

LA **VIVIENDA OBRERA** UN ELEMENTO MODERNIZADOR
LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN BOGOTÁ 1918-1942

09

ISSN: 1657-0308



FACULTAD DE ARQUITECTURA



UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA

REVISTA DE ARQUITECTURA

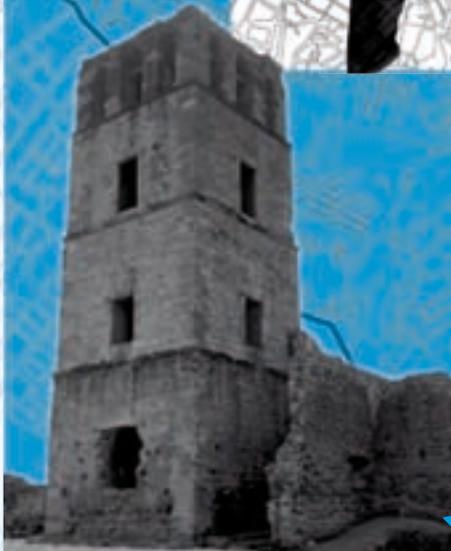


EL **FERROCARRIL** Y LA ESTRUCTURA LINEAL
BOGOTÁ, 1889-1938

ROGELIO **SALMONA**
UN RECORRIDO QUE NO TERMINA



EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y LA
RESTAURACIÓN EN LA CIUDAD DE **PANAMÁ**





PORTADA:
PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ
DESTACANDO VÍAS PRINCIPALES
CAET

El editor y los autores son responsables de los artículos aquí publicados.

Los autores son los responsables del material gráfico publicado.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los artículos, siempre y cuando se haga la solicitud formal y se cite la fuente y el autor.

FACULTAD DE ARQUITECTURA. (2007). *Revista de Arquitectura*, 9. 1-84

Especificaciones:

Formato: 34 x 24

Papel: Propalcote 150g

Tintas: Negro y Plata

Periodicidad: Anual



UNIVERSIDAD CATOLICA
DE COLOMBIA



FACULTAD DE ARQUITECTURA



CENTRO DE INVESTIGACIONES
FACULTAD DE ARQUITECTURA

SUSCRIPCIONES, ADQUISICIONES Y COMENTARIOS

DIAG. 47 N° 15B - 50 CUARTO PISO

FACULTAD DE ARQUITECTURA - CENTRO DE INVESTIGACIONES

2853770 - 2326067

cifar@ucatolica.edu.co

www.ucatolica.edu.co

IMPRESIÓN:

TALLER LITOGRAFICO ESCALA

CALLE 30 N° 17-52 - 2878200

UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA

PRESIDENTE

EDGAR GÓMEZ BETANCOURT

VICEPRESIDENTE

FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ ORTIZ

RECTOR

FRANCISCO JOSÉ GÓMEZ ORTIZ

VICERRECTOR

ÉDGAR GÓMEZ ORTIZ

DECANA ACADÉMICA

LUCÍA CHAVES CORREAL

DIRECTORA DE INVESTIGACIONES

MARÍA EUGENIA GUERRERO

EDICIONES Y PUBLICACIONES

STELLA VALBUENA GARCÍA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DECANO

WERNER GÓMEZ BENÍTEZ

DIRECTOR DE DOCENCIA

AUGUSTO FORERO LA ROTTA

DIRECTOR DE EXTENSIÓN

CARLOS BELTRÁN PEINADO

DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN

JUAN CARLOS PÉRGOLIS V.

GESTIÓN DE CALIDAD

JORGE GUTIÉRREZ MARTÍNEZ

COMITÉ ASESOR DE CARRERA

FACULTAD DE ARQUITECTURA:

ÁLVARO BOTERO ESCOBAR

FERNANDO MONTENEGRO

OCTAVIO MORENO

SAMUEL RICARDO VÉLEZ

WILLY DREWS

REVISTA DE ARQUITECTURA

DIRECTOR

WERNER GÓMEZ BENÍTEZ

EDITOR

CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA

COMITÉ EDITORIAL

WERNER GÓMEZ BENÍTEZ

CÉSAR A. ELIGIO TRIANA

JUAN CARLOS PÉRGOLIS

CARLOS BELTRÁN PEINADO

HERNANDO VERDUGO REYES

COMITÉ CIENTÍFICO INTERNO

AUGUSTO FORERO LA ROTTA

GÉRMAN DARIO CORREAL

ELVIA ISABEL CASAS MATIZ

JAVIER PEINADO PONTON

COMITÉ CIENTÍFICO EXTERNO

SONIA BERJMAN

ARGENTINA

JORGE GRANÉ DEL CASTILLO

COSTA RICA

BEATRIZ GARCÍA MORENO

BOGOTÁ - COLOMBIA

JORGE ALBERTO VILLAMIZAR

BUCARAMANGA - COLOMBIA

DISEÑO & IMAGEN

DISEÑO Y

MONTAJE: CÉSAR A. ELIGIO TRIANA

AFICHE: MAURICIO PÉREZ

TRADUCCIÓN: CARLOS ÁLVAREZ

EL DOCTOR WERNER, EL DECANO

Segundo semestre de 1988. Gran parte del piso de la Facultad era una sala de reuniones con vista al atardecer. Los profesores y el decano charlaban en torno al café bajo la luz anaranjada del sol que suele aparecer a esa hora: *-Es cuestión de crear el ambiente para que la gente se encuentre y dejarla trabajar...* dijo el decano. *-Hay que incentivar el grupo y lo primero que se necesita es un sitio de encuentro, agregó.*

Hoy la Facultad está acreditada de Alta Calidad por el Ministerio de Educación Nacional y validada internacionalmente por el R.I.B.A., el plan de estudios está en constante revisión, los proyectos apuntan a nuevas carreras y posgrados, la cantidad de nuevos alumnos matriculados evidencia el reconocimiento de la comunidad; sin dudas, la fórmula fue exitosa y en cada reunión, en cada presentación, cada vez que se habla de los logros de la Facultad, el doctor Werner señala los méritos de los colaboradores...

Ahora que celebramos sus treinta años en la decanatura, no quisiéramos hablar del grupo -como él lo hace siempre- sino de la visión de futuro que tuvo como decano para organizar, coordinar e integrarse a ese equipo, del cual es el centro, porque en su pensamiento siempre estuvo presente el modelo de Facultad que quería, también el modo para lograrla a través de un grupo, casi una familia que trasciende el trabajo y se confunde en la amistad. Porque las cosas se hacen bien cuando nos sentimos bien.

