

1-1-2013

## **Obsolescencia funcional del patrimonio ferroviario. Bogotá, estación de la sabana. Estación Intermodal de la Sabana**

Rafael Antonio Villegas Puerto  
*Universidad de La Salle, Bogotá*

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura>

---

### **Citación recomendada**

Villegas Puerto, R. A. (2013). Obsolescencia funcional del patrimonio ferroviario. Bogotá, estación de la sabana. Estación Intermodal de la Sabana. Retrieved from <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura/134>

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Arquitectura by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact [ciencia@lasalle.edu.co](mailto:ciencia@lasalle.edu.co).

UNIVERSIDAD DE LA SALLE  
FACULTAD DE CIENCIAS DEL HÁBITAT  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
MODALIDAD DE GRADO II

---

**OBSOLESCENCIA FUNCIONAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO.  
BOGOTÁ, ESTACIÓN DE LA SABANA.**

Informe Final de Investigación Modalidad de Grado II  
Diseño Arquitectónico

**Estación Intermodal de La Sabana**

RAFAEL ANTONIO VILLEGAS PUERTO

Directora de Investigación: María Isabel Tello Fernández

Bogotá, Colombia 2013

## INDICE

	Pág
PRESENTACIÓN	1
INTRODUCCIÓN	1
<u>PARTE 1 PLANTEAMIENTO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN</u>	
Tema	2
Objeto de Estudio	2
Responsabilidad Social	2
Problema	2
Motivación	3
Resultados Esperados	3
Pregunta Problema	5
Hipótesis	5
Objetivo	5
Objetivos Específicos	6
<u>PARTE 2 CONOCIMIENTO DEL PROBLEMA Y DEL OBJETO DE ESTUDIO.</u>	
Estado del Arte	8
Dimensión Físico Espacial	8
- El BIC en Relación con la Ciudad	11
- Zona de Influencia	11
- Análisis Urbano (DOFA)	14

Dimensión Temporal	19
Referentes de estudio	26
Dimensión Social	
- Marco Normativo	28
- Fuentes Orales y Conocimiento Cualitativo	
○ Encuesta	29
○ Entrevista	31

### PARTE 3 TEORIZACIÓN Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

Marco Teórico	35
Marco Conceptual	40
Valoración Integral del Bien de Interés Cultural	41

### PARTE 4 DEFINICIÓN DE CRITERIOS PROYECTUALES

Criterios de Intervención	43
Criterios proyectuales	44
Justificación de uso	47

### CONCLUSIONES 49

### BIBLIOGRAFIA

### CIBERGRAFIA

### ANEXOS



**OBSOLESCENCIA FUNCIONAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO.  
BOGOTÁ, ESTACIÓN DE LA SABANA.**

**INTERMODAL ESTACIÓN CENTRAL DE LA SABANA**



Informe Final de Investigación Modalidad de Grado II  
Diseño Arquitectónico

**RAFAEL ANTONIO VILLEGAS PUERTO**

Directora de Investigación: María Isabel Tello Fernández

Bogotá, Colombia 2013

## **OBSOLESCENCIA FUNCIONAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO**

### **Bogotá, Estación de la Sabana.**

#### **PRESENTACIÓN.**

El presente trabajo, es el producto de la investigación de doce semanas de la modalidad de grado de diseño arquitectónico, en noveno semestre del programa de Arquitectura. Trabajo que, en esta etapa, busca el conocimiento exhaustivo del estado del arte referente al conjunto patrimonial de la Estación de La Sabana, con el fin de reconocerlo en todas sus dimensiones y consolidar una base teórica consistente para el futuro avance en el proceso de tesis, para obtener el título de Arquitecto de la facultad de Ciencias del Hábitat de la Universidad de La Salle.

#### **INTRODUCCIÓN.**

El protocolo de tesis plantea el guion seguido en la investigación, que apunta al conocimiento exhaustivo y detallado del conjunto patrimonial de La Estación de La Sabana, para lo que es fundamental la recolección de información y su análisis, contextualizándola en tiempo y espacio, con el fin de llegar a tener los criterios necesarios para determinar los elementos importantes en la misma investigación y determinar el problema. En este orden de ideas obtener la evidencia y las herramientas para la consulta y clasificación de un marco teórico pertinente en el que se enmarca el trabajo.

