicio estuvo localizada en la localidad Los Mártires, entre la calle 6 y 19 y las carreras 14 y 24”, dice un informe de antecedentes históricos realizado por el departamento de auditoría de la actual Terminal de Transportes.

Pese a que la operación de la llegada y salida de buses intermunicipales, igual que el tránsito de pasajeros, fue reglamentada en el barrio La Favorita y la Plaza de los Mártires por el Acuerdo número 20 de 1955, mientras las oficinas de las empresas transportadoras funcionaron en el sector nunca lograron prestarle un servicio de calidad a sus usuarios.

Los viajeros se quejaban del desorden en la venta de tiquetes, las pocas condiciones de salubridad, la incomodidad tanto para los pasajeros como para los conductores, y la alta congestión vehicular por la zona.

“La áreas habilitadas para el funcionamiento de los buses eran muy reducidas y obligatoriamente muchos vehículos dejaban y recogían pasajeros en las vías públicas incrementando el desorden. Pese a el esfuerzo realizado por algunas empresas para mejorar el nivel de servicio, la falta de un sistema integral que propiciara condiciones mínimas de operación, repercutió negativamente sobre esta primera terminal”, explica Marta Santos, jefe del departamento de auditoria de la terminal y quien lleva 22 años trabajando en la empresa.

Cerca de 120 mil pasajeros se movilizaban diariamente en los buses de las empresas Flota Boyacá, Rápido Duitama, Expreso Paz del Río, Transporte Bolívar, Flota Valle de Tensa, Flota San Vicente, Flota Macarena, Rápido el Carmen, Coopetrán, Berlinas del Fonse, Expreso Barasilia, Bolivariano y Rápido Tolima, entre otras.

Hoy en día los habitantes más antiguos de La Favorita aseguran que la llegada de los buses intermunicipales al barrio fue el comienzo del proceso de deterioro del sector. Con los

buses y los pasajeros las casonas fueron remodeladas y sus habitaciones subdivididas para convertirse en hospedajes. Aparecieron las prostitutas y expendios de droga que terminaron ahuyentando a los primeros pobladores del barrio.

*“Hace 35 años el sector cambió totalmente como consecuencia de la llegada de los buses porque los de las flotas eran los que cargaban todas las porquerías y, cuando no estaban tirados en la calle se ponían a matar y robar a la gente”*, dice uno de los representantes de la Junta de Acción Comunal del barrio<sup>1</sup>.

Al finalizar los años cincuenta la mayoría de las familias que vivían en La Favorita emigraron a Chapinero y el norte de la ciudad, e incluso muchas de las amplias casas de estilo Art Deco y republicano fueron abandonadas.

### **El truco del revólver**

Entre el desorden, el trancón de los buses y los equipajes de los viajeros era común encontrar un grupo de personajes que se dedicaban a vigilar a quienes se bajaban de los vehículos. Los seguían pacientemente con

la mirada, verificaban sus pertenencias y si había oportunidad los abordaban ofreciéndoles un lujoso revólver que, según ellos, precisamente esa tarde, estaba en rebaja.

“Al viajero escogido, recién llegado, estudiado rápidamente, lo ‘trabajan’ con relativa facilidad. Le ofrecen un fino revólver de 500 pesos, sólo por 40. Si no se interesa por el pingüe negocio, nada se ha perdido; pero si el palurdo se muestra ligeramente inclinado a comprarlo, ya está perdido. Uno de los empresarios especializado en la venta cumple su rol a cabalidad y sale con 30 o 40 pesos en el bolsillo. Después, cae el otro”, narra González Toledo.

Una vez hecho el negocio llegaba un ficticio agente de la Policía, que era otro de los integrantes del grupo de saboteadores, y le decía al recién llegado que el arma era falsa y que por lo tanto quedaba decomisada. Esa táctica era conocida como el truco del revólver.

Otros menos profesionales que sacaban de los bolsillos de los transeúntes billeteras, relojes y demás pertenencias de valor. Los comerciantes, por su parte, se aprovechaban de las necesidades de los viajeros para vender sus productos a mayor costo.

### **El traslado de la Terminal**

La terminal funcionó de este modo hasta 1984 cuando, después de varios estudios técnicos para su reubicación, el Distrito decidió que el centro de llegada y salida de pasajeros debía ubicarse en el sector de El Salitre, debido a que en esa zona se articulaban tres vías principales: la avenida Boyacá, la 68 y El Dorado.

A comienzos de 1984 se creó el Estatuto de Terminales y poco tiempo después el Alcalde, Augusto Ramírez Ocampo, inauguró las modernas instalaciones del centro de operaciones de buses intermunicipales en donde accedieron a comenzar sus operaciones 54 empresas.

La ida de los buses tuvo graves consecuencias para los comerciantes de La Favorita, quienes paulatinamente se fueron quedando sin clientes. *“Nosotros trabajábamos con empresas como La Reina, flotas que hacían viajes fuera de Bogotá, pero nadie volvió. Hace años que nos quedamos sin trabajo y sumado a la inseguridad del barrio ya nadie se mete acá para mandar arreglar los carros”*, dice Manuel Garzón, dueño de un taller de rectificación de motores, uno de los tantos afectados.

Los hoteleros, por su parte, aseguran que con el cierre de la Terminal vivieron una de las peores crisis que recuerdan. Finalizando los 80 varios de los modestos hospedajes que antes prestaban sus servicios a los pasajeros y conductores que llegaban a La Favorita fueron

adecuados como residencias. Aún hoy algunos hoteles del barrio conservan las entradas traseras que se construyeron temporalmente para prestar estos servicios alternos.

Durante casi todo el siglo XX La Favorita funcionó como puerto de viajeros, primero con los que llegaban a la Estación del Tren de la Sabana, y después con aquellos que eran recibidos en plena calle por los comerciantes y ladrones más hábiles de la ciudad. En sus calles todavía se encuentran algunas sedes de las empresas transportadoras que con su llegada cambiaron la vida del barrio, como las de Coopetrán y Velotax, que ahora funcionan como parqueaderos de carros. Aún hoy la gente mayor que pasa por el lugar recuerda cuando en el barrio en vez de mecánicos de motos, se encontraban cientos de conductores de bus que a viva voz compartían sus anécdotas más picantes y sórdidas.

## **El edificio que atraveso la 19**

*En tan solo 11 horas el ingeniero Antonio Páez Restrepo hizo posible lo que nadie creía posible: trasladar el edificio Cudecom, de siete pisos de altura y 5.500 toneladas de peso, desde la avenida Caracas con 19 a la calle 18A.*

“¡Milagro!, ¡milagro!” gritaban los bogotanos que ese 6 de octubre de 1974 vieron cómo el edificio de Cudecom atravesaba la calle 19. Desde pasadas las siete de la mañana, cerca de 70 obreros comandados por 15 ingenieros civiles comenzaron a darle los primeros empujones a los ocho mil rodillos que sostenían la edificación. Aquella mañana los espectadores no podían creer que la estructura de 5.500 toneladas de peso que durante 20 años había estado en la esquina de la avenida Caracas con calle 19 fuera ahora a ocupar el lugar de un lote baldío en la calle 18ª, 29 metros al sur de su ubicación original.

Dentro del edificio comenzaba a oírse el retumbar de las estructuras de metal y cemento macizo que se reacomodaban con el movimiento. En promedio, la edificación se movía 22 centímetros por minuto, lo que hacía casi imperceptible su desplazamiento desde el exterior. Fue hasta bien entrada la tarde cuando los bogotanos se dieron cuenta de que eran testigos de uno de los adelantos tecnológicos del siglo XX.

### **El Quijote de la obra**

Meses atrás el ingeniero Antonio Páez Restrepo, jefe de la operación, junto con su grupo de obreros había comenzado las adecuaciones técnicas. Desde el momento en que supo que la imponente edificación iba a ser derribada para dar paso a la prolongación de la calle 19, el ingeniero le presentó a la Secretaría de Obras Públicas del Distrito, en 1973, un proyecto para “salvar esta costosa obra mediante su traslado horizontal a predios vecinos ocupados por edificaciones de segunda categoría que debían ser adquiridos” (*Revista Proa*, 1975, febrero).

El Distrito aceptó la propuesta con la condición de que debía ser el mismo ingeniero quien comprara el edificio y asumiera los riesgos de su traslado. Páez tramitó el alquiler de los equipos y la asesoría técnica necesaria para esta maniobra, jamás realizada en la capital, con la reconocida firma *Spencer White & Prentis* de Nueva York.

“El aspecto financiero fue difícil. No era fácil en aquellos días obtener financiación de una entidad de crédito para un proyecto sin precedentes en el país y con ciertos visos de riesgo e impracticabilidad. Sin embargo, el grupo Colpatria, a través de su Corporación de Ahorro y Vivienda, me aprobó una serie de préstamos que permitieron asegurar la ejecución del trabajo”, dice el ingeniero Antonio Páez en el artículo “Traslado del edificio Cudecom Bogotá” publicado en la *Revista Proa*.

### **Sobre 8.000 rodillos**

La periodista Elizabeth Saravia Ríos recuerda cuando en medio de una cena familiar su padre les anunció a ella y a sus hermanos que debían mudarse porque el edificio donde vivían iba a ser trasladado. “*Según lo estimado por el ingeniero Antonio Páez Restrepo, en cuatro meses se correrá el edificio Cudecom 29 metros hacia el sur de su posición original, para dar paso a la ampliación de la calle 19. Esta operación, única en el mundo, exigirá grandes esfuerzos de la ingeniería nacional y abrirá un camino más para el progreso*”, fue la comunicación que su padre les leyó esa noche en la mesa (Saravia E., 2009, 1 de junio, p. 1).