Treinta años en la decanatura es mucho tiempo, tanto tiempo que permitió convertir la Facultad en un club de amigos, como observó uno de los visitantes extranjeros. *-Eso es mérito del decano,* le respondió alguien. El visitante citó una frase del historiador Robert Bloch: *"más que creer en un programa, hay que amarlo"*. Eso se logra tejiendo una red de afecto entre quienes lo integran, concluimos.

Doctor Werner, muchas gracias por estos treinta años que le han permitido crear la Facultad que siempre quiso, gracias también por permitirnos compartir ese sueño.

CONTENIDO

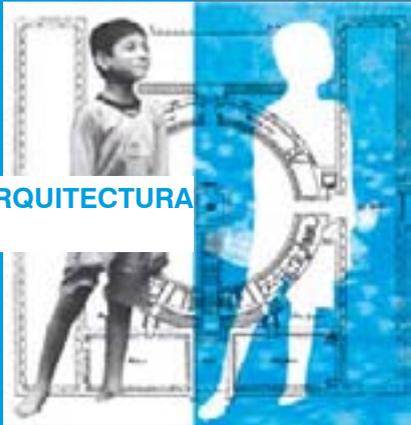
CIUDAD Y ARQUITECTURA

5-47



PEDAGOGÍA EN ARQUITECTURA

48-63

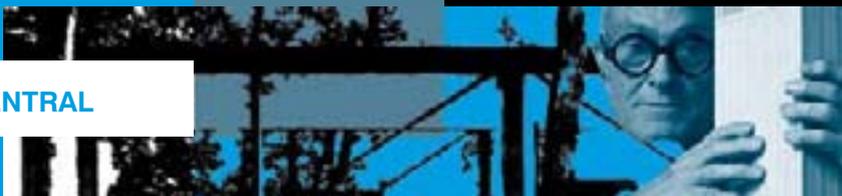


INVESTIGACIONES

64-84



AFICHE CENTRAL



LA VIVIENDA OBRERA UN ELEMENTO MODERNIZADOR

LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN BOGOTÁ 1918-1942

YENNY MILENA DIAZ COTRINO

PÁG. 5

EL FERROCARRIL Y LA ESTRUCTURA LINEAL

BOGOTÁ, 1889-1938

NANCY ISABEL OJEDA ZABALA

PÁG. 13

LA ARQUITECTURA Y EL PODER EN BOGOTÁ DURANTE EL GOBIERNO DEL GENERAL GUSTAVO ROJAS PINILLA, 1953-1957

DORIS GARCÍA DE MONCADA

PÁG. 18

ROGELIO SALMONA UN RECORRIDO QUE NO TERMINA

CÉSAR ANDRÉS ELIGIO TRIANA

PÁG. 26

INVITADOS

PROYECTOS DE PLANEACIÓN DEL PAISAJE.

ENSOÑACIONES SOBRE LO SILVESTRE EN BOGOTÁ

DIANA WIESNER CEBALLOS

PÁG. 28

EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y LA RESTAURACIÓN EN LA CIUDAD DE PANAMÁ

LA ACCIÓN DEL ESTADO: RECUPERACIÓN DEL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD DE PANAMÁ

ARIEL ESPINO

PÁG. 38

LA INICIATIVA PRIVADA: REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA EN EL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD

DANIEL YOUNG

PÁG. 42

ACCIÓN MIXTA: ESTADO-ENTIDAD PRIVADA

FÉLIX DURÁN ARDILA

PÁG. 44

DOCENTE

EL PROYECTO DE ARQUITECTURA COMO FORMA DE PRODUCCIÓN DE CONOCIMIENTO:

HACIA LA INVESTIGACIÓN PROYECTUAL

GERMÁN DARÍO CORREAL P.

PÁG. 48

ESTUDIANTE

LA CIUDAD,

¿ESPACIO TRANSFORMADO O DESTRUIDO?

CHRISTIAN CASALLAS

PÁG. 59

LA CONSTRUCCIÓN SOCIO - SIMBÓLICA EN LAS LOCALIDADES 1 Y 7

AUGUSTO FORERO

PÁG. 64

FUNCIÓN, USO, ACTIVIDAD Y VOCACIÓN.

URBANIZACIÓN "LA MERCED" UN CASO DE ESTUDIO

ELVIA ISABEL CASAS MATIZ

PÁG. 73

DISEÑO CONSTRUCTIVO.

ESTADO DEL ARTE

MANUEL NEIRA

PÁG. 81

PHILIP JOHNSON

ARQUITECTURA

Ciudad y Arquitectura

“ENHIESTA Y SÓLIDA, ARROGANTE EN SU DESNUDA ARQUITECTURA. LA CHIMENEA DE LA FÁBRICA SIMBOLIZA UN MONOLITO ERIGIDO AL TRABAJO. EL NEGRO HUMO QUE SE ESCAPA DE SU BOCA, SE DESPLIEGA SOBRE EL FIRMAMENTO COMO UNA BANDERA.”

FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA. Colombia en marcha. 13 Junio 1953 - 1954. Teniente General Gustavo Rojas Pinilla. Bogotá: FAC. “1954”. s.p.

EL FERROCARRIL Y LA ESTRUCTURA LINEAL, BOGOTÁ, 1889-1938

Docente

NANCY ISABEL OJEDA ZABALA

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA -
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA

Arquitecta, Universidad Católica de Colombia
Magíster en Historia, Universidad Pedagógica y
Tecnológica de Tunja (UPTC).
Docente del área de Teoría Arquitectónica,
Universidad Católica de Colombia
Analista de Proyectos Curaduría Urbana 4
niojeda@ucatolica.edu.co

RESUMEN

Hacia finales del siglo XIX e inicios del siglo XX Bogotá iniciaba un cambio en su estructura morfológica y social a causa de la aparición de las primeras manifestaciones de elementos tecnológicos y mecanismos propios del progreso de Europa Occidental, transformando así los conceptos e ideologías de los habitantes urbanos. El ferrocarril representa uno de los elementos estructurantes más importantes en la ciudad, no solamente por su efecto sobre el crecimiento y el trazado urbano, sino también por las transformaciones que genera en las relaciones entre los sectores en desarrollo de la ciudad.

De esta manera constituye una manifestación de la modernización de Bogotá, que consolidó la forma del crecimiento de la ciudad y de sus tensiones urbanas, contribuyendo a la transformación de la estructura morfológica, social y espacial, con incidencia directa en el campo cultural, tecnológico e ideológico de sus gentes.

PALABRAS CLAVE

Espacio urbano, urbanismo, forma urbana, evocación, modernización, ferrocarril.