Fundamentalmente se pueden establecer dos grandes cuerpos en el protocolo. En el primero, que va desde la presentación hasta el estado del arte, en este se condensa toda información que pone en el centro de la investigación lo que ha sido La estación de la Sabana a través de la historia como elemento edilicio y en relación con la ciudad, tratando de identificar las dinámicas, hechos, eventos y condiciones que llevaron al conjunto patrimonial ferroviario al estado actual. El segundo está protagonizado por el marco teórico y el marco conceptual. Con el marco teórico se presentan los autores y las teorías que han hecho importante avances en las diferentes dimensiones del problema abordado y que son relevantes en cada uno de sus campos investigativos dándole así el carácter riguroso que la investigación de tesis amerita. Se encuentra en este marco la conceptualización sobre el patrimonio, la obsolescencia, la restauración, la valoración de elementos patrimoniales y la recuperación de áreas centrales abandonadas o infrautilizadas, con teóricos como Francoise Choay, Javier Rivera Blanco, Viollet Le Due, John Ruskin, Camilo Boito y Eduardo Rojas

En el marco conceptual se hace la abstracción de conceptos del marco teórico con el propósito de ser aplicados y puestos en valor para la aproximación al problema, al objeto de estudio y lograr la visión particular con la que la tesis aborda el problema y la posible intervención del objeto de estudio.

## TEMA.

La relación entre obsolescencia funcional y física de conjuntos patrimoniales ferroviarios y deterioro urbano.

## OBJETO DE ESTUDIO.

La incidencia de la rehabilitación funcional de conjuntos patrimoniales ferroviarios y procesos de revitalización urbana en zonas céntricas: el caso de la Estación de la Sabana en Bogotá.

## PROBLEMA.

El problema que se identifica y que desde el punto de vista de la presente tesis, abarca las diferentes dinámicas presentes es: **La Obsolescencia física y funcional del inmueble y su área de influencia, como determinante del deterioro del sector de Los Mártires y la potencial revitalización del mismo, a partir del proyecto de rehabilitación funcional de la Estación de La Sabana.**

Para llegar a determinar el problema anteriormente descrito se identificaron diferentes causas y consecuentemente sus efectos, con una mirada que introdujo de una manera transversal las variables de: patrimonio, obsolescencia, valoración, identidad, normativa, rehabilitación funcional, revitalización, ciudad región, equipamientos de transporte público. En el siguiente cuadro se muestran sus conexiones.