Los pequeños no entendían como era posible que un edificio de siete pisos, que contaba con 72 apartamentos y varios locales comerciales en la planta baja, pudiera moverse de calle sin antes ser derribado. Los ingenieros intentaron explicarle a los residentes que el procedimiento se iba a realizar mediante un sistema de palancas y que la edificación iba a ser separada de su base para colocarla sobre una plataforma móvil que, como un patín, la deslizaría hasta el otro extremo de la avenida. Les repetían una y otra vez que era un procedimiento utilizado en varios países del mundo para mover grandes estructuras y que la operación no generaría ningún daño. En la imaginación de los bogotanos era inconcebible que aquella mole de cemento pudiera ser empujada por tan sólo 70 obreros.

El desalojo se hizo unos pocos meses antes del acontecimiento. Durante los cuatro meses anteriores, el grupo de 12 ingenieros, comandado por Páez, se concentró en un estudio riguroso del edificio que sirvió como base para diseñar el procedimiento del traslado. Los especialistas fueron cuidadosos en hacer los cálculos y acomodar los equipos.

La operación comenzó pasadas las siete de la mañana del 6 de octubre de 1974. “Hubo un poco de frustración ya que nadie veía mover el edificio porque la acción de los gatos hidráulicos lo corrían a 21.81 centímetros por minuto, que no permitía propiamente palpar el movimiento”, decía el diario *El Tiempo* en su edición del 7 de octubre de 1974.

Desde la mesa de control instalada para el procedimiento en el primer nivel del Cudecom, los ingenieros vigilaban todos los pormenores. “Las instalaciones complejas de esta mesa permitían comunicación con cada uno de los ingenieros situados en los controles de los gatos; igualmente con las estaciones de topografía y estaciones volantes. Contaban además con un servicio de ‘walky- talky’ (sic), parlantes, teléfonos, citófonos

fijos y un monitor de televisión para visión directa” (*Revista Proa*, 1975, Febrero p. 20).

Durante las 11 horas que duró el traslado los ingenieros mantuvieron un estricto control de los movimientos de la edificación. Uno de los principales riesgos era que el edificio se inclinara, o en el peor de los casos, que su estructura se desestabilizara por completo. “Había cierto temor de que el edificio sufriera un pequeño hundimiento al pasar a sus nuevas bases”, le dijo el ingeniero Rafael Esguerra al diario *El Tiempo*.

“En el interior de la mole de concreto se encontraban cerca de mil personas entre ingenieros, técnicos, oficiales de albañilería y ancianos, que atravesaron la avenida 19 a

bordo de este original medio de transporte”, narra el diario *El Espectador* en su edición del 7 de octubre de 1974. La periodista Elizabeth Saravia Ríos recuerda ser uno de los tantos pequeños que esa mañana jugaba por los pasillos del edificio mientras se llevaba a cabo uno de los procedimientos más osados de la ingeniería civil.

Hacia las cuatro de la tarde llegó el alcalde Alfonso Palacio, quien felicitó al ingeniero Páez por tan admirable proeza y vigiló la operación desde la sala de control, al interior de la primera planta de la edificación. Saravia recuerda que “el alcalde sacó de su bolsillo unos anteojos, se los acomodó y se inclinó sobre el tablero que en ese instante empezó a registrar el movimiento tembloroso que producía el edificio” (Saravia E., 2009, 1 de junio, p. 2).

“La operación concluyó a las 6:06 p.m. luego de una intensa labor que demandó 11 horas de trabajo para dejar la gigantesca mole en su nueva posición y cambiar de vecinos. Los cálculos fueron precisos, la construcción respondió como se esperaba y al final solamente se registró una desviación de 1,7 milímetros” (Aldana G., 1974, 7 de octubre, p. 6A).

Para sorpresa de todos, cuando el edificio llegó a su nueva base los cimientos respondieron de forma favorable.

Los testigos describieron la operación como exitosa y los bogotanos se regocijaron ante el “milagro” del que habían sido testigos.

### **El edificio del Seguro Social**

Durante los meses siguientes el edificio, que ahora se erige en la calle 18<sup>a</sup>, fue sometido a varios cambios.

Sobre su costado principal se habilitó un parqueadero de tres plantas con capacidad para 41 vehículos, se construyeron dos nuevos pisos superiores, y los apartamentos situados sobre la avenida Caracas se transformaron en oficinas.



Dos años después de su traslado, 1976, los nueve pisos del edificio de Cudecom se habilitaron como oficinas y consultorios del Seguro Social. Desde entonces, diariamente acuden cientos de trabajadores a tramitar sus seguros en salud y riesgos profesionales. A comienzo de cada mes se ven filas de cientos de personas de la tercera edad que acuden a recoger sus pensiones. Pese al deterioro del sector, el edificio de Cudecom conserva las características que lo hicieron una de las joyas de ingeniería y la arquitectura capitalina en el siglo pasado.

Como en ese entonces, cuando el ingeniero Antonio Páez le comunicó a los bogotanos que el edificio iba a trasladar, hoy los ciudadanos creen que la historia del Cudecom es otro de los mitos urbanos de la historia santafereña. Pocos imaginan posible que la gigantesca estructura haya atravesando la calle 19 sobre una plataforma acondicionada con ocho mil rodillos y que después del proceso el edificio hubiera quedado sin una sola grieta.

Ese 6 de octubre de 1974, a las 6:06 p.m., cuando la estructura del Cudecom se acomodó en su nueva base, el ingeniero Páez no pudo pronunciar ni una sola palabra. El matemático fue invadido por un llanto incontrolable que se convirtió en la prueba más sincera de su victoria. Ese fue el día en que lo imposible se hizo realidad y cuando los bogotanos gritaron a viva voz “*¡Milagro!, ¡milagro!*”

## **A todo motor**

*Un total de 196 locales comerciales dedicados a la venta de motopartes, cascos, chalecos, aceites y todo tipo de repuestos se encuentran entre las calles 18 y 16 con avenida Caracas y carrera 15, hoy el epicentro de los motociclistas de la ciudad.*

A medida que pasa la mañana, la avenida Caracas, desde la calle 18 hasta la 16, y la carrera 15, se va tapizando por cientos de motociclistas de toda la ciudad que llegan en busca de repuestos nuevos, cascos, chalecos, protectores, aceites y todo tipo de artefactos para sus motos. Con su llegada, el humo de los carburadores y el penetrante olor a gasolina invade el ambiente de estas calles, como ocurre desde hace cinco años.

Un total de 196 locales especializados en productos para motos funcionan en el centro comercial Mega Centro, ubicado en el mismo edificio que por años fue la sede principal de la Registraduría Nacional. Las hermanas Gómez son las vendedoras más antiguas: ellas llegaron a su local hace 15 años, mucho antes de que el negocio de los cascos se consolidara en el sector. *“Cuando llegamos esto era como un San Andresito; se llamaba Islas Gran Caimán. En ese tiempo vendíamos zapatillas, pero la DIAN acabó con todo y nos tocó comenzar a mirar qué otro negocios nos inventábamos”,* dice Deyanira Gómez.

Los viernes y sábados, cuando hay más afluencia de compradores, las calles del barrio se convierten en vitrinas al aire libre donde los amantes de las motos, en su mayoría mensajeros, adquieren todo lo necesario para sus vehículos. Sobre la avenida Caracas, un grupo de mujeres diseña, corta y teje los chalecos reflectivos que oscilan entre 20 mil hasta 80 mil pesos, dependiendo del material de confección y el diseño. Dentro del centro comercial se exhiben chaquetas para deportes extremos, protectores, gafas, guayas, plumillas, frenos, guardabarros, luces, tapas y demás repuestos para las motocicletas.

Blanca Amado, propietaria de un local de chalecos, asegura que un día confecciona entre 10 a 12 de estas prendas. Sus compradores más frecuentes son las empresas de vigilancia y mensajería para las que ha diseñado modelos espaciales. *“A mi me gusta brindar un servicio personalizado, entonces además de vender la mercancía que tengo acá lista confecciono los chalecos según el gusto del comprador, les tomo las medidas y busco las telas que me piden. Recuerdo uno de color fucsia que me mandaron a hacer, quedó muy bonito”*, dice.

Según la Cámara de Comercio, en el barrio La Favorita se encuentran cerca de 300 negocios que se dedican tanto al arreglo de carros como de motos, convirtiéndose en una zona especializada en este tipo de servicios.

### **Las calles del ruido y la contaminación**

Con la llegada de los negocios de artículos para motos aparecieron también los talleres de mecánica, que por años funcionaron en pleno espacio público, afectando la movilidad del sector y generando altos niveles de contaminación tanto auditiva como ambiental. Además las autoridades comenzaron a sospechar que las partes de motos que se comercializaban en la zona provenían de robos —como ocurre en el sector del 7 de Agosto— y que muchas veces los comerciantes se las compraban a los habitantes de calle.

Desde la aparición de estos negocios era común que en los andes y las calles, los mecánicos le cambiaran el aceite a los vehículos, montaran llantas o incluso pintaran piezas de las motos sin ninguna precaución. Durante unos tres meses la Policía, junto con la Secretaría Distrital de Ambiente, realizaron campañas cívicas con el fin de que los comerciantes tomaran conciencia del impacto de sus prácticas en el medio ambiente. Del mismo modo, se les notificó que la invasión del espacio público era un delito y que con el fin de mantener sus negocios debían cumplir con las normas básicas.