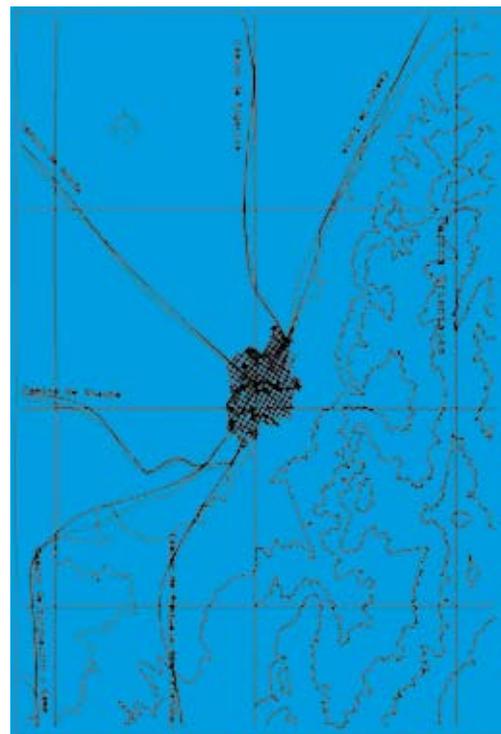
THE RAILROAD AND THE LINEAL STRUCTURE, BOGOTÁ 1889-1938

Toward the end of the XIX century and the start of the XX century, Bogotá began a change in its morphological and social structure because of the appearance of the first manifestations of technological elements and mechanisms characteristic of the progress of Western Europe, it transformed the way concepts and the urban inhabitants' ideologies. The railroad represents one of the elements most structuring important in the city, not only for its effect on the growth and the urban layout, but also for the transformations that it generates in the relationships among the sectors in Development of the city.

This way it constitutes a manifestation of the modernization of Bogotá that consolidated the form of the growth of the city and of their urban tensions, contributing to the transformation of the morphological, social and space structure, with direct incidence in the cultural, technological and ideological aspects of the inhabitants.

KEY WORDS

Urban space, urbanism, forms urban, evocation, modernization, railroad.



PLANO RED DE CAMINOS ANTIGUOS DE SANTA FE Y SU
RELACIÓN GEOGRÁFICA CON LOS CERROS ORIENTALES

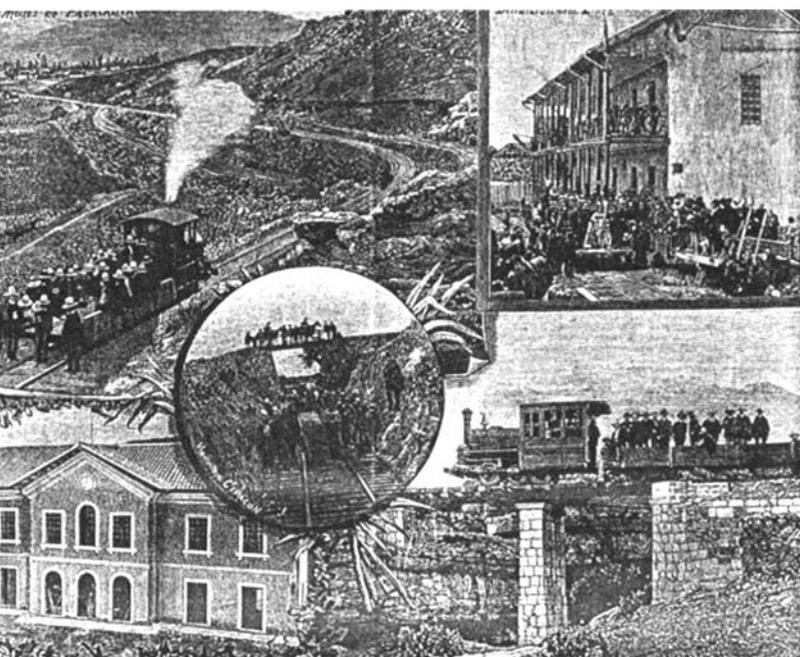
MARTÍNEZ, Carlos. Santa fe, capital del nuevo Reino
de Granada

Las condiciones de transporte que presidían a la llegada de los ferrocarriles, fueron referidas por historiadores e informadores viajeros de la época, los únicos transportes usados en este momento eran las piernas de sus pobladores, la mula y para las clases sociales más favorecidas,¹ el empleo de los caballos o "tercios"². El casco urbano de Bogotá era muy estrecho y su desarrollo había sido muy lento, durante mucho tiempo la sociedad bogotana se enfrentó a una movilización dispendiosa, que como consecuencia produjo una comunidad con actividades pasivas que no implicaban grandes desplazamientos, el casco urbano de Bogotá era muy estrecho y su desarrollo había sido muy lento.

Hacia 1880 la construcción ferroviaria se vio rodeada de enormes dificultades impuestas por la accidentalidad geográfica: cordilleras, selvas, ríos y desiertos, que finalmente no consiguieron impedir que el ferrocarril uniera puertos con ciudades, ranchos con estancias, plantaciones con pueblos. Paralelo a estos acontecimientos, las brigadas de obreros que tendían las vías iban dejando huellas de nuevos asentamientos en el territorio, generando caseríos que algunas veces perduraron y crecieron y otras, sencillamente se desvanecieron tan rápido como se originaron y, en pocos días no lograron dejar

1 ACEVEDO, Jorge y AZUERO, Juan. El desarrollo urbano y el transporte en Bogotá: resumen de estudios principales 1936-1978. Instituto SER, Bogotá, 1979.

2 Tercios: cargadores humanos de procedencia indígena o negra que transportaban personas y mercancías por caminos inaccesibles a las bestias por su tortuosidad o por efectos de las lluvias torrenciales. En: PEREZ, Edmundo. Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia. Revista Bitácora urbano/ territorial. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes. No. 2. Julio de 1998. p. 11



PANORAMA GENERAL DE LOS FERROCARRILES EN LA SABANA DE BOGOTÁ
Fundación misión Colombia. Historia de Bogotá. Tomo II. Siglo XIX



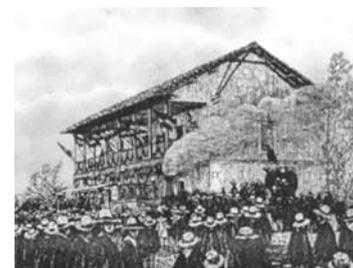
POBLACIÓN RURAL EN LA SABANA DE BOGOTÁ
Atlas histórico de Bogotá. 1538 – 1910



POBLACIÓN BOGOTANA A FINALES DEL SIGLO XIX
Atlas histórico de Bogotá. 1538-1910



PANORAMA DE BOGOTÁ A FINALES DEL SIGLO XIX
Atlas histórico de Bogotá. 1538 – 1910



FERROCARRIL DE LA SABANA
Fundación misión Colombia. Historia de Bogotá. Salvat Villegas. Tomo II. Siglo XIX. 1988

registro alguno. El ferrocarril aceleró importantes procesos de integración territorial y de mercados. Como empresa mercantil, generó unas veces grandes beneficios y otras, fuertes pérdidas a sus propietarios y gestores. Puede afirmarse que este elemento, producto de la tecnología, revolucionó el mundo durante el siglo XIX y buena parte del XX.