Grafico 1: Planteo del proyecto  
Fuente: Elaboración Propia



## Árbol del problema

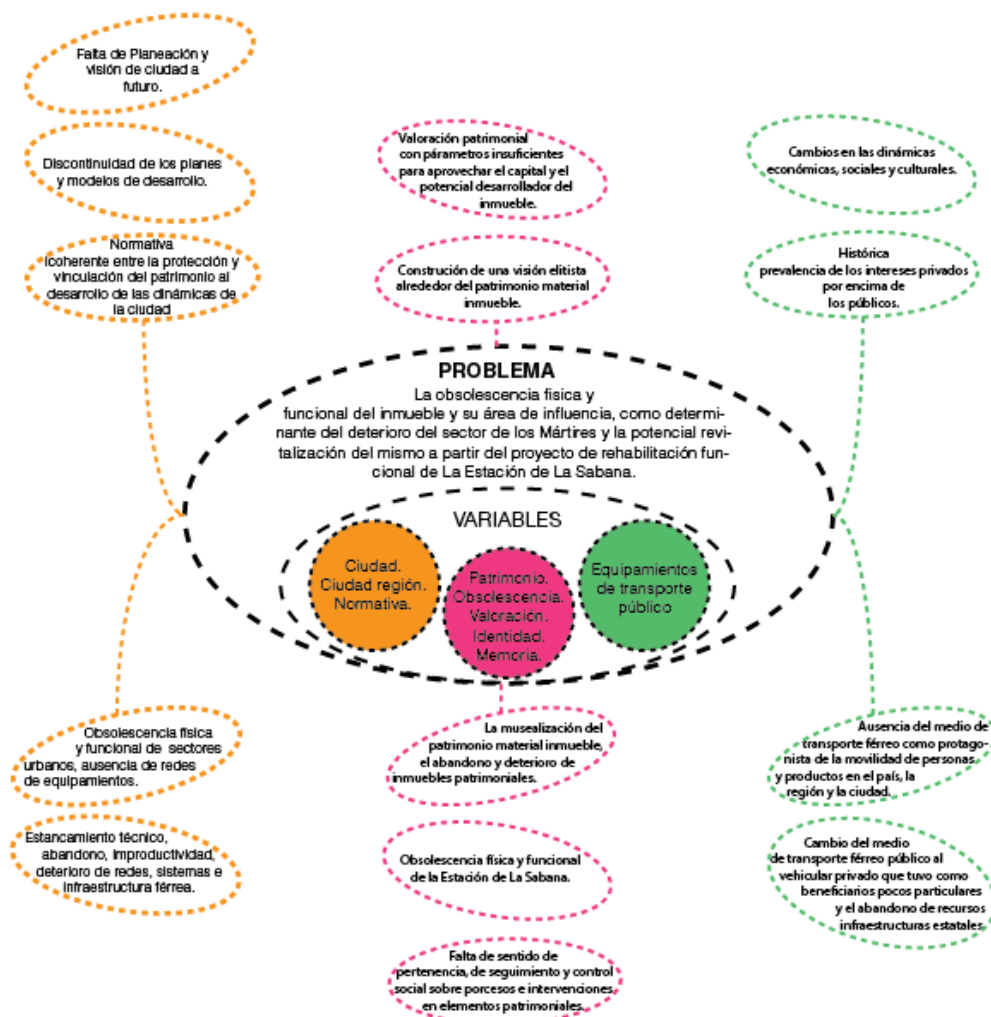


Gráfico 2: Árbol del problema  
Fuente: Elaboración Propia

## JUSTIFICACIÓN.

La intervención en el conjunto patrimonial de La Estación de La Sabana es la oportunidad para aportar a la revitalización urbana del sector a través de la rehabilitación funcional del complejo ferroviario, preservando la identidad y la memoria que la estación guarda y representa para los habitantes del sector y de la ciudad. Con una valoración holística del Bien de Interés Cultural se logra la puesta en valor de esta porción de terreno, estratégicamente localizado, reintegrándolo a las dinámicas sociales y culturales, de esta manera busca la participación positiva en el crecimiento del desarrollo humano y económico, de la población de su área de influencia, el centro, la ciudad y la región.

## **MOTIVACIÓN.**

En la actualidad, elementos tan importantes para la memoria y la configuración de Bogotá (ciudad moderna y ciudad capital), como La Estación de La Sabana, presentan procesos de obsolescencia debido a la falta de planeación. Este fenómeno impide la vinculación de estos bienes con las necesidades que a través del tiempo reclama Bogotá, lo que induce a la desconexión del bien con la ciudad, claramente reflejada en el mismo deterioro que sufre su área de influencia. Este problema sugiere la necesidad de revaloración del bien como activo para la ciudad y desde su potencial para la revitalización del sector. Adicionalmente se constituye en una oportunidad para el ejercicio proyectual, que nace de la responsabilidad social y profesional generada por una formación académica integral que reconoce el patrimonio material inmueble como elemento fundamental y estructurante de memoria, ciudad, sociedad, cultura y desarrollo.

## **RESULTADOS ESPERADOS Y BENEFICIOS.**

El trabajo de investigación y conocimiento exhaustivo del objeto de estudio, conceptualizara sobre la obsolescencia funcional que sufre el Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana y determinara de manera concreta las estrategias y criterios de intervención, que dará como resultado el desarrollo efectivo de la propuesta proyectual de intervención, en el Conjunto Arquitectónico de la Estación de La Sabana, que apunte a garantizar la conservación y sostenibilidad del conjunto, orientado a la reactivación y revitalización de este y su área de influencia, reintegrándolo de manera positiva a participar en las dinámicas urbanas y de la región.

## **PREGUNTA.**

¿Cómo en la actualidad y partiendo de las dinámicas urbanas de la ciudad, la rehabilitación funcional de La Estación de La Sabana, puede dinamizar procesos de revitalización urbana que trasciendan el ámbito de la movilidad?

## **HIPÓTESIS.**

La rehabilitación funcional de la Estación de la Sabana con el uso de intermodal de transporte, basada en principios de valoración derivados de la dimensión urbana, ambiental y socio cultural, impactaría positivamente en la revitalización del sector y en la integración regional.

IDENTIFICACION DEL OBJETO DE ESTUDIO	
<b>Qué es?</b>	Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana que comprende 10 edificios construidos entre 1913 y 1950.
<b>Cómo se ata al pasado?</b>	La monumentalidad de la arquitectura representada en su edificio principal de lenguaje neoclásico diseñado y pensado para ser icono de la ciudad y la estación mas importante del país.
<b>Cómo se compara con otros de su tipo?</b>	Es la estación de ferrocarril más importante del país y por ende, la más grande, y con características particulares como la monumentalidad de su edificio principal y el diseño arquitectónico de lenguaje industrial de los demás edificios que hacen parte del conjunto, que también han sido declarados de interés cultural
<b>Por qué es único y especial en su entorno?</b>	Ocupa una importante porción de terreno en el centro de la ciudad, es la única estación del ferrocarril en el sector, el carácter monumental de su fachada principal la hacen resaltar dentro del perfil urbano.
<b>Qué conocimiento se puede crear con su conservación?</b>	El reconocimiento del Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana como documento histórico de los modos de vida de la sociedad capitalina de la década de los años 20, 30 y 40 y uno de los ejemplos más representativos del lenguaje arquitectónico neoclásico que representa un importante periodo para la historia de la arquitectura del país.
<b>Para quién es importante?</b>	El Conjunto Arquitectónico de La Estación de la Sabana es importante para el país en general para la región de la sabana cundiboyacense, la sociedad bogotana y en general para todos los actores que están involucrados con La estación de La Sabana.
<b>En qué radio de acción se siente su importancia?</b>	El conjunto arquitectónico de La Estación de La Sabana tiene un radio de acción regional y en la ciudad en la Centralidad centro histórico-zona industrial.
<b>Esta en riesgo?</b>	Sí. Las dinámicas culturales y económicas de la ciudad y el país han hecho que El Conjunto Arquitectónico esté subutilizado y corra el riesgo de deteriorarse y contribuir al deterioro urbano que sufre el sector de su área de influencia.
<b>Qué pasaría si desapareciera?</b>	Se perdería la estación de ferrocarril más importante del país y de toda la historia del ferrocarril en Colombia, la prueba de una clara apuesta por el desarrollo del país y uno de los elementos más significativos de carácter monumental de lenguaje neoclásico.