Simultáneamente, la Sijín comenzó a realizar operativos de moto partes. Los cerca de cinco comerciantes que fueron descubiertos en este tipo de prácticas fueron judicializados. Sin

embargo, en los demás operativos no se pudieron volver a comprobar los delitos. Según el intendente José Ovidio García, de la estación de Policía de Los Mártires, *“a pesar de que en muchos casos tenemos todas las evidencias que los negocios funcionan con piezas robadas en el momento de realizar las capturas no encontramos pruebas y no podemos hacer nada para sellar esos negocios”*.

Pese a las advertencias los comerciantes siguieron con sus prácticas habituales y, finalmente, en febrero de 2009, después de un intenso operativo, las autoridades sellaron los negocios ubicados sobre la carrera 17 por cerca de cuatro meses. *“Desde ese día se prohibió el funcionamiento de talleres en el sector, los antiguos dueños vendieron y ahora en el lugar solamente se venden repuestos”*, explicó la administradora del centro comercial Mega Centro, Ana Vargas.

Aunque con estas medidas mejoró la situación del sector, se mantienen el caos y la congestión. Día a día, los motorizados se siguen tomando La Favorita, como 50 años atrás, cuando el barrio se convirtió en el improvisado terminal de buses intermunicipales y sus calles fueron el hogar de conductores, mecánicos y comerciantes del sector de los automotores. Ante esta complicada situación las autoridades distritales se han comprometido a realizar sellamientos a los locales que sigan incumpliendo con las normas ambientales y la Policía, por su parte, realiza constantes operativos para restituir el espacio público. *“No vamos a permitir que un grupo de comerciantes perjudiquen el medio ambiente de la zona y se sigan tomando el espacio público a su libre albedrío”*, concluyó el secretario de Ambiente, Juan Antonio Nieto.

## Los nómadas de la urbe

*Desde el 26 de mayo 280 familias de campesinos desplazadas por la violencia viven en uno de los albergues del Distrito, ubicado en el barrio La Favorita, donde esperan que tanto el Gobierno Nacional como el Distrital algún día les cumplan la promesa de ayudarlos a comenzar un nuevo proyecto de vida.*

Los nueve salones que a principio de siglo funcionaron como bodegas de la compañía de Cementos Samper y después se convirtieron en sede de la Cruz Roja, en la calle 16 con carrera 17, son desde el 26 de mayo de 2009 el hogar de 280 familias de campesinos provenientes de diferentes zonas del país a quienes la guerra no les dejó más opción que huir de sus parcelas. Por los patios y amplios salones pintados de blanco 130 niños, que todavía no entienden muy bien porqué tuvieron que cambiar su vida en el campo por el frío y las incomodidades de la ciudad, juegan descalzos con carritos de plástico, botellas de gaseosa, palos de madera y hasta sábanas que transforman en muñecos.

Estos pequeños, como sus héroes preferidos, imaginan que son los protagonistas de una aventura que comenzó cuando los enemigos, unos hombres vestidos de camuflado y botas de caucho, llegaron a sus hogares, los amenazaron de muerte y les hicieron abandonar todas sus pertenencias. Dormir sobre el pavimento, caminar hasta la plaza de Bolívar gritando por sus derechos, tomarse el Parque de la 93, después el aeropuerto El Dorado y finalmente el Parque Tercer Milenio —el mismo lugar que habitaron por años los ‘desechables’ de la ciudad, quienes como ellos fueron reubicados en una de las desoladas calles del barrio La Favorita— son las pruebas que deben superar.

*“Cuando vivíamos cerca de Bucaramanga, por lo menos le podía ayudar a mi mamá en algo. Ella me mandaba a darle comida a las vacas, coger las gallinas y arreglar los cerdos, pero acá no hay animales y ni si quiera puedo ir al colegio”, dice Christian López, de 12 años.*

Desde que llegaron a Bogotá estos pequeños aprendieron a vivir en comunidad. Los más grandes se encargan de cuidar a los chicos y de mantener el orden. En las tardes organizan torneos de fútbol, maratones de pintura y todo tipo de juegos. Hablan poco del día en que el miedo se apoderó de sus vidas, cuando sus padres en medio del llanto los llevaron alzados por la selva sin ninguna explicación, cuando de repente de campesinos pasaron a desplazados.

En el albergue, adecuado por el Distrito, los adultos pasan la mayor parte de su tiempo en el patio principal, donde se encuentran los fogones de leña y las cuerdas para secar la ropa. Algunos salen a mendigar en las calles, otros se las arreglan como albañiles, reparadores de electrodomésticos, obreros, voceadores de prensa y vendedores ambulantes.

En cada salón duermen en promedio 30 familias acomodadas en carpas y camarotes. Cada uno se ha encargado de darle su toque personal al espacio de cuatro por cuatro metros que le fue destinado. Hay materas con flores de colores, afiches de sus equipos favoritos, fotografías familiares, cuadros, sillas, mesas que simulan comedores e incluso algunos han conseguido televisores y radios para matar el tiempo. Cada grupo tiene a su cargo la limpieza de las zonas comunes una vez a la semana, y por lo general intentan distribuir equitativamente la comida, sobre todo entre los niños.

Se describen como nómadas de la guerra, víctimas de un conflicto que no les pertenece, seres invisibles a los ojos del Estado, ciudadanos sin nombre. Algunos llevan más de cinco años huyéndole a la guerra, pidiendo por una nueva oportunidad de vida y esperando el subsidio de vivienda que les prometió el Gobierno. Pese a que son de pueblos y veredas distintas todos tienen algo en común: miedo, miedo a regresar.

## **La huida**

Leandro Martínez, uno de los líderes del albergue, todavía recuerda aquella noche de 2003 cuando durante ocho horas seguidas, junto con su esposa y sus dos hijos, caminó por la

oscuridad de las montañas del Tolima para salvar su vida. Horas antes, integrantes del frente 21 de las Farc llegaron hasta su finca en el Cañón de las Hermosas, cerca de Chaparral, y le dijeron que tenía 24 horas para irse del pueblo.

*“Cuando a uno le dicen que se tiene que ir o si no lo matan se siente miedo, rabia, y después una tristeza muy grande por tener que dejar todo por lo que uno ha trabajado en su vida. En el camino me acordaba de las cosas que se me habían quedado: los zapatos nuevos, las reses, los perros. Cuando llegamos a Bogotá solamente teníamos lo que llevábamos puesto”,* recuerda Leandro.

Como la mayoría de las personas que viven en el albergue, Leandro comenzó a ser amenazado por las Farc años antes de ser desplazado de su finca. En la vereda todos fueron obligados a pagar mensualmente tributos, conocidos como vacunas, a los guerrilleros. En el caso de Leandro eran 500 mil pesos que correspondían a una recolecta de café mensual. *“Las cosas iban bien hasta que llegó la broca. Ahí me atrasé en los pagos. Me amenazaron y me dijeron que fuera a sembrar amapola con ellos. El cultivo era muy complicado, el clima se dañó y nunca me pude adelantar en las cuotas. Después me llegaron a la casa”,* cuenta.

Desde entonces comenzó su batalla por huir de la violencia y salvar la vida de su familia. Nunca más volvió al pueblo. Supo por sus conocidos que después de su partida los guerrilleros se tomaron su casa para cobrar la deuda que tenía con ellos. En Bogotá vivió por unos meses en la casa de un familiar, intentó buscar trabajo, pero por su condición de desplazado fue discriminado en varias ocasiones, hasta que un conocido le hizo caer en cuenta de que el Gobierno era quien tenía la obligación de ayudarlo.

Un paisano, quien como él huyó de la violencia, le contó que en Bogotá existía un grupo de desplazados que se estaba organizando con el fin de hacer respetar sus derechos. Martínez comenzó a ir a las reuniones a tomar parte de las discusiones y con el tiempo se convirtió en uno de los voceros de la colectividad.

## **Las batallas de los desplazados**

Desde las 6 de la mañana del 30 de julio de 2008 los comerciantes y ejecutivos del norte de la ciudad vieron caminar por las calles a más de 200 familias de campesinos. Estos hombres, mujeres y niños con sombreros, maletines, carpas y plásticos a cuestas le pedían al gobierno garantías para comenzar una nueva vida lejos de la violencia. Ese día los transeúntes los miraban con desconcierto, para mucho era la primera vez que se enfrentaban cara a cara con las víctimas de la guerra colombiana.

Un mes atrás el Gobierno Nacional, por medio de su oficina de Acción Social, les había prometido que les entregaría a cada uno un PIN por medio del cual obtendrían un subsidio de vivienda y otros beneficios. Además, dos días antes, varios de los marchantes había acudido a la jornada de atención de desplazados que la Personaría organizó en el Palacio de los Deportes, pero debido a alta concurrencia de personas muchos no habían logrado ni siquiera inscribirse en las planillas para recibir atención. Se sentían humillados, insultados,

hartos de tantas promesas inconclusas.

“Como no han querido ‘pararnos bolas’, decidimos llamar su atención visitando el Parque de la 93 donde están los ricos de este país para que ellos se den cuenta de nuestra situación real”, le dijo uno de los manifestantes al diario *El Tiempo* ese día.