Con la llegada del ferrocarril a Bogotá se rompió el esquema de ciudad pre-moderna y la ciudad se expandió hacia la zona norte y occidente: “en el primer sentido se encontraban localizadas haciendas de gran tamaño y en el segundo, el naciente comercio y consolidación de la industria. Frente a una fase que es tardía con respecto a otras ciudades capitales de su misma importancia, los habitantes afrontaron el progreso con una mentalidad agraria o tradicional”.³

Con el cambio en la estructura morfológica y social cambia también el panorama y Colombia logra la modernización del ámbito urbano gracias a las pequeñas transformaciones físicas de la ciudad, a través de elementos modernos que tuvieron resonancia y empezaron a generar nuevas inquietudes en el pensamiento sobre de la noción de ciudad.

La formación del pensamiento moderno crítico permitió que la ciudad se volviera un discurso inquietante en el cual las necesidades de la población, la política y la nueva percepción de la ciudad cobraron importancia, permitiendo ver la evolución de las clases sociales y otros aspectos interesantes que de alguna manera contaminaron nuestra sociedad y se relacionaron directamente con las costumbres tradicionales o de la ideología del momento.

Para el desarrollo de esta investigación se toma como referencia la teoría de Aldo Rossi, la cual enuncia en La Dimensión Urbana que “El crecimiento morfológico de la ciudad se iniciaría con el desarrollo de los medios de transporte individuales y con la plena eficiencia de todos los medios de transporte destinados al trabajo. Por esta razón los lugares de residencia se volvieron más independientes de los lugares de trabajo”.⁴ Si bien el tren no es un medio de transporte individual, sino colectivo, este produjo en Bogotá el desplazamiento de la vivienda hacia las afueras del núcleo urbano.

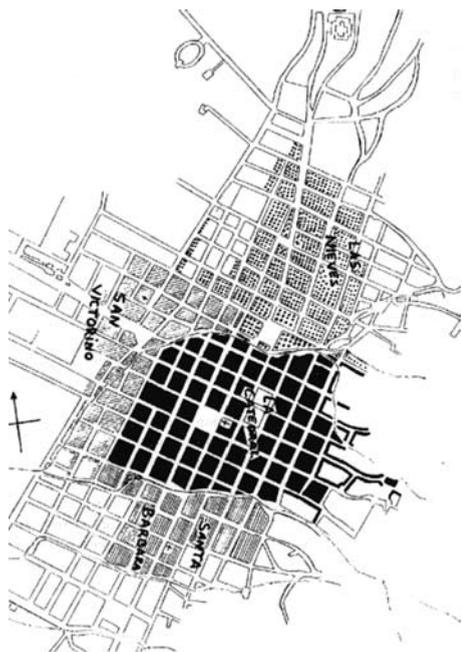
Estos asentamientos limítrofes con la ciudad mantuvieron cierta proximidad con la Plaza de Bolívar mediando distancias, elemento que se ve claramente entre el centro urbano de Bogotá y el desarrollo de Chapinero, que conformaron una estructura lineal.

Las clases privilegiadas aprovecharon la oportunidad y salieron de la ciudad para “centrarse en haciendas en la Sabana de Bogotá”.⁵ Las distancias empezaban a hacerse razonables y los lugares por donde pasaba el corredor férreo se hacían cada vez más asequibles, produciendo un choque entre lo rural o limítrofe de la urbe tradicional.

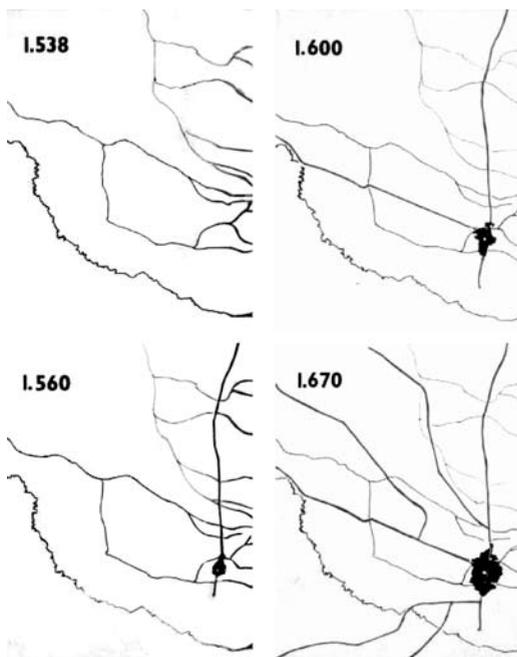
La estructura lineal generada por las ferrovías creó la necesidad de enlace económico y poblacional entre las zonas de cultivos y los centros de abastecimiento. Frente a este contexto es preciso remitirse al teórico italiano Carlo Aymonino, quien califica la teoría de la ciudad lineal como una propuesta “para absorber los fenómenos de urbanización, al margen de las ciudades existentes”.⁶

Así la ciudad creció jalonada por los nuevos medios de transporte: el recorrido del ferrocarril en Bogotá constituyó un elemento que fortaleció el desarrollo morfológico urbano, y sus habitantes que generalmente cumplían todas sus actividades en un área limitada, comenzaron a desplazarse hacia las afueras, lo cual ayudó al desarrollo de la empresa turística que animó la movilidad hacia los centros de veraneo aledaños a la Capital.

El Ferrocarril proporcionó a Bogotá un amplio campo de expansión facilitando la comunicación con otros pueblos por medio del transporte de carga y de pasajeros: En 1882 comenzó a funcionar el primer tramo del ferrocarril de la Sabana que conectaba Bogotá con Facatativá, enlazando las poblaciones de Engativá y Fontibón. Posteriormente se extendió hasta Girardot, que se convirtió en un centro turístico y de veraneo de los capitalinos. Dentro de la ciudad esta primera trocha férrea que partía desde la Estación de la Sabana hacia sectores urbanos en desarrollo, se convertiría más tarde en uno de los núcleos industriales más importantes de la creciente Bogotá.