## **OBJETIVO GENERAL.**

Desarrollar una propuesta proyectual que a partir de una valoración integral, defina criterios de intervención, entendiendo al bien de interés cultural como un elemento sistémico que hace parte a su vez de otro sistema (ciudad- región), para el desarrollo de un proyecto de intervención.

## **OBJETIVOS ESPECIFICOS.**

- Desarrollar un ejercicio de investigación documental que permita el conocimiento exhaustivo del conjunto arquitectónico de La Estación de La Sabana.

### **Actividades:**

- Reseña histórica.
  - Reconocimiento físico espacial.
  - Análisis normativo.
  - Análisis de estudios de caso.
- Analizar el BIC y su relación con el entorno urbano.

### **Actividades:**

- Inventario urbano.
  - Análisis urbano.
  - Diagnostico urbano.
- Valorar el BIC en su integralidad.

### **Actividades:**

- Valorar el BIC en su dimensión temporal
  - Valorar el BIC en su dimensión Edilicia
  - Valorar el BIC en su dimensión Patrimonial
  - Valorar el BIC en su dimensión Cultural
  - Valorar el BIC en su dimensión Sustentabilidad.
- Definir criterios de intervención.
  - Desarrollar un ejercicio proyectual que cumpla con las etapas de Esquema Básico, Anteproyecto y Proyecto.

## ○ PARTE 2 CONOCIMIENTO DEL PROBLEMA Y DEL OBJETO DE ESTUDIO

### **ESTADO DEL ARTE.**

*“Parte de este patrimonio se va perdiendo en una chatarra que nos evidencia una precoz obsolescencia fruto probablemente de esa falta de cuidado y mantenimiento que solemos tener de nuestros bienes públicos, los cuales convertimos en bienes de nadie. Es entonces cuando debemos reflexionar sobre toda aquella carga de ilusiones y certezas, ya evaporadas que su realización alberga”.<sup>1</sup>*

### **INTEGRALIDAD DEL PROBLEMA.**

#### **FISICO- ESPACIAL.**

El conjunto arquitectónico de la Estación de La Sabana está localizado estratégicamente en Bogotá, en la Calle 13 número 18 – 24. Esta ubicación se debió a la condición de la calle 13 como “puerta de la ciudad”, eje fundamental donde se establecieron varios servicios metropolitanos, como la Plaza de Mercado de La Plaza España, El hospital San José y el noviciado de San Facon, entre otros. Hacia el oriente se encuentran la carreras 17, 18 y por el occidente la carrera 19 y el Noviciado de San Facon.

El conjunto de edificios que conforman la estación de la Sabana, están construidos paralelos al eje norte-sur que conforman los rieles, abriéndose a la perspectiva de la carrilera hacia el norte y rematando por el costado sur sobre la carrera 13, con el edificio de la Estación de Pasajeros de manera perpendicular a los rieles.<sup>2</sup>

Este edificio de La estación de la Sabana, es en su composición formal de lenguaje Neoclásico, el cual caracteriza gran parte de la arquitectura republicana en Colombia, es uno de los grandes ejemplos y fiel testigo de elegancia y eclecticismo propio de este lenguaje arquitectónico que basa sus formas en principios griegos y romanos. Es importante en este momento recordar que el lenguaje Republicano en nuestro país se desarrolló principalmente a finales del siglo XIX y principios del Siglo XX.

---

<sup>1</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 1.

<sup>2</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 6.



#### Convensiones

1. Edificio Estacion Central de Bogotá.
2. Por definir (oficinas del fondo pasivo).
3. Almacén, depósito, estanterías, oficinas.
4. Edificio Estación del Sur (norte noreste).
5. Edificio adjunto al almacén (bodega).
6. Ala construida en la década del 50.
7. Taller de cerrajería.
8. Estanque de concreto adjunto al taller principal.
9. Por definir.
10. Taller principal de mecánica, carpintería y oficinas correspondientes.
11. cubierta metálica construida porteros al 50.

12. Taller exclusivo de herrería y trabajos de forja.
13. Bodegas antigua, pertenecientes al primer conjunto de edificios, 1897.
14. Depósito para carros (demolido), actualmente bodega.
15. Casa de jefe de talleres.