Para cuando los desplazados llegaron a las cercanías del Parque de la 93 un grupo del escuadrón anti motines de la Policía Metropolitana de Bogotá acordonó el área. Según los registros de la prensa, en total eran unos 100 manifestantes, entre los que se encontraban 30 niños, algunos de brazos, que se ubicaron durante todo el día en la esquina de la calle 93ª con carrera 11.

Ese día Beatriz Ochoa, coordinadora de la Subdirección de Atención a la Población Desplazada de Acción Social, reconoció que se presentó una demora con la entrega de las ayudas humanitarias. “Como no podemos tramitar todas las soluciones desde este punto



como ellos lo piden, los invitamos a que asistan a nuestras oficinas para atender caso por caso. Pero no quieren y así es muy complicado, pues hay que coordinar con 20 entidades distintas”, le dijo la funcionaria ese día al diario *El Tiempo*.

Ante la respuesta de las autoridades Andrea Ocampo, una de las manifestantes, no entendía cómo el Gobierno le entregaba a un reinsertado 18 millones de pesos para comenzaran una nueva vida y a ellos que eran sus víctimas sólo les prometían un millón 400 mil pesos. “*Es increíble que en este país paguen los santos por pecadores*”, decía entre lágrimas.

Debido a la presión de los desplazados y los continuos roces entre la fuerza pública y los manifestantes, finalmente hacia las dos de la tarde los funcionarios de Acción Social se comprometieron a entregar recursos a 44 familias. Los desplazados se retiraron al finalizar la tarde.

La siguiente protesta fue el 8 de septiembre de 2008, cuando tras el incumplimiento de las promesas por parte de Acción Social los desplazados se tomaron nuevamente el Parque de la 93, pero en esta ocasión sí lograron llegar hasta el punto de encuentro.

Esta nueva protesta fue violenta y dramática. Ante la negativa de los manifestantes de retirarse, los policías, acompañados por agentes de la Policía de Menores y el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), comenzaron a quitarles sus hijos. Los campesinos se defendieron con lo que pudieron, hubo llanto, golpes y moretones. Al final de la jornada nueve niños fueron llevados a jardines del ICBF y siete personas fueron retenidas por las autoridades.

*“A mi esposa la jalaron del pelo. Una de las oficiales la amenazó, le dijo que era una mala madre y después se llevó a nuestra bebé recién nacida. Fue una de las peores noches que hemos pasado acá en Bogotá, no sabíamos si no la iban a devolver”*, recuerda Josefino García, uno de los habitantes del albergue.

Después vinieron marchas hasta la plaza de Bolívar, la sede de Acción Social, las inmediaciones del aeropuerto El Dorado y, finalmente, el 19 de marzo de 2009 se terminó la paciencia y prometieron no abandonar la Plaza de Bolívar hasta que el Gobierno Nacional les entregara entre 8 y 15 millones de pesos a cada familia para montar su propia microempresa.

Ese día, al finalizar la tarde, y ante la falta de soluciones, 200 carpas rodeaban la estatua de Simón Bolívar, en el centro de la ciudad. En total 20 días vivió este grupo de desplazados bajo el frío y la inclemente lluvia. Durante este tiempo ninguno de los dos bandos cedió. Los desplazados, por un lado, no aceptaban irse a refugios temporales si no se les aumentaba el valor del subsidio, y Acción Social, por su parte, aseguraba que era todo lo que podían ofrecerles.

*“Con el tiempo más y más familias desplazadas comenzaron a unírseles hasta que la situación se salió de las manos. El problema es que entre los desplazados había gente a la que se le pudo comprobar que se estaban aprovechando de la situación.”*, dice Nelson Linares, coordinador de la población desplazada del Distrito.

Después de reuniones, acuerdos y la firma de un pacto entre la Alcaldía de Bogotá, Acción Social y los líderes de los desplazados, a finales de abril los manifestantes accedieron a trasladar sus ‘cambuches’ al Parque Tercer Milenio. Al verlos llegar, los vecinos de la localidad de Los Mártires recordaron aquella época cuando en vez de un parque la zona estaba habitada por expendedores y consumidores de droga, que como estos campesinos pasaban hambre y vivían a la intemperie.

Por esa época, el subsecretario de seguridad, Andrés Restrepo, afirmaba que el Distrito le venía brindando ayudas a esta población con bonos de alimentación, implementos de aseo y visitas médicas. *“Hemos recogido unas listas que se las entregamos a Acción Social para*

*que verifique cuál es la necesidad de cada una de las familias desplazadas”, explicó el funcionario.*

*Según Linares, “el problema es que en este momento no hay ningún desplazado que haya superado el desplazamiento. Se comprobó, por ejemplo, que a muchos de los que acamparon en la Plaza de Bolívar ya se les había brindado ayudas en diciembre y enero y que la mayoría, contrario a lo que dicen, ya tienen un lugar seguro donde vivir. Lo que pasa es que han encontrado que es más rentable tomarse el espacio público por la fuerza”.*

Se estima que a Bogotá llegan diariamente 50 familias en condición de desplazamiento que se asientan en las localidades de San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, Usme, Bosa, Kennedy, Suba, y Tunjuelito. Según el Distrito en la capital actualmente viven 244 mil personas desplazadas \*.

### **La conciliación**

Para el mes de mayo, 1.200 familias habitaban el Parque Tercer Milenio, de las cuales 280 comenzaron a entablar diálogos con el Distrito para trasladarse a un albergue. *“Estábamos muy preocupados por la salud de nuestros niños. Algunos ya presentaban casos agudos de bronquitis, diarreas y gripa, entonces comenzamos nuevamente las negociaciones con las autoridades”, cuenta Leandro Martínez.*

El 26 de mayo de 2009, como en tantas otras ocasiones, este grupo de campesinos empacó las pocas pertenencias que los han acompañado desde que comenzó su vida como nómadas, se despidieron de sus compañeros de batalla que se quedaron en el parque y se dirigieron hacia el norte, cerca a la Estación de la Sabana, donde los esperaba su nuevo hogar.

Las autoridades, por su parte, se comprometieron a entregarle a 100 familias un proyecto productivo, a las 180 restantes empleos en el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Acción Social y a entregarles un mercado mensual, un arriendo y utensilios de aseo. Mientras que los desplazados prometieron que no volverían a tomarse la ciudad y que saldrían del albergue el 30 de junio para comenzar su propio proyecto de vida. Sin embargo, la fecha establecida pasó y estas familias, al no recibir las prometidas ayudas no tuvieron más opción que quedarse en el albergue.

Desde entonces, las mujeres intentan mantener el orden del lugar, los hombres aprenden nuevos oficios para defenderse en la vida de la urbe y los pequeños sueñan con el día en que su aventura por fin termine, y a través de su ventana en vez de carros, basura y peligros aparezca el olor y los sonidos de esa tierra que con el tiempo parece cada vez más irrecuperable.

**Capitulo 3.**  
**La futura favorita**

## **El renacer del centro**

Desde 1988 surgió en las autoridades distritales una preocupación por recuperar el centro histórico de Bogotá, donde se conformó la ciudad que hoy ocupa más de 40 kilómetros de sur a norte, 20 de oriente a occidente; 20 localidades y más de 10 millones de habitantes. Ese año, un diagnóstico realizado por el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (Fonade) determinó que los principales problemas de esta zona eran la cada vez más baja presencia de residentes, la excesiva concentración de negocios, el deterioro del medio ambiente, la presencia de lotes abandonados, el caótico sistema de transporte, la disminución de la inversión privada, la invasión del espacio público y la creciente imagen del centro como un sector sucio e inseguro.

El ideal era que para el siglo XXI este importante núcleo de la ciudad comenzara su proceso de transformación o “renacimiento”, como prefirieron bautizarlo algunos urbanistas. En el imaginario de los bogotanos surgió la posibilidad de que las grises y sombrías calles del centro repletas de prostitutas, habitantes de la calle, carteristas y vendedores ambulantes volvieran a ser las sofisticadas alamedas por las que departieron los bogotanos del siglo XVIII y XIX. Esas amplias avenidas por donde una vez pasó el tranvía cuando las mujeres vestían de sombrero y los “cachacos” portaban su paraguas como signo de distinción.

A este proyecto se le llamó Plan Centro y se basó en la recuperación y apropiación de los espacios públicos que por su carácter histórico y patrimonial son significativos para la ciudad, además de la puesta en marcha de un plan de oferta de vivienda para restituirle a la zona su origen residencial. La descentralización que se fue presentando a medida que la ciudad se fue expandiendo hacia el norte (Chapinero) y el sur (Las Cruces) comenzó a restarle, de alguna forma, importancia a este sector inicial de la ciudad.

“A diferencia de otras ciudades, Bogotá nunca abandona el centro. Con el nueve abril, por ejemplo, lo que sucede es que la ciudad termina reconstruyéndose, renovándose. Lo que sí no se puede negar es que a medida que los residentes se van desplazando a otras zonas de la ciudad el centro se convierte en un simple lugar de paso, donde los bogotanos solamente van a hacer sus labores, por eso es que las antiguas casas residenciales se convierten en almacenes y son invadidas por desplazados, indigentes, prostitutas, etc” (Zambrano, 2009).