PLANO DE BOGOTÁ, LA CIUDAD FUNDACIONAL Y SU EXTENSIÓN EN PARROQUIAS
 Plano de las parroquias de Bogotá, Archivo General de la Nación



PLANO DE CRECIMIENTO URBANO DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ 1538, 1560, 1600 Y 1670
 Plano original Fedesarrollo. Archivo General de la Nación



PLANO DE RUTAS DEL FERROCARRIL QUE ATRAVIESAN LA CIUDAD DE BOGOTÁ FERROCARRIL DEL NORTE Y FERROCARRIL DE LA SABANA. INCLUYE LAS QUINTAS Y ESTANCIAS DE LA PERIFERIA NORTE
 CARRASQUILLA BOTERO, Juan. Quintas y estancias

El ferrocarril del Norte, que conectaba la capital del país con Boyacá, es el primer medio de transporte interurbano, ya que unió las estaciones de La Caro, Usaquen y la Calle 66. Se extendía desde la calle 23 hasta el barrio Chapinero, marcando una clara frontera entre las quintas -ubicadas al oriente de la carrilera- y los barrios de menores condiciones económicas -situados al occidente de la vía férrea. Esta es una de las grandes huellas que dejó el paso del ferrocarril por la ciudad de Bogotá: las clases menos favorecidas se asentaron cerca a la carrilera puesto que la empresa del ferrocarril no ejerció control alguno sobre sus tierras. Así armaron ciudad o mejor, la desarticularon al construir sin tener en cuenta la proyección de expansión y el proceso de urbanización continua que se había planteado hasta el momento.

La ciudad de Bogotá, cuyo trazado urbanístico es el de una ciudad en cuadrícula, "con ángulos rectos que dan forma a las calles y carreras, al empalmar las quintas -que más tarde se consolidaron como barrios- con el casco urbano, empieza a sufrir la fragmentación y la no correspondencia de la ciudad en su trazados viales",⁷ apareciendo los primeros problemas urbanísticos. Así, a través de todo lo anterior se puede ver que este transporte articuló y a la vez, desarticuló la ciudad.

Los ferrocarriles en la Sabana de Bogotá siguieron la estructura de los antiguos caminos de herradura que permitieron comunicarlos con las demás regiones del país. Estas tres vías férreas reafirmaron la estructura radial de caminos que se presenta desde antes de la colonización, la cual sirvió como base para construir las redes de los ferrocarriles del



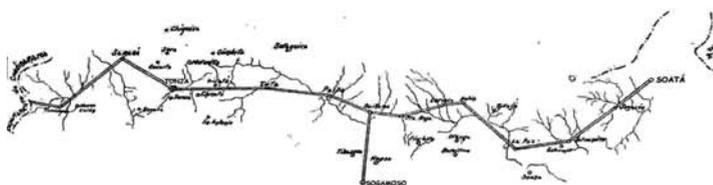
FERROCARRIL DEL SUR



FERROCARRIL CENTRAL DEL NORTE
 SEGUNDA SECCIÓN (BOGOTÁ-BUCARAMANGA)



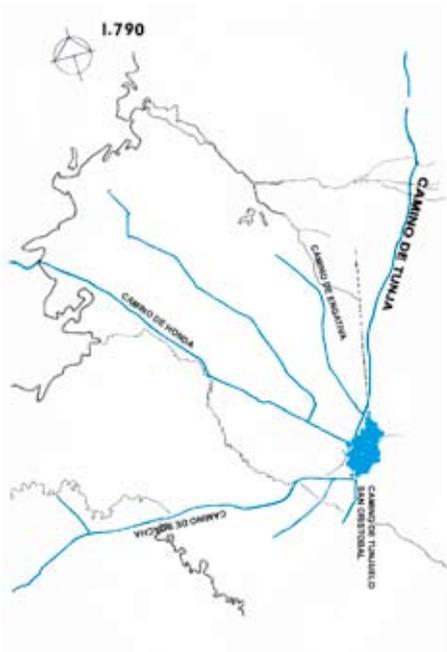
FERROCARRIL DEL NORDESTE en el Departamento de Cundinamarca



FERROCARRIL DEL NORDESTE en el Departamento de Boyacá

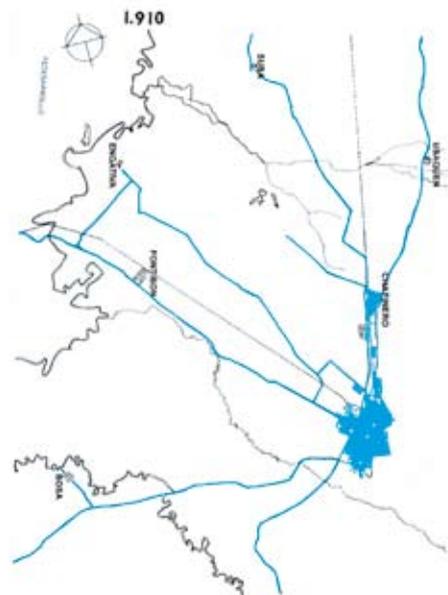
PLANOS DE LOS FERROCARRILES QUE SE CONECTAN CON BOGOTÁ
 MONSALVE, diego. Colombia cafetera. Barcelona: Artes graficas.

3 SAMPER, Andrés. Cuando Bogotá tuvo tranvía. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, No. 88, 1973. p. 44-52.
 4 ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gilli, 1995. p. 47-57
 5 CARRASQUILLA BOTERO, Juan. Quintas y estancias de Santafé de Bogotá. Bogotá: Banco Popular, 1989. p. 30-80
 6 AYMONINO, Carlo. El Significado de las Ciudades. Madrid: H. Blume, 1981. p. 87-95
 7 MARTÍNEZ, Carlos. Bogotá sinopsis sobre su evolución urbana. Bogotá: Escala, 1976. p. 20



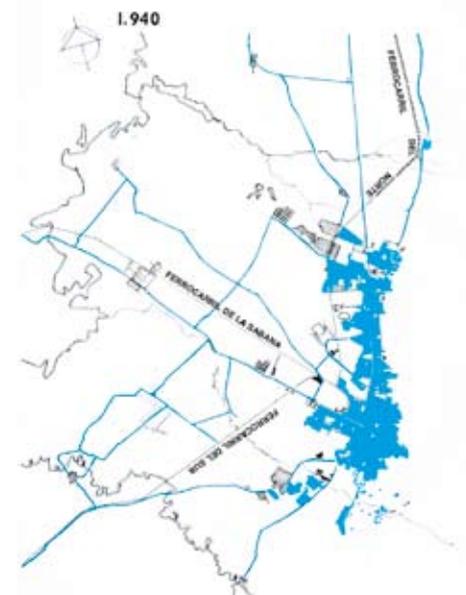
ESTRUCTURA DE LOS ANTIGUOS CAMINOS DE HERRADURA 1790

Plano original. Fedesarrollo. Archivo General de la Nación



LOS CENTROS FUNDACIONALES Y SU CONECTIVIDAD CON BOGOTÁ: USAQUEN, SUBA, ENGATIVA, FONTIBÓN, Y USME

Plano original. Fedesarrollo. Archivo General de la Nación



LAS LÍNEAS FÉRREAS: NORDESTE, NORTE, SABANA Y SUR Y EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ

Plano original. Fedesarrollo. Archivo General de la Nación

Norte, del Nordeste, del Sur, del Oriente y de la Sabana, que confluyeron sobre el casco urbano de Bogotá en un lugar todavía periférico al occidente, donde se localizaron las estaciones de carga y pasajeros.