Área urbana:  
Área construida:

Grafico 3: Conjunto arquitectónico  
Fuente: Elaboración Propia

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 construcción presenta un estilo ecléctico propio de la arquitectura Republicana, que se evidencia en la utilización de diversas formas clásicas, como las columnas de orden compuesto, ya que las hojas que las recubren son Corintias y las volutas en espirales Jónicas. Las pilastras en rectángulos son Jónicas, mientras que la marquesina es Art Nuvo; los exteriores son amplios y el escudo de la fachada denota la importancia de la edificación, por ser elaborado en piedra, la cual era reservada para obras especiales y como uno de los mejores trabajos realizados en la época en este material. Tanto en el exterior como en el interior es amplia, la forma semicircular de las ventanas denota la influencia europea; aunque éstas han sido intervenidas y transformadas con formas de orden más modernista que rompen la armonía del edificio. Según los planos originales, las ventanas correspondían al primer y segundo nivel respectivamente, la intervención realizada unió las ventanas con una estructura de hierro dejando una sola, sin relieves en las rejas. Se cambiaron también los arcos de medio punto que tenían los intercolumnios, los cuales estaban resaltados por columnillas a los lados. Paralelamente a las intervenciones a la Estación, se construyó en la

zona de carga, un edificio de tres pisos cuya finalidad es administrativa, el cual rompe con la estructura original de la obra ya que es de corte modernista y en ladrillo.<sup>3</sup>

Cuando se refiere al término de Estación se está refiriendo al sitio de llegada del tren, conformado, por la bodega, el taller, la sala de espera y la casa del ingeniero. Por lo cual se hace referencia a un lugar o conjunto y no un edificio en sí. Las bodegas son edificios simples, diseñados para el almacenamiento de mercancías, presentan una arquitectura clara y sencilla, que armoniza con las dimensiones del edificio principal, se encuentran construidas sobre plataformas que, junto con la plataforma de embarque, determinan el perímetro de los corredores de llegada de los rieles. Los Talleres, se encuentran muy alejados del edificio principal y fueron diseñados para el mantenimiento, reparación y puesta en marcha de las locomotoras. Son edificios construidos en 1913 cuya estructura a la vista, es una combinación de muros en mampostería y columnas, vigas y cerchas construidas con base en rieles ensamblados. Evidencian una solución de diseño espacial que es fiel muestra de lo que era en la época, la Arquitectura Ferroviaria.

El interior de la Estación es espacioso y frío; resalta el hecho de no poseer decorado republicano en las paredes y techos, en contraste con la fachada. Los únicos rasgos característicos que perduran son las columnas y las dos escaleras semicirculares que se encuentran en los laterales.

La ornamentación en hierro de las puertas y las tejas, es un aspecto característico de la influencia de los metales en la arquitectura Republicana y la flexibilidad de este estilo, que permitía su utilización. La muestra característica de la utilización de hierro en la edificación lo constituyen los talleres, justificado en parte por la necesidad de elevar la construcción para albergar los trenes que iban a ser reparados, lo cual implica el uso máximo del espacio y la luz.

Los talleres enmarcan el patio de trenes, que se encuentra al lado de los campamentos de los tripulantes, provisto de camarotes y baños. Las líneas férreas que se encuentran en este sector se usaron para cuadrar los vagones y la locomotora para salir; otras conducen a los puntos de mantenimiento y finalmente al embarque cubierto que se tenía para los usuarios del tren. En la actualidad este sector es el más abandonado de toda la Estación, ya que reposan sobre los rieles, antiguas locomotoras y vagones totalmente abandonados a la intemperie, a la espera de otra oportunidad para volver a vivir. El muelle de pasajeros comunica por medio de cuatro puertas el corredor de abordaje con la estructura principal de la estación y por medio de ella a la Calle 13.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 7.

<sup>4</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 7.