Durante el siglo XX este sector se desliga de la estructura urbana residencial y se transforma más que en un espacio habitacional, en un sector de tránsito que durante el día está atestado de estudiantes universitarios y todo tipo de profesionales, pero que en las noches vuelve a quedar relegado al olvido de una ciudad que tomó el camino de la expansión desordenada. Por consiguiente, en los barrios céntricos de la periferia se mantienen las residencias mientras que en las áreas centrales las casas funcionan como locales de negocios u oficinas.

En consecuencia, se propone el primer proyecto urbano para la ciudad cuyo componente principal es su centro histórico, proceso de renovación urbana similar a los que se han desarrollado en otras ciudades del mundo, dejando como resultado el resurgir de zonas urbanas de gran importancia. Un ejemplo es Leipziger Platz, Alemania, una ciudad que quedó bajo los escombros después de la Segunda Guerra Mundial. En esta zona se realizó una extensa reconstrucción, “a la vez se densifica el área del centro, se renuevan los atributos más emblemáticos de la ciudad tales como el río, los parques, las plazas y el casco histórico” (Sánchez, 2005, p 117).

En Estados Unidos sucedió lo mismo después de los atentados del 11 de septiembre, cuando el centro financiero de Nueva York quedó totalmente destruido. “Para esto se buscó una forma de gestión y participación que permitiera que todos los actores involucrados influyeran en procesos de decisión y coordinación que se llamó Lower Manhattan Development Corporation. Se hizo especial énfasis en la participación ciudadana” (Sánchez, 2005, p 118). (Ver más ejemplos de otras ciudades en el anexo 1)

Para el caso de Bogotá, el 26 de octubre de 2007 se firma el decreto 492, por el entonces alcalde Luis Eduardo Garzón y el entonces secretario distrital de Planeación, Arturo Fernando Roja Rojas, “Por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro (PZC)”, que deberá estar listo para el 2038.

“La operación del centro tiene tres elementos fundamentales: primero, la recuperación del centro histórico; segundo, la articulación de los bordes delimitados con el proyecto Ciudad Salud –que es un *cluster* (centro) de servicios de la salud que se realizará en la zona del Hospital San Juan de Dios y el Materno Infantil–, Paloquemado y la Plaza de la Democracia y tercero, una franja de intervención prioritaria en donde se realizarán 15 proyectos de renovación urbana sobre la décima, Caracas y el borde de la calle 26. Renovar el centro significa traer inversionistas privados que quieran desarrollar proyectos en estas zonas con gran potencial urbano. Este proceso traerá una mezcla de usos del suelo y de estratos. La implementación del PZC es uno de los objetivos del gobierno del alcalde Samuel Moreno como uno de los mecanismos de crear una ciudad densa y compacta con una expansión urbana controlada” (García, 2009).

Según la Secretaría de Planeación, este es un plan a 31 años, cuya finalización coincidiría con la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad (2038). Tendrá una inversión total de aproximadamente 6 billones de los cuales 1.2 provendrán del Distrito y 4.8 de inversionistas privados.

### **El proceso del Plan Zonal del Centro**

Durante tres años un grupo de investigadores de la Secretaría de Planeación se propuso recorrer las calles de esta zona e identificar su densidad poblacional, actores sociales, estratificación, actividades económicas, mercado inmobiliario y tasa de impuestos, entre otros factores. Con ese diagnóstico se evidenciaron las principales debilidades, amenazas, fortalezas, oportunidades y prioridades del centro hoy y se establecieron las formas de



intervención de la zona. Estas observaciones conformaron el documento técnico de soporte del Plan Zonal del Centro de Bogotá y el documento de exposición de motivos.

Además, desde febrero de 2004 hasta octubre de 2007 se desarrolló un proceso de participación ciudadana para dar a conocer a los habitantes del centro los proyectos que se realizarían en la zona. En la primera fase se presentaron las estrategias y políticas generales del proyecto, se hicieron foros en los que se debatió la nueva imagen que debía tomar el centro y se realizaron talleres participativos sobre los objetivos y estrategias de la renovación. Finalmente, se invitó a los habitantes a que hicieran sus propias propuestas. Según los reportes de la Secretaría de Planeación a las reuniones asistieron un total de 1800 personas y hasta el 31 de diciembre de 2004 se presentaron 770 proposiciones. En general los habitantes pedían que la administración les garantizara la conservación de sus viviendas actuales y mostraban interés en que se difundiera el valor patrimonial de cada uno de los barrios para que los demás habitantes se apersonaran de los espacios. También pedían una renovación urbana que trajera mejoras en la seguridad y en la calidad de vida.

En el 2005 se constituyeron diferentes mesas de trabajo en las que participaron la ciudadanía y el Distrito: de urbanismo, de gestión social, de competitividad, de gobierno, de ciudadanía y de ediles. En las reuniones se estableció que se nombrarían voceros de cada comunidad que estarían en constante comunicación con el Distrito, que el PZC se realizaría mediante una construcción colectiva y que los ejes temáticos para trabajar eran: el ambiental, urbano (movilidad, patrimonio tangible, espacio público), social y cultural (potencial social y seguridad humana), competitividad y productividad, educación y tecnología, vivienda e infraestructura y cultura, turismo y patrimonio intangible. Como resultado de estos encuentros se comenzó a desarrollar la reglamentación de las UPZ Candelaria, Nieves, Macarena, Sagrado Corazón Teusaquillo y Las Cruces.

### **La renovación de la Favorita**

En junio de 2009, el barrio La Favorita quedó incluido entre los seis proyectos de renovación urbana de Administración. En este sector, el arquitecto Henry Reyes, con recursos privados, desarrollará un nodo de servicios empresariales, comerciales y de vivienda que busca complementar el proyecto de Transmilenio y consolidar el eje de servicios institucionales de la calle 13. “Se promoverá el reordenamiento y mejoramiento de las condiciones urbanísticas del sector, dirigidos a aumentar la competitividad de los servicios al automóvil, mitigando sus impactos, mejorando la accesibilidad vehicular y la oferta de estacionamientos e incrementando el área del espacio público peatonal existente, a través de la generación de los controles ambientales requeridos sobre la Avenida Ciudad Lima y sobre la Avenida Mariscal Sucre, así como la construcción de una alameda sobre la calle 20, con el fin de mitigar los impactos de los usos propuestos sobre el barrio Santa Fe”. La iniciativa tendrá un área de 38.285 M2 y comprenderá las calles 19 y 20, limitando con la ciudadela residencial San Fasón y la carrera 17.

En el decreto 492 de 2007 se clasifica el uso del suelo del barrio como un sector para la oferta de servicios turísticos como el alojamiento y hospedaje temporal en “hoteles y apartahoteles de más de 50 habitaciones y/o servicios complementarios”. Del mismo modo, se dictamina que los servicios de alto impacto como el expendio y consumo de bebidas alcohólicas en discotecas, tabernas y bares son también reglamentados en el barrio; así como el alojamiento por horas en moteles, hoteles de paso y residencias.

Para el sector de La Sabana se proyecta un plan parcial de renovación urbana con la construcción de seis torres de vivienda, servicios (hospedaje) y comercio frente a estación a la Estación del tren. El proyecto es una iniciativa privada, a cargo del arquitecto Juan Carlos Bohórquez, que abarcará tres manzanas, 51 predios y dos bienes de interés cultural. “A lo largo de la carrera 17 se plantea la Alameda de la Salle, generando un amplio espacio frente al Instituto Técnico Central y la Iglesia de la Sagrada Pasión, permitiendo así su integración al contexto y su revalorización como bienes de interés cultural. Sobre la calle 13 se proyecta una ampliación de los andenes, dándole continuidad al espacio público existente frente al edificio de la Estación de La Sabana y garantizando las condiciones para

el flujo peatonal que se generará entre la futura estación cabecera del tren de cercanía y la estación de Transmilenio. Las áreas privadas ocupan un 60% del área neta y se desarrollarán mediante plataformas comerciales de cuatro pisos y torres retrocedidas de uso múltiple con altura libre. Se plantea conexiones peatonales subterráneas con predios de la Estación bajo la Avenida Mariscal Sucre” (Planes Parciales de Renovación, 2008).

### **El futuro de La Favorita**

Este proyecto ha despertado polémica entre las autoridades distritales y los académicos. La Administración de Samuel Moreno lo considera una de sus metas prioritarias. Para el arquitecto y urbanista Fernando Carrasco el proyecto es necesario: *“El rescate del centro de Bogotá es de vital importancia y es una deuda que tienen los capitalinos con la ciudad. La riqueza de las ciudades está en sus centros y esta no es la excepción, allí además de la arquitectura colonial se encuentran los referentes de la arquitectura de la primera modernidad colombiana”*<sup>1</sup>.

El concejal Jorge Ernesto Salamanca, del Partido Liberal, quien desde hace nueve años ha trabajado el tema asegura que pese a que el PZC es el proyecto más importantes del siglo, se deben priorizar los sectores que serán intervenidos. *“No se puede pensar en la renovación del centro desde una postura idealista de que todo el centro se va a renovar. Hay que defender el patrimonio, pero donde se pueda recuperar. En vez de trabajar en sectores altamente deprimidos como, por ejemplo, Las Cruces, se deben destinar esos recursos a mejorar las zonas recuperables, como La Candelaria”*<sup>2</sup>.