Los dos trazados más importantes anteriores a la colonia son el camino del Norte y el del Occidente, entre los cuales se encontraba una extensa red de vías que mantenía unida la que hoy conocemos como Bogotá y a su vez le permitía comunicarse con el resto del territorio nacional. Estos ejes de crecimiento y movilidad de la ciudad siguieron siendo usados por el tren como los corredores de comunicación más importantes para acceder al resto del país.

Cada uno de los elementos y eventos anteriormente mencionados hicieron que la antigua ciudad de Bogotá se enfrentara a un fuerte proceso de innovación dentro de su marco tradicional. En gran parte éstos se camuflaron al ser asimilados por la estructura tradicional de la ciudad, la cual guardó en cierta medida sus rasgos -característica que se repitió en otras ciudades latinoamericanas de mayor o menor tamaño.

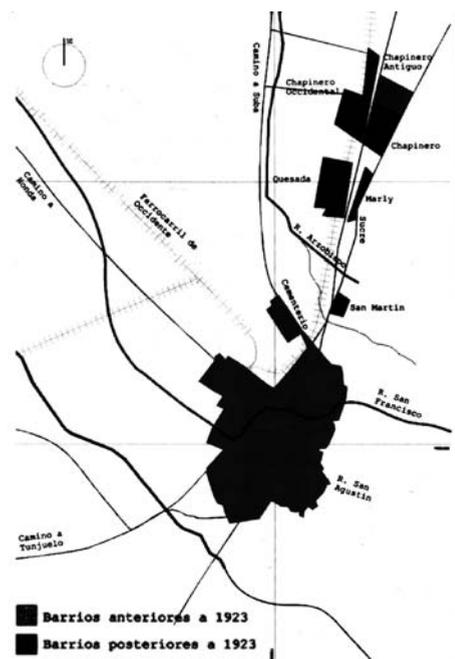
Durante los primeros años del siglo XX el crecimiento de Bogotá no había sido muy notorio respecto a otras ciudades latinoamericanas, y la explosión demográfica urbana no se había materializado aún. Sin embargo, hacia los años veinte se comenzó a ver una serie de elementos que transformaban por completo la ciudad: Bogotá empezó a extenderse fuera del recuadro de la ciudad antigua a través de la formación de barrios -que surgieron debido a los diferentes procesos de modernización y que permitieron el ensanche de la ciudad. Posteriormente se comenzaron a ocupar las áreas vacías que se habían generado entre la parte antigua y los nuevos barrios. De esta manera se crearon nuevos espacios urbanos que si bien no fueron planeados, permitieron a los urbanistas crear una serie de sitios públicos.

Para la conmemoración del Cuarto Centenario de fundación de Bogotá (1938), se presenta una transformación notoria en varios aspectos de la ciudad entre estos: la construcción de instituciones estatales, centros educativos, hospitales, teatros, parques y otros tipos de lugares dedicados a

la colectividad. En cuanto a las viviendas de las élites altas, se reemplazaron las grandes casonas de herencia colonial, por los palacios o edificios familiares de estilo Neoclásico; en cuanto a la infraestructura de los servicios públicos, se promovió el transporte colectivo urbano con el tranvía, y regionales con el ferrocarril que conecta a la ciudad con el territorio sabanero y con el principal afluente nacional, el río Magdalena, lo cual permitió todo tipo de intercambio comercial.

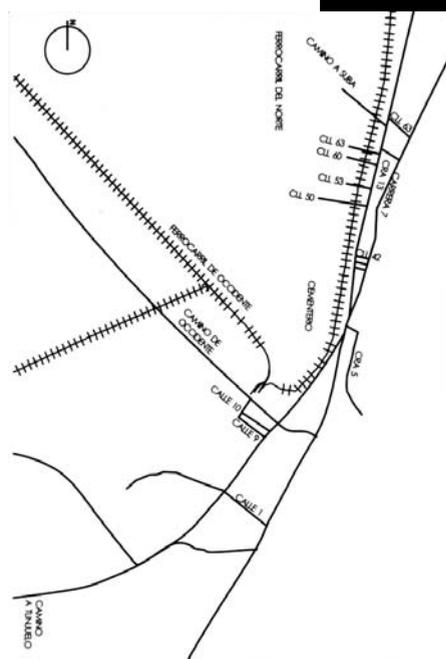
El espacio que muestra la innovadora ciudad no es creado a partir de elementos urbanos básicos, sino es el resultado de la extensión de la nueva malla vial, red de servicios públicos, implementación de equipamientos y diseño de espacios de interés colectivo. Es así como la ciudad de barrios crece y se independiza de la ciudad antigua que para el momento contaba con la infraestructura mínima requerida. La concepción rural de los nuevos barrios que se observan como expresiones suburbanas promovidos por el sector privado, se dan como un fragmento independiente con cualidades periféricas que pasadas varias décadas se van adaptando a la urbe consolidada. Es así como el ferrocarril es una manifestación de la modernización de Bogotá a inicios del siglo XX, que dio forma al crecimiento y permitió enlazar algunos de los barrios periféricos del momento, materializados en los espacios que fueron agentes urbanizadores del ferrocarril y contribuyeron a la transformación de la estructura morfológica y social de Bogotá.

La concepción de "ciudad lineal" que califica desde un punto morfológico a esta fase de la ciudad de Bogotá, esta básicamente argumentada en el hecho que la trama urbana se va estableciendo a través de la huella del trazado de la estructura antigua de caminos hispánicos y de los canales que se van enlazando a éstos, dando una sensación de ciudad separada o fragmentada, que va generando vacíos en su proceso de expansión, y cuyo único nexo es un sistema vial ramificado que permite conectarse siempre en el sentido norte-sur. Se puede ver que el modelo de ciudad lineal, se construye con la adición de elementos a la ciudad antigua sin presentar continuidad en su proyección urbana.