# Estado del arte

## Temporal

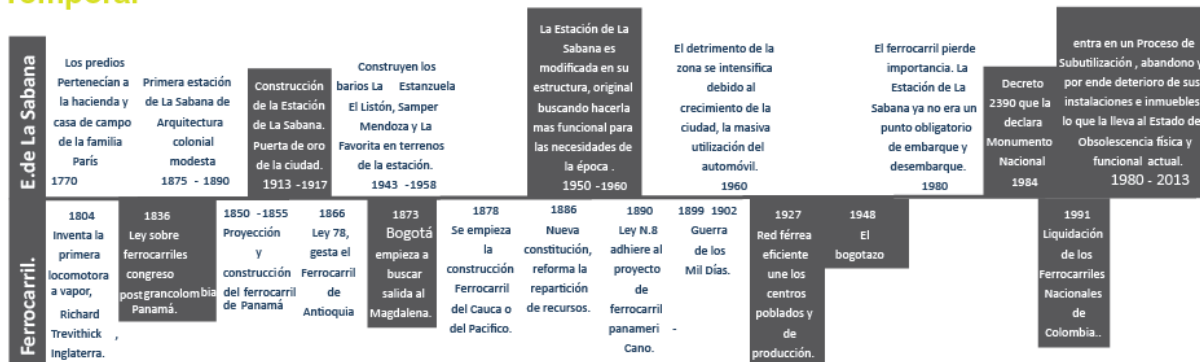


Grafico 4: línea del tiempo.  
Fuente: Elaboración Propia

## EL BIC CON RELACIÓN A LA CIUDAD

### ÁREAS AFECTADA

El área afectada del Bien de Interés Cultural es la incluida dentro de la demarcación física del inmueble declarado, que está compuesta por áreas construidas y libres, para lo cual es necesario tener en cuenta los valores y características del inmueble y según Acta No. 10 del 19 de noviembre de 1996, el áreas de influencia es del conjunto arquitectónico es la comprendida por los siguientes límites:

- Por la calle 13 entre carreras 13 y 19.
- Por la carrera 19 entre calles 13 y 19 comprendido el edificio del noviciado de Sans Facón.
- Por la carrera 18 entre calles 19 y 18.
- Por la calle 18 entre carreras 18 y 17.
- Por la carrera 17 entre calles 18 y 13.

### ZONA DE INFLUENCIA

En el caso del Conjunto de la Estación de La Sabana, el propósito de la definición de la zona de influencia va mucho más allá de la definición de esta como “área de amortiguamiento o protección del área afectada, teniendo en cuenta el carácter esencialmente de edificaciones singulares por su arquitectura y por su función en la estructura urbana como elementos de primer orden: por su singularidad arquitectónica y por su carácter de equipamientos, localizados además en medio de la zona más compleja



de la ciudad. La zona de influencia está determinada por el conjunto de relaciones del edificio con su entorno inmediato y de los criterios con que se debe planificar el desarrollo de cada área.<sup>5</sup>



Grafico 5: Zonas de influencia  
Fuente: PEP I Fase

La zona de influencia contiene unas sub-zonas que son caracterizadas teniendo en cuenta sus determinantes físicas y las socio-económicas en el caso del Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana se identifican las siguientes sub-zonas:

### 1. Centralidad Sabana:

Por la Av. Caracas (carrera 14) desde la Av. Ciudad de Lima (calle 19) hasta la Av. Jiménez (calle 13), por la Av. Jiménez (calle 13) hacia el occidente hasta la Tv. 22, por la Tv. 22 hacia el norte hasta la calle 17ª, por la calle 17ª hacia el oriente hasta el lindero del Colegio Nuestra Señora de la Presentación, por el mismo lindero hacia el sur hasta la calle 17, por el lindero del Colegio de la Presentación hacia el oriente hasta el lindero de la Estación de la Sabana, sobre el lindero oriente del Colegio de la Presentación hacia el norte hasta la Av. Ciudad de Lima (calle 19), y sobre la Av. Ciudad de Lima (calle 19) hasta la Av. Caracas (carrera 14).

<sup>5</sup> PEP fase I, Valoración preliminar, capítulo II, delimitación y zonas de influencia.

**2. Paloquemao:**

Encierra todo el lindero sur y sur occidental del Colegio de la Presentación, por la calle 17ª hacia el occidente hasta la Tv 22, por la Tv 22 hacia el norte hasta la Av. Ciudad de Lima (calle 19), por la Av. Ciudad de Lima hacia el occidente hasta la carrera 27, por la carrera 27 hacia el norte hasta la Av. del Ferrocarril, por la Av. del Ferrocarril hacia el sur-oriental hasta cerrar la zona de estudio en el lindero sur del Colegio de La Presentación.

**3. San José:**

Por la carrera 17 desde la Av. Jiménez (calle 13) hasta la calle 9, por la calle 9 hacia el occidente hasta la carrera 18, por la carrera 18 hacia el sur hasta la calle 8ª, por la calle 8ª hacia el occidente hasta la carrera 19ª, por la carrera 19ª hacia el norte hasta la calle 11, por la calle 11 hacia el occidente hasta la carrera 19ª Bis, por la carrera 19ª Bis hacia el norte hasta la calle 12, por la calle 12 hacia el oriente hasta la carrera 19ª, por la carrera 19ª hacia el norte hasta la Av. Jiménez (calle 13), por la Av. Jiménez (calle 13) hacia el oriente hasta la carrera 17.

**4. Eje Calle 13:**

Cubre la totalidad de las manzanas que tienen frente sobre la Av. Jiménez (calle 13), desde la Av. Fernando Mazuera (carrera 10) hasta la carrera 17, desde la Tv. 22 hasta la carrera 29 (al costado norte de la Av. Jiménez) y desde la carrera 19ª, hasta la carrera 29 (al costado sur de la Av. Jiménez).