Leonardo García, director de patrimonio y renovación urbana de la Secretaría de Planeación, acepta que la totalidad del PZC no estará ejecutada para 2038, como se había propuesto en un principio. *“La actual dinámica del mercado hace más demorado la realización del PZC. Todo depende de que tan rápido se consigan los socios privados para la realización de los proyectos y de cómo se realice la gestión del suelo. Lo cierto es que el sector de La Favorita y La Sabana es más viable que se renueve porque el Distrito tiene*

*planeadas obras de inversión pública, como avenidas, que atraen la inversión privada mucho más fácil”<sup>3</sup>.*

El arquitecto Juan Carlos Pergolis, en su libro *Escritos sobre ciudad y arquitectura*, asegura que la preservación del centro no solamente debe ser un trabajo desde la renovación de su estética, sino que se debe pensar en cambiar las dinámicas sociales de la zona. “La intención de preservar el centro histórico está íntimamente ligada a la normativa para los nuevos sectores. Poco éxito tendrá la recuperación de ‘las formas’ del centro histórico si la vida se aleja de ellas, convirtiéndolas en monumentos congelados, testigos de una historia cada día más lejana, ajena, mientras la ciudad inventa su presente histórico, a cultural y amnésico de todos los sectores nuevos”.

Y los habitantes y líderes de La Favorita aseguran que a pesar de los anuncios sobre la renovación de su barrio y los proyectos que les ha presentado el Distrito el proceso se encuentra congelado, lo que es preocupante pues desde hace dos años se firmó el decreto. “*A nosotros no nos han vuelto a mencionar nada del tema, a pesar de los proyectos y los mapas que nos han mostrado de cómo van a transformar el sector no se ha visto nada, la zona no mejora y es cada vez menor la esperanza frente al futuro de este barrio*”<sup>4</sup>, dice Leonel Amado, dueño de uno de los 25 hoteles del barrio.

El Plan Zonal del Centro es hoy en día la esperanza de renacer para este barrio incluido entre las 31 zonas críticas de la capital. Si bien se han enfrentado tropiezos, la firma del acuerdo es de alguna forma el comienzo de una serie de cambios que podrían transformar La Favorita. En este momento, está en manos de las autoridades devolverle la vida a estos barrios cercanos a la Plaza de Bolívar, primeros sectores de la era moderna que dejaron de lado la traza reticular de la Colonia, pero que con la expansión de la ciudad y sus nuevas dinámicas se convirtieron en los escenarios del miedo. Con el fin de que por La Favorita se pueda caminar tranquilamente y en vez de un foco de inseguridad y miedo se convierta nuevamente, como a principios de siglo XX, en símbolo de pujanza, modernidad, prestigio.

## ANEXOS

### Anexo 1

#### **1. ALEMANIA: *Waterfront Development Project de Berlín***

Al terminar la Segunda Guerra la situación de la ciudad era dramática; lugares como la *Leipziger Platz* quedaron reducidos a escombros al igual que la gran mayoría de la ciudad. Era urgente la reconstrucción y densificación del área del centro. Por consiguiente, se renearon los atributos más emblemáticos de la ciudad tales como el río, los parques, las plazas y el casco histórico.

#### **2. ESTADOS UNIDOS: Plan de reconstrucción *Lower Manhattan***

Después de los atentados del 11 de septiembre, el centro financiero de Nueva York quedó absolutamente destruido, y la ciudad debió buscar formas para reconstruirlo, y así seguir cumpliendo con su función financiera mundial. También se respondía a la necesidad de generar un lugar de recuerdo, con una fuerte carga simbólica. Para esto se buscó una estrategia de gestión y participación que permitiera que todos los actores involucrados influyeran en procesos de decisión. De esta manera se creó una nueva institución, *Lower Manhattan Development Corporation* (LMDC), con el fin de coordinar a todos los actores interesados en la reconstrucción de la ciudad, tanto públicos como privados, haciendo especial énfasis en la participación ciudadana.

#### **3. JAPON: Kobe, reconstrucción de ciudad y contención de desastres**

El Plan de la ciudad japonesa de Kobe es un caso paradigmático de planificación y gestión urbana. Esto no sólo por demostrar un eficiente manejo municipal y el sorprendente nivel de participación ciudadana, sino como ejemplo de cómo planificar a partir de grandes catástrofes. En 1995, el terremoto Hanshin Awaji deterioró múltiples áreas de la ciudad e hizo colapsar la mayor parte de las infraestructuras. Sin embargo, este problema se transformó en una oportunidad para Kobe, ya que al verse obligada a desarrollar un rápido plan de acción para recuperar la ciudad, se incorporaron nuevos factores a su antiguo Plan Maestro; utilizando aquellas áreas dañadas como nuevos polos de desarrollo urbano.

#### **4. ESPAÑA: Plan Estratégico de Revitalización de Bilbao Metropolitano**

Debido al deterioro producido por el declive industrial, Bilbao elaboró un plan de revitalización con el que buscó reprimir la crisis existente, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y determinar una visión de futuro para la ciudad. Para esto se crearon varios organismos públicos-privados: Bilbao Metròpoli 30, con una concepción global, integral y coordinada. Luego fue Bilbao Ría 2000, que se encargó de recuperar zonas degradadas y áreas industriales en desuso. Estos organismos lograron desarrollar planes estratégicos de gran envergadura, con los que revitalizaron la ciudad. La radical intervención, significó para Bilbao nuevas fórmulas de financiamiento y administración pública.

#### **5. CHILE: Repoblamiento Santiago Centro**

En el caso del Plan de Repoblamiento de Santiago, se puede analizar el proyecto urbano que en el eje Balmaceda desde la Estación Mapocho hasta el final del Parque de los Reyes. Con este proyecto el objetivo principal era recuperar una zona que estaba muy deteriorada – debido a la existencia de un basural, la estación de trenes en desuso y una cárcel– y transformarla en una nueva cara para la comuna, puesto que este sector es el límite norte y corre por las orillas del río Mapocho. Para esto se aprovechó la iniciativa de los Reyes de España de entregar fondos para la creación de parques en Sudamérica y se gestionó la creación de un parque a orillas del río en reemplazo del basural existente, a lo que se agregó la restauración de la antigua estación de trenes a modo de centro cultural y de eventos más la remodelación de la cárcel para transformarla en un edificio público, al que se sumarían edificios de oficinas municipales y algunos de servicios. También se planteó la oferta inmobiliaria en altura en todo el frente de Balmaceda hacia el parque.

#### **6. ARGENTINA: Puerto Madero – Buenos Aires**

Puerto Madero es el intento de renovar radicalmente un sector importantísimo de Buenos Aires que por casi un siglo se mantuvo olvidado. Para hacerlo se tomó lo mas significativo, en cuanto a imagen: su infraestructura portuaria, sus *docks*, sus diques y readaptarlos para nuevos usos, que varían desde oficinas, centros gastronómicos, hasta universidades y bares.

Pero su éxito no se debe al simple hecho de “convertir los *docks* para otros usos”, sino por contar con un soporte legislativo y de gestión acorde al proyecto. En Puerto Madero se pueden encontrar firmas importantes de telecomunicaciones, excelentes restaurantes, extensas áreas verdes, todo a unos minutos del centro cívico tradicional de Buenos Aires, entre el barrio tradicional de La Boca y el pudiente barrio de Retiro.

### **7. INGLATERRA: *Canary Wharf***

La zona de los Docklands, antiguo puerto de Londres, se encuentra al este del centro. Después de la Segunda Guerra Mundial, comenzó a sufrir un paulatino deterioro, en 1970 el puerto se cerró, para estudiar opciones de renovación y densificación. En 1981, el Estado creó la London Docklands Development Corporation (LDDC) para trabajar en conjunto con sectores privados. Su estrategia principal fue crear un marco de infraestructura para la zona con fondos estatales, para luego entregar el desarrollo inmobiliario a los privados. Los proyectos urbanos se concentraron en crear programas de viviendas de diverso costo, diseñar una red de transporte, mantener ciertos potenciales del lugar, y crear un nuevo centro financiero en la Zona Empresarial, llamado Canary Wharf, que se convirtió en el motor de la renovación urbana en la ciudad actual.

### **Pies de página**

<sup>1</sup> Entrevista realizada el 2 de febrero de 2009.

<sup>2</sup> Entrevista realizada el 31 de marzo de 2009.

<sup>3</sup> Entrevista re4alizada el 2 de mayo de 2009.

<sup>4</sup> Entrevista realizada el 25 de julio de 2009.

## Conclusiones

Después de caminar por las calles del barrio La Favorita durante más de un año descifrando sus espacios, sus habitantes, sus dinámicas y su estética descubrí que este barrio, además de ser uno de los escenarios del miedo más representativos de la ciudad, es también un lugar sin nombre, inexistente en la memoria de los bogotanos. Un barrio que sufrió las consecuencias del deterioro del centro de la ciudad y que en tan sólo un siglo pasó de ser uno de los escenarios de la burguesía bogotana, a la morada de los personajes más tenebrosos de la urbe. Esta situación trajo como fatal resultado el deterioro de sus inmuebles —muchos declarados patrimonio— y, por consiguiente, su olvido como epicentro de la modernidad capitalina.

Sin duda, La Favorita fue uno de los primeros escenarios de la era moderna que dejó de lado la tradicional estética colonial y adoptó las nuevas tendencias que se desarrollaban en Europa. La importancia de sus edificaciones reside en su valor arquitectónico, al ser de las pocas muestras del republicanismo y *Art- Déco* que todavía quedan en la ciudad, lo que a la vez demuestra que por sus calles habitaron importantes bogotanos y extranjeros.