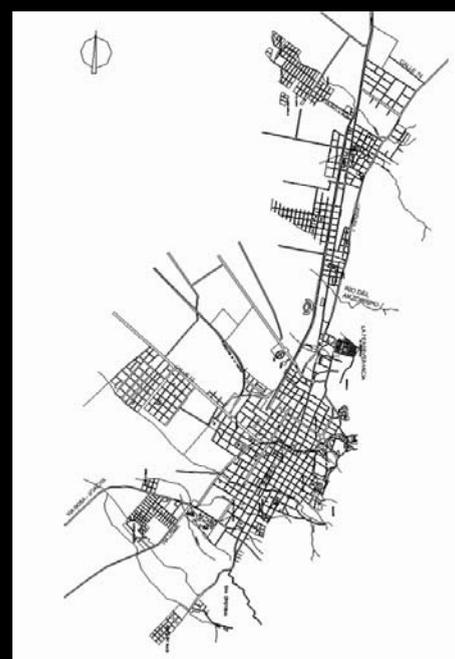
FORMACIÓN DE LA CIUDAD LINEAL DE BOGOTÁ 1900-1913

Plano de Bogotá de 1913. Archivo General de la Nacional



ESTRUCTURA DE LOS CAMINOS DE HERRADURA DE BOGOTÁ, SOBRE PUESTAS LAS VÍAS FERREAS

Plano de Bogotá de 1913. Archivo General de la Nacional



BOGOTÁ 1933, FORMACIÓN DE LA CIUDAD LINEAL Y NUEVOS BARRIOS RESIDENCIALES

Plano de Bogotá de 1933. Archivo General de la Nacional

CONCLUSIONES

La modernización europea del siglo XIX llegó a Bogotá afectando el desarrollo de la ciudad de tres maneras específicas: La primera en el avance espacial de la ciudad o territorialidad urbana a través del empleo de los elementos modernos en la construcción de ciudad; La segunda en la conformación de una nueva concepción de la ciudad como un ente que responde a las dinámicas propias de su actividad y evolución; La tercera en la valoración que se tiene acerca de la ciudad como proyección de imagen o reflejo de un estado de vida que no sólo se comercializa a nivel local, sino se pretende mostrar a nivel global.

El ferrocarril fue un elemento que estimuló el crecimiento y progreso en Bogotá, además del desarrollo morfológico de la ciudad, pues además de crear rutas de desplazamiento a lo largo y ancho de la ciudad, propició que sus habitantes -que cumplían todas sus actividades en un solo lugar- cuando apareció este medio de transporte, se movilizaran a las afueras de la ciudad en busca de una mejor calidad de vida, lo que estimuló la extensión urbana, la creación de una estructura lineal entre el casco antiguo y los nuevos barrios. La ciudad pasó por una fase de ensanche urbano y dinámicas que le permitieron tener un desarrollo longitudinal a lo largo de sus vías férreas, sin plantearse un modelo organizado de ciudad. Esto tuvo como resultado un desarrollo paralelo a los cerros orientales sobre el eje del ferrocarril del norte donde, la ciudad va creciendo por barrios que se poblaron inicialmente al costado oriental de la vía y más tarde cuando la vía férrea es desplazada hacia la hoy carrera 30, se permitió la extensión y densificación de los barrios paralelos a la misma, consolidando en uno y otro sentido esta ciudad en su estructura lineal.

REFERENCIAS

- ACEVEDO, Jorge y AZUERO, Juan. El desarrollo urbano y el transporte en Bogotá: resumen de estudios principales 1936-1978. Bogotá: Instituto SER, 1979.
- AYMONINO, Carlo. El significado de las ciudades. España: H. Blume, 1981.
- CARRASQUILLA BOTERO, Juan. Quintas y estancias de Santa Fe de Bogotá. Bogotá: Banco Popular, 1989.
- MARTÍNEZ, Carlos. Bogotá, sinopsis sobre su evolución urbana. Bogotá: Escala, 1976.
- ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gilli, 1995.
- SAMPER, Andrés. Cuando Bogotá tuvo tranvía. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1973. No. 88, p. 44-52.
- PEREZ, Edmundo. Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia. En: Revista Bitácora urbano/territorial. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes. No. 2. Julio de 1998.

La REVISTA DE ARQUITECTURA es una publicación seriada de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia, dirigida a la comunidad académica y profesional de las áreas afines a la disciplina. El primer número se publicó en 1999 y continúa con una periodicidad anual. Se estructura en tres secciones correspondientes a las líneas de investigación aprobadas, a saber:

Cultura y espacio urbano. En esta sección se publican los artículos que se refieran a fenómenos sociales en relación con el espacio y el territorio urbano.

Proyecto arquitectónico. Esta sección presenta artículos sobre el concepto de proyecto, entendido como elemento que define y orienta las condiciones proyectuales que devienen en los hechos arquitectónicos y la forma como éste se convierte en un proceso de investigación y de producción de conocimiento.

Tecnología apropiada. En esta sección se presentan artículos acerca de sistemas estructurales, materiales y procesos constructivos, medio ambiente y gestión, relacionados con el entorno social, cultural y ecológico.

Los artículos postulados deben corresponder a las categorías universalmente aceptadas como producto de investigación, ser originales e inéditos y sus contenidos responder a criterios de precisión, claridad y brevedad.

Como punto de referencia se pueden tomar las tipologías y definiciones de Colciencias para los artículos tipo 1, 2 y 3 que se describe la continuación:

- 1) *Artículo de investigación científica y tecnológica:* Documento que presenta, de manera detallada, los resultados originales de proyectos terminados de investigación. La estructura generalmente utilizada contiene cuatro apartes importantes: introducción, metodología, resultados y conclusiones.
- 2) *Artículo de reflexión:* Documento que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo fuentes originales.
- 3) *Artículo de revisión:* Documento resultado de una investigación terminada donde se analizan, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas, sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

INSTRUCCIONES PARA POSTULAR ARTÍCULOS

Presentar el artículo mediante comunicación escrita dirigida al Editor de la REVISTA DE ARQUITECTURA, en soporte digital y dos copias impresas, adjuntando hoja de vida del autor. En la comunicación escrita el autor debe expresar que conoce y acepta la política editorial de la Revista de Arquitectura, y cede todos los derechos de reproducción y distribución de su artículo.

Los artículos deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

En la primera página del documento se debe incluir

Título: En español e inglés y no exceder 15 palabras.

Subtítulo: Opcional, complementa el título e indica las principales subdivisiones del texto.

Datos del autor o autores: filiación institucional, formación académica, experiencia investigativa y correo electrónico o dirección postal. El orden de los autores debe guardar relación con el aporte que cada uno hizo al trabajo. Si aplica, también se debe nombrar el grupo de investigación, el postgrado del que el artículo es resultado, o el marco en el cual se desarrolla el documento.

Resumen analítico: Se redacta en un solo párrafo, da cuenta del tema, el objetivo, los puntos centrales y las conclusiones, no debe exceder las 150 palabras y se presenta español e inglés (Summary).

Cinco palabras clave: Ordenadas alfabéticamente y que no se encuentren en el título o subtítulo, debe presentarse español e inglés (*Keywords*), estas sirven para clasificar temáticamente al artículo.

La segunda página y siguientes tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

El cuerpo del artículo generalmente se divide en: Introducción, Metodología, Resultados y Discusión, y finalmente Conclusiones, luego se presentan las Referencias Bibliográficas, Tablas, Leyendas de las Figuras y Anexos.

Texto: Las páginas deben venir numeradas, a interlineado doble en letra de 12 puntos, la extensión de los artículos debe estar entre 2.500 y 4.500 palabras, a partir de la edición número 10, se debe seguir el estilo recomendado en el Manual para Publicación de la Asociación Americana de Psicología (APA), 5a edición. (Para mayor información puede visitar: <http://www.apastyle.org/>). Las notas aclaratorias no deben exceder más de cinco líneas o 40 palabras, de lo contrario estas deben ser incorporadas al texto general.

Siglas: En el caso de emplear siglas en el texto, cuadros, gráficos y/o fotografías, se deben proporcionar las equivalencias completas de cada una de ellas en la primera vez que se empleen. En el caso de citar personajes reconocidos se deben colocar nombres y apellidos completos, nunca emplear abreviaturas.

Gráficos: Las tablas, gráficos, diagramas e ilustraciones y fotografías, deben contener el título o leyenda explicativa relacionada con el tema de investigación que no exceda las 15 palabras y la procedencia (autor). Se deben entregar en medio digital independiente del texto a una resolución mínima de 300 dpi (en cualquiera de los formatos descritos en la sección de fotografía), según la extensión del artículo se debe incluir de 5 a 10 gráficos y su posición dentro del texto.

El autor es el responsable de adquirir los derechos y/o autorizaciones a que haya lugar, para imágenes y/o gráficos tomados de de otras fuentes.

Fotografía: Pueden ser entregadas en original para ser digitalizadas, de lo contrario se deben digitalizar con una resolución igual o superior a 300 dpi para imágenes a color y 600 para escala de grises. Los formatos de las imágenes pueden ser TIFF, PSD o JPG.

Planimetría: Se debe entregar la planimetría original en medio digital en lo posible en formato CAD y sus respectivos archivos de plumas, de no ser posible se deben hacer impresiones en tamaño carta con las referencias de los espacios mediante numeración y una lista adjunta. Deben poseer escala gráfica, escala numérica, norte, coordenadas y localización. En lo posible no debe tener textos, achurados o tramas.

PROCESO DE ARBITRAJE

El Comité Editorial es la instancia que decide la aceptación de los artículos postulados, el editor y el Comité seleccionan y clasifican los artículos que cumplan con los requisitos establecidos y asignan pares evaluadores, del proceso de arbitraje se emitirá alguno de estos conceptos que serán reportados inmediatamente al autor:

Aceptar el artículo, tal como fue entregado.

Aceptar el artículo con algunas modificaciones, se podrá sugerir la forma más adecuada para una nueva presentación, para lo cual el autor puede o no aceptar las observaciones, de ser así cuenta con ocho días hábiles para realizar los ajustes pertinentes.

Rechazar el artículo, en este caso se entregara al autor un comunicado, evidenciado la razón de la negación de publicación.

El Comité Editorial se reserva el derecho de aceptar o no la publicación del material recibido y si es necesario someterlo a procesos de corrección de estilo.

PARA LA POSTULACIÓN DE ARTÍCULOS Y MAYOR INFORMACIÓN:

Escribir a: cifar@ucatolica.edu.co o celigio@ucatolica.edu.co o la dirección, Diagonal 47 No. 15 b - 50 Cuarto piso CIFAR, Bogotá- Colombia, o comunicarse al 2326067.



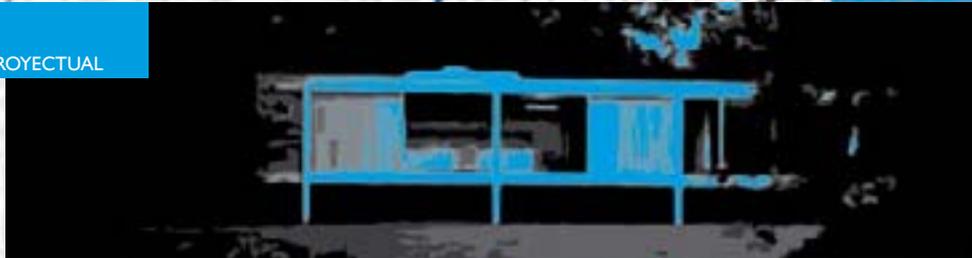
PROYECTOS DE PLANEACIÓN DEL PAISAJE
ENSOÑACIONES SOBRE LO SILVESTRE EN BOGOTÁ



LA ARQUITECTURA Y EL PODER EN BOGOTÁ DURANTE
EL GOBIERNO DEL GENERAL GUSTAVO ROJAS PINILLA, 1953-1957

PEDAGOGÍA EN ARQUITECTURA

EL PROYECTO DE ARQUITECTURA COMO FORMA DE
PRODUCCIÓN DE CONOCIMIENTO: HACIA LA INVESTIGACIÓN PROYECTUAL



LA CIUDAD
¿ESPACIO TRANSFORMADO O DESTRUIDO?



UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA - FACULTAD DE ARQUITECTURA

ACREDITACIÓN VOLUNTARIA DE ALTA CALIDAD OTORGADA
POR EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL



REVALIDACIÓN INTERNACIONAL DEL PROGRAMA DE
ARQUITECTURA OTORGADA POR EL ROYAL INSTITUTE OF
BRITISH ARCHITECTS, RIBA



LA CONSTRUCCIÓN SOCIO - SIMBÓLICA
EN USAQUEN Y BOSA

FUNCIÓN, USO, ACTIVIDAD Y VOCACIÓN.



DISEÑO CONSTRUCTIVO

INVESTIGACIONES EN ARQUITECTURA