**5. Barrio La Sabana:**

Por la carrera 19ª desde la calle 12B hasta la calle 12, por la calle 12 hacia el occidente hasta la carrera 19ª Bis, por la carrera 19ª Bis hacia el sur hasta la calle 11, por la calle 11 hacia el occidente hasta la carrera 24, por la carrera 24 hacia el norte hasta la calle 12B, por la calle 12B hacia el oriente hasta la carrera 19ª.

LOCALIDAD	LOS MARTIRES			SANTA FE
No. UPZ	102			93
UPZ	LA SABANA			LAS NIEVES
TIPOLOGIA	COMERCIAL			COMERCIAL
DECRETO	187 del 17 de mayo de 2002			En proceso de reglamentación
GACETA	Edición 240 mayo 27 de 2002			No aplica
CRITERIOS DE MANEJO	<p>1) Recuperar la relación urbana entre la Estación de la Sabana con el Barrio la Favorita y El Listón mediante el retorno de usos asociados al transporte. 2) Facilitar el retorno de usos asociados al transporte. 3) Creación de un nodo articulador de sistemas de transporte. 4) Inducir el trazado final de la Avenida Mariscal Sucre para que se convierta en elemento integrador y no divisorio. 5) Incluir la zona colindante con el Barrio El Listón en el tratamiento de renovación urbana propuesta por la UPZ.</p> <p>1) Articular e interrelacionar los conjuntos monumentales de la Estación de la Sabana, el Colegio de la Presentación y la Plaza de Paloqueimao. 2) Promover la integración urbana mediante una intervención en el espacio público y la consolidación del uso residencial. 3) Inducir el trazado final de la Avenida Mariscal Sucre para que se convierta en elemento integrador y no divisorio.</p> <p>1) Recuperar la relación urbana entre la Estación de la Sabana con el Hospital San José. 2) Realizar una intervención urbana de renovación que permita la integración física y funcional de los conjuntos.</p> <p>1) Garantizar la conexión de la Estación de la Sabana con el centro histórico y el nodo de articulación de Palba.</p> <p>2) Fortalecer la condición ambiental del Eje Calle 13 mediante una intervención en el espacio público.</p> <p>1) Reactivar la relación urbana entre la Estación de la Sabana y el Barrio La Sabana.</p>			<p>1) Garantizar la conexión de la Estación de La Sabana con el centro histórico y el nodo de articulación de Palba.</p>
LINEAMIENTOS NORMATIVOS	<p>Esta zona de influencia tiene como lineamiento normativo la realización de un Plan Parcial de Renovación Urbana en donde se excluye solamente la zona colindante con el Barrio El Listón. Según la UPZ este Plan Parcial debe tener como objetivos: 1) Aprovechar y orientar la iniciativa de inversión de Ferrovías en el sector para revitalizar áreas deterioradas. 2) Generar un sistema de Espacio Público que fortalezca y facilite la movilidad en el sector a partir de un reordenamiento de la infraestructura vial y de transporte férreo. 3) Consolidar el sector a partir de la definición, priorización y construcción de procesos de Reurbanización. 4) Jerarquizar los valores arquitectónicos y urbanos de los inmuebles de interés cultural y dotarlos con la infraestructura de equipamientos y espacios públicos necesarios. 5) Recuperar el valor histórico del inmueble de la Estación de la Sabana a partir de su reactivación ya sea con su uso original o con otra actividad dotacional que se requiera en el sector. 6) Reactivar el uso residencial con el fin de establecer un equilibrio de actividades en la zona y así lograr una recuperación integral del sector. Al respecto el Decreto 187 de 2002 habla de consultar al Contrato de Consultoría No 131 de 1999 realizado por la firma ARIAS SERNA SARAVIA LTDA.</p> <p>1) Regularización urbanística de la Plaza de Mercado de Paloqueimao. 2) Conservación y revitalización del Colegio de San Fagón. 3) Consolidación urbanística de la zona urbanizada con vivienda en sector de San Fagón.</p> <p>Esta zona de influencia tiene como lineamiento normativo la realización de un Plan Parcial de Renovación Urbana. Según la UPZ este Plan Parcial debe tener como objetivos: 1) Aprovechar y orientar la iniciativa de inversión de organizaciones de la Salud y comerciantes en el sector para revitalizar áreas deterioradas. 2) Generar un sistema de Espacio Público que fortalezca y facilite la movilidad en el sector a partir de un reordenamiento de la infraestructura vial y de Espacio Público. 3) Consolidar el sector a partir de la definición, priorización y construcción de la Avenida Mariscal Sucre como proyecto detonador de procesos de Reurbanización. 4) Jerarquizar los valores arquitectónicos y urbanos de los inmuebles de interés cultural y dotarlos con la infraestructura de equipamientos y espacios públicos necesarios. 5) Reactivar el uso residencial con el fin de establecer un equilibrio de actividades en la zona y así lograr una recuperación integral del sector. 6) Reorganizar la actividad comercial del sector aprovechando su dinámica actual. Al respecto el Decreto 187 de 2002 habla de consultar al Contrato de Consultoría No 131 de 1999 realizado por la firma ARIAS SERNA SARAVIA LTDA.</p>			<p>1) Reactivación de la zona comercial sobre la calle 13.</p> <p>1) Conservación y revitalización de la actividad residencial y comercial del Barrio La Sabana.</p>
CARACTERIZACIÓN NORMATIVA	<p>Zona de influencia con tratamiento de Renovación Urbana para la zona ferroviaria y tratamiento de Consolidación con cambio de patrón para el Barrio la Favorita y Estación Sabana y usos comerciales y de servicios urbanos básicos.</p> <p>Zona de influencia con tratamiento de Consolidación de Sectores Urbanos Especiales y usos de servicios urbanos básicos.</p> <p>Zona de influencia con tratamiento de Renovación urbana y usos comerciales</p>			<p>Zona de influencia con tratamiento de Consolidación de Sectores Urbanos Especiales y usos comerciales.</p> <p>Zona de influencia con tratamiento de Renovación urbana y usos comerciales.</p> <p>Zona de influencia con tratamiento de Renovación Urbana - Modalidad Redesarrollo y Reactivación - con centralidad.</p>
ZONA DE INFLUENCIA	<p>CENTRALIDAD SABANA</p> <p>PALQUEIMAO</p> <p>SAN JOSÉ</p>			<p>EJE CALLE 13</p> <p>BARRIO LA SABANA</p> <p>EJE CALLE 13</p>

Tabla 2: Síntesis UPZ y zona de influencia.

Fuente: PEP fase I, Valoración preliminar, capítulo II, delimitación y zonas de influencia.

## ANÁLISIS URBANO

### DOFA

INTERNAS	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<b>FISICO ARQUITECTÓNICO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor arquitectónico excepcional y único en el País, con características arquitectónicas: formales y espaciales excepcionales, capaces de constituir una imagen de alto impacto positivo para cualquier proyecto.</li> <li>• El área construida y libre con que cuenta el conjunto Ferroviario, da la posibilidad de implantar proyectos de innovación arquitectónica a escala metropolitana. El Conjunto Ferroviario tiene un área de 54,950 mt. aproximadamente de áreas libres</li> <li>• Las características espaciales de los edificios a conservar se prestan para su adecuación a una gran variedad de usos.</li> </ul>	<p>La capacidad de los edificios que conforman la Estación de La Sabana está proyectada para una demanda de usuarios en el año de 1917, la cual no tiene relación alguna con la demanda actual</p>
<b>USOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algunos de los edificios existentes albergan el uso original de terminal de pasajeros y carga y varios relacionados con el mantenimiento de las máquinas; los primeros de gran importancia para el desarrollo de actividades de transporte masivo, aspecto deficiente dentro del funcionamiento de la ciudad actualmente.</li> <li>• Funciona actualmente en la Estación de La Sabana el "Tren Turístico de La Sabana", lo cual ayuda a mantener en funcionamiento parte de la estructura y mantiene viva la memoria del transporte ferroviario en los ciudadanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conjunto ferroviario de la Estación de La Sabana ha sufrido un proceso de desuso y abandono paulatino, el cual se acentuó en 1991, cuando entra Ferrovías en proceso de liquidación. Actualmente el conjunto ferroviario se encuentra desocupado en un 70% aproximadamente y funcionan allí las siguientes entidades: Tren Turístico de la sabana TURISTREN, Fondo Pasivo Pensional de Ferrocarriles y la superintendencia de Puertos y Transportes.</li> </ul>
<b>OBRA MUEBLE</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Conjunto Ferroviario posee una cantidad considerable de locomotoras, vagones de trenes, y demás objetos relacionados con el uso del transporte férreo, de gran valor y con méritos suficientes para catalogarlos como Bienes de Interés Cultural, susceptibles de someterlos a procesos de restauración y convertirlos en piezas de exhibición.</li> <li>• Con todo el mobiliario relacionado con las locomotoras y en general con el servicio de transporte férreo, se puede montar un Museo de Sitio o Museo Ferroviario, que sirve para conservar la memoria y como instrumento educativo del proceso de desarrollo de éste sistema, que fue tan significativo en una época de la construcción de la Nación, y que se pretende reposicionar en la actualidad.</li> </ul>	<p>Toda la obra mueble que se encuentra actualmente dentro del conjunto ferroviario se encuentra en condiciones no adecuadas para su conservación. Las locomotoras y demás vagones de los antiguos trenes especialmente, se encuentran a la intemperie, con procesos muy adelantados de oxidación y pérdida de material.</p>
<b>EN LO URBANISTICO</b>	
<b>NORMAS</b>	
<b>ECONÓMICO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Estación de La Sabana se encuentra en un área central de la ciudad, donde el valor del m2 se incrementa cada vez debido a su ubicación estratégica en el territorio.</li> <li>• La estación de La Sabana