Su cercanía a la Estación de la Sabana, punto de encuentro e intercambio del siglo XX, es otra prueba de su incidencia en la vida urbana de comienzos de siglo. Sus calles fueron el primer escenario para cientos de visitantes que llegaban a la ciudad. Fue el lugar de bienvenida, con sus hoteles estilo europeo, sus casas refinadas, sus damas bien vestidas y caballeros, mejor conocidos como “cachacos”.

Desde su nacimiento fue un barrio que suplió las necesidades de la emergente Bogotá, primero las de sus clases altas que encontraron en estos terrenos el lugar ideal para construir sus casas, y después de las distintas dinámicas que trajo consigo la modernidad. De esta forma, pasó de ser un lugar netamente residencial, al centro de llegada de buses intermunicipales, después el albergue de los habitantes más vulnerables, el submundo de



expendios de droga, el local de talleres y ventas de repuestos de motos, hasta convertirse en la amalgama de escenarios que es hoy.

Actualmente, el barrio está dividido en pequeñas zonas que han ido respondiendo a las condiciones de deterioro del centro de la ciudad. En la avenida Caracas se consolidan las ventas de repuestos, cascos, chalecos y todo tipo de productos para motos; en la calle 18 se encuentran los hoteles que hospedan a los conductores de camión; la calle 17 es la de los expendios de droga e inquilinatos y la 14 y 16 de las más tradicionales donde todavía viven algunos de sus antiguos habitantes.

De esta forma el sector fue adquiriendo las mismas características de sus vecinos. La suciedad, el deterioro y la inseguridad se hicieron comunes hasta consolidarse como un lugar inexistente, no sólo a la mirada de los transeúntes, sino a la de las autoridades quienes saben de sobra que en sus calles funcionan 17 de los expendios de droga más grandes de la capital, o que en los viejos edificios se hacían los habitantes de calle o incluso que en las antiguas casas republicanas adecuadas como inquilinatos se esconden los delincuentes más buscados de la capital. Así su estética a francesada cuya belleza queda oculta ante el deterioro tanto social como patrimonial del sector.

En estas calles los antiguos edificios, únicos en su arquitectura y belleza, quedaron, al azar. Muchos se encuentran en estado deterioro, próximos a derrumbarse, como es el caso del Edificio Manuel M. Peraza y del Teatro San Jorge, cuyas fachadas esconden edificaciones en ruinas. Para subrayar este destino de marginalidad, las autoridades distritales, al no tener dónde reubicar a los desplazados que llevaban más de dos meses viviendo en el Parque Tercer Milenio y la Plaza de Bolívar, los acomodaron en una antigua edificación que hace años funcionó como bodega de la compañía de cementos Samper.

Reconocer estos espacios fue un trabajo que me llevó días enteros de acercamientos con la comunidad, reuniones, charlas y recorridos por el barrio en los que logré identificar sus calles, límites y zonas prohibidas. En esos primeros meses de investigación me dediqué a

trazar mapas mentales de la zona, que posteriormente me ayudaron para entender sus dinámicas. Las primeras visitas fueron de reconocimiento, observación y agudeza de los sentidos, con el fin de poder captar en mi mente aquel misterioso lugar en el que se entretejieron tantas historias del siglo XX, pero que a la vista desprevenida se convierte en uno de los tantos barrios deteriorados del centro.

Durante el desarrollo de estas crónicas pudo más mi deseo por narrar sus historias y descubrir sus antiguos espacios que el miedo que en ocasiones me causaron sus calles. Con el tiempo terminé sintiéndome parte de este lugar tan distinto a la ciudad que yo siempre había conocido. Desde mi primera visita percibí la magia de la vida que tuvo lugar allí antes. En sus antiguas estructuras sentía como a pesar del paso del tiempo permanecían las huellas de una vida pasada representadas en amplias chimeneas, escaleras, adornos en yeso, lámparas y todo tipo de artefactos que les pertenecieron a sus primeros habitantes.

Me sentí parte de ese lugar, conocedora de un secreto que debía divulgar a como diera lugar para que otros también lo descubrieran. En mí surgió una necesidad por recuperar su historia y denunciar su terrible decadencia. En este sentido, la crónica se convirtió en el vehículo perfecto para construir mis relatos, algunos descriptivos, otros con tono de denuncia y otros más históricos. Mi único fin fue sensibilizar, por medio del lenguaje, a otros lectores frente a este deteriorado espacio, abrir esa puerta que yo había descubierto y tal vez llegar a generar algún cambio.

Durante este proceso, la fotografía fue mi aliado clave para sustentar que esas narraciones, que a veces parecen relatos traídos de la ficción, no son más que la radiografía de un sector de la ciudad con graves problemas sociales. Esas ansias por recolectar información y conocer la realidad me llevaron a recurrir a todo tipo de estrategias para poder ver esas zonas de miseria y registrarlas en mi mente. Fue así como logré ingresar a los inquilinatos, expendios de droga y albergues de los habitantes de calle.

En esos momentos, la adrenalina y la fascinación por poder recolectar la mayor información posible me hacían olvidar de que quizá estaba pisando uno de los escenarios más peligrosos de la ciudad. Era solamente hasta cuando llegaba a mi casa o cuando compartía con un amigo mis aventuras, que me daba cuenta de la proeza que había cometido armada solamente con mi cámara fotográfica y mi diminuta grabadora de periodista.

Hubo también momentos difíciles, situaciones que rodaron en mi cabeza por noches, como cuando vi a seis familias de indígenas emberas viviendo en las más terribles condiciones de hacinamiento, cuando presencié como los habitantes de calle dormían entre sus heces o cuando los desplazados que viven en el albergue de La Favorita, en medio de llanto, compartieron sus historias de destierro conmigo.

Mi decepción fue mayor al buscar respuesta de las autoridades frente a estas situaciones y darme cuenta de que no había nada que hacer, de que La Favorita es el barrio de los ciudadanos sin nombre, donde todo es permitido, donde parece como si sus habitantes se convierten en sombras, en escorias de la urbe.

En medio del desolador panorama también me topé con antiguos habitantes del sector, hombres y mujeres de cabellos blancos que jamás se rehusaron a contestar mi llamado. En nuestros encuentros recordamos esos días en que La Favorita era otra, cuando ellos llegaron al barrio de los burgueses criollos, cuando podían transitar por sus calles sin temor a toparse con un mendigo o con el perturbante sonido de los motorizados.

Del mismo modo, un grupo de cerca de 25 hoteleros, la mayoría santandereanos, me contagiaron con su optimismo y me hicieron dar cuenta de las potencialidades del barrio. En las reuniones que tuvimos en algunos de los hoteles de la calle 18, conocida como la calle “Cinco estrellas” de La Favorita, por ser la más bonita y limpia, soñamos con una Favorita que en los años venideros se convertirá en el centro hotelero del centro de la ciudad, donde estudiantes, visitantes y extranjeros serán los nuevos transeúntes.

Para mí fue alentador ver cómo a pesar de los problemas sociales estos comerciantes se han apoderado de su espacio y han luchado sin parar para lograr transformaciones del barrio. Sin duda, es su amor por el lugar de las mil habitaciones lo que ha impedido que la zona se siga deteriorando. Su lucha es y ha sido fundamental en la configuración de una Favorita futura, pujante, recuperada.

Esta investigación demuestra claramente como el periodista en su oficio diario, muchas veces incluso sin saberlo, coge mano de diferentes disciplinas como la sociología, historia y literatura para narrar la realidad. En este sentido el trabajo periodístico se convierte casi que en una investigación social, en un documento que da cuenta de las relaciones de los capitalinos con su espacio.

Espero que este trabajo de grado, del cual algunas partes ya se han publicado en el periódico *El Espectador* y la Revista *Directo Bogotá*, sea un aporte para la reconstrucción de la memoria de la Bogotá del siglo XX, y un acopio de documentos, fuentes y fotografías de utilidad para los próximos investigadores. Mi gran anhelo es ver este documento periodístico convertido en una publicación, que estoy segura suplirá los vacíos documentales que existen en torno este sector de la ciudad, pues actualmente no se encuentra bibliografía especializada de La Favorita en los archivos históricos, páginas de internet y bibliotecas.

Después de más de un año de internarme en La Favorita puedo decir que este barrio es un claro ejemplo de las consecuencias de la modernidad de la ciudad, la falta de políticas urbanas claras encaminadas a la recuperación de esas primeras zonas que fueron el escenario de la vida santafereña y la desidia de las autoridades para tomar el control de la zona y solucionar sus problemáticas sociales. Es el espacio de los imaginarios, de lo invisible, de los habitantes sin nombre, de la tradición. Un barrio céntrico que pide a gritos ser recuperado, volver a ser parte de la memoria de los bogotanos y cuyo futuro depende de

la puesta en marcha de políticas distritales concretas, como el Plan Centro, para que este vuelva a ser el barrio favorito de los bogotanos.

## Bibliografía

### BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, M. A. *et al.* (2006), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, España, Anthropos.
- Aldana G. (1974, 7 de octubre), “Se movió el edificio: vía libre a la 19”, en *El Tiempo*, Bogotá, p. 1A y 6A.
- Arango, S. (1989), *Historia de la arquitectura en Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Berman, M. (1989), *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI.
- *Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá (2007, 26 de octubre), decreto no. 492 por el cual se adopta 'la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro – PZCB- y las fichas normativas para las Unidades de Planeamiento Zonal –UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves, 94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo', adoptada en Bogotá, Colombia, el 26 de octubre de 2007.*
- “Breve historia de la estación de la sabana”, en *Bitácoras de Bogotá [en línea]* (2006, 25 de mayo), disponible en: <http://bitacorasdebogota.blogspot.com/2006/05/breve-historia-de-la-estacin-de-la.html>, recuperado: 19 de abril de 2008.
- Burgers, E. y Park, R. (1984), *The City. Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*, Chicago, Midway reprint.
- Caparrós, M. (2006), *Las mejores crónicas de Gatopardo, Bogotá*, Random House Mondadori.
- Cardeño, F.A. (2007), *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Carrasco, F. (2008, 1 de abril), entrevistado por Peña Bernal, M.C., Bogotá.

- Carrasquilla, J. (1989), *Quintas y estancias de Santa Fe y Bogotá*, Bogotá, Banco Popular.
- Castiblanco, A. “La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá” [en línea], disponible en: <http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf>, recuperado: 20 de abril de 2008.
- Chaparro Valderrama J. (1998), “La ciudad contemporánea y el proyecto urbano” en *Colombia urbana, una aproximación cultural* [en línea], Biblioteca virtual Luis Ángel Arango, disponible en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/sociologia/colur/6.htm>, recuperado: 19 de abril de 2008.
- Cordovez, J.M. (1978), *Reminiscencias de Santa Fe y Bogotá*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura.
- Cortázar, R. (1975), *Monumentos, estatuas, bustos, medallones y placas conmemorativas existentes en Bogotá*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia.
- Del Castillo, J.C. (2003), *El tránsito a la ciudad moderna 1920 – 1950*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Derrida, J. “Modernización” [en línea], disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Modernizaci%C3%B3n>, recuperado: 3 de junio de 2008.
- *El Espectador* (1981, 2 de noviembre), “Una maqueta... y nada más”, Bogotá, p. 1A y 15A.
- *El Espectador* (1981, 27 de abril), “Se cae el colegio... ¡pero no la moral!”, Bogotá, p. 1B y 3B.
- *El Tiempo* (2002, 4 de mayo), “De cárceles a colegios”, Bogotá.
- *El Tiempo* (1993, 22 de junio), “De la calle de la rana a la famosa avenida 19” [en línea], disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-142798>
- Eraso, M.P. “Batalla Contra lo Invisible. Introducción de la Bacteriología y el Laboratorio Clínico” [en línea], disponible en: [http://www.gfmer.ch/Colombia\\_Pilar/Historia-Republica.htm](http://www.gfmer.ch/Colombia_Pilar/Historia-Republica.htm), recuperado: 6 de abril de 2008.

- Escobar, A. (2006, 14 de mayo), “Cinema Paradiso” en *Revista Semana* [en línea], disponible en: [http://www.semana.com/wf\\_InfoBlog.aspx?IdBlg=18&IdEnt=201](http://www.semana.com/wf_InfoBlog.aspx?IdBlg=18&IdEnt=201)
- Escobar, A; Mariño, M y Peña, C. (2004). *Atlas histórico de Bogotá, 1538- 1910*, Bogotá, Planeta.
- Fonseca L., “Identidad y Memoria” en *Revista Escarlata*, p. 66 – 71.
- Fundación Misión Colombia. (1989), *Historia de Bogotá, Siglo XX*, Bogotá, Salvat-Villegas Editores.
- Galindo, J. “Etnografía, el oficio de la mirada y el sentido” [en línea], disponible en: <http://www.geocities.com/arewara/galindo086.htm>, recuperado: 2 de diciembre de 2008.
- Garzón M. (1974, 7 de octubre), “20 empujones a Cudecom”, en *El Espectador*, Bogotá, p. 1A y 8A.
- *Gonzáles, F. (1953, 29 de marzo), “Los Mártires, puerto seco de Bogotá”, en El Espectador, Bogotá, p.12.*
- Hofer, A. (2003), *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, Bogotá, Áncora editores.
- Hollingshead A. B. (1940), *An outline of the principles of sociology*, Nueva York, Barnes & noble inc.
- Ibáñez, P. (1923), *Crónicas de Bogotá, Tomo IV*, Bogotá, Universidad Nacional.
- Instituto Técnico Central (1985), *80 años del Instituto Técnico Central, 1905-1985*, Bogotá.
- Instituto Técnico Central (2008), *Manual de convivencia*, Bogotá, Artes y Sistemas integrados LTDA.
- Lin J. y Mele C. (2005), *The urban sociology reader*, Nueva York, Routledge.
- Luengas, L. (2008, 2 de febrero), entrevistado por Peña, M.C., Bogotá.
- *Matute, A. (1996) “Crónica: historia o literatura” [en línea], disponible en: [http://historiamexicana.colmex.mx/pdf/13/art\\_13\\_1866\\_16694.pdf](http://historiamexicana.colmex.mx/pdf/13/art_13_1866_16694.pdf), recuperado: 3 de junio de 2008.*
- Mejía Pavony, G.R. (1999), *Los años del cambio, historia urbana de Bogotá, 1820-1910*, Bogotá, Ceja.
- Niño, C. (2007), “Levantar la ciudad moderna sobre los escombros del pasado”, en *Revista Número*.



- Niño, C. (2003), *Arquitectura y estado*, Bogotá, Universidad Nacional.
- Osorio Lizarazo, J.A., (1978), *Novelas y crónicas*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura.
- Pardo, G. (2009, 27 de mayo), entrevistado por Peña, M. C., Bogotá.
- Páez A. (1999, 29 de septiembre), “El traslado del edificio de Cudecom cumple 25 años”, en *El Tiempo* [en línea], disponible en:  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-915253>
- Pérgolis J.C. (1997), *Escritos sobre ciudad y arquitectura 1983 – 1993*, Bogotá, Editora Guadalupe.
- Ramírez, R.D. (2009, 20 de marzo), entrevistado por Peña M.C., Bogotá.
- *Revista Identidad Propia*, (1997), “Los Mártires punto de encuentro de Bogotá”, núm. 2, p. 5.
- *Revista Proa*, (1975, febrero), “Traslado del edificio Cudecom Bogotá”, núm. 245, p. 16 - 23.
- *Revista Proa*, (1986), “Propuesta de recuperación del Instituto Técnico Central”, núm. 352, p. 14- 19.
- Roa Saldarriaga, A. (2006), *Bogotá siglo XX. Urbanismo, arquitectura y vida urbana*, Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Rodríguez, W. (2006), *Atlas histórico de Bogotá 1911- 1948*, Bogotá, Planeta.
- Roldán, A. (2009), “Espacios de imaginarios, imaginarios de espacios” [en línea], disponible en:  
<http://digital.unal.edu.co/dspace/bitstream/10245/1000/11/10CAPI09.pdf>,  
recuperado: 20 junio de 2009.
- Romero, J. L. (1976), *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, México, Siglo XXI editores.
- Samper, D. (2001), *Antología de grandes reportajes colombianos*, Bogotá, Grupo Santillana.
- *Samper, A. (1990), Cuando Bogotá tuvo tranvía y otras crónicas*, Bogotá, Villegas Editores.
- *Samper Miguel. “La miseria en Bogotá” en: Selección de escritos. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá, 1977, p 29.*

- Saravia E.( 2009, 1 de junio), “Cudecom”, en *Revista Número* [en línea], disponible en:  
[http://www.revistanumero.com/web//index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=374](http://www.revistanumero.com/web//index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=374)
- Secretaría Distrital de Gobierno (2008), *Diagnóstico sobre la situación de seguridad integral en la localidad de Los Mártires*, Bogotá.
- Secretaría Distrital de Integración Social, subdirección de adultez (2008), *Informe cuanti- cualitativo de gestión territorial y participación año 2008*, Bogotá.
- Serrano, R. (1981), *En aquella ciudad, crónica mínima de Bogotá*, Bogotá, Editores Tercer Mundo.
- Silva, A. (2000), *Imaginario urbanos*, Bogotá, Editores Tercer Mundo.
- Terminal de Transporte S.A. (2007), “Reseña histórica de la Terminal de Transporte S.A.”, Bogotá.
- “Todas las artes” [en línea], Biblioteca virtual Luis Ángel Arango, disponible en:  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/todaslasartes/arca/arca01.htm>, recuperado: 6 de abril de 2008.
- “Transporte” [en línea], disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>, recuperado: 3 de junio de 2008.
- Ospina W., Iriarte H., Pérgolis J.C., Otálora S., Sánchez C. (1999) *Bogotá años 40, Bogotá, Panamericana formas e impresos.*
- UNESCO. (1972), “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, Cultural y natural” [en línea], disponible en:  
<http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>, recuperado: 3 de junio de 2008.
- Vinchery, D. (2009, 23 de mayo), entrevistado por Peña M. C., Bogotá.
- “Vistas de Bogotá”, (1916, 12 de febrero), en revista *Cromos*, Bogotá, p 76.
- Weber, M. (1958), *The City*, Toronto, Collier Macmillan Canada Ltd.
- Weber, M. “Clase social” [en línea], disponible en:  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Clase\\_social#Clase\\_social\\_en\\_Weber](http://es.wikipedia.org/wiki/Clase_social#Clase_social_en_Weber), recuperado: 3 de junio de 2008.

- Zalamea, A. (2009), “Memorias de un diletante” [en línea] disponible en: <http://web.archive.org/web/20040208153600/http://www.elperiodicodezalamea.top.ms/>, recuperado: 15 de mayo de 2009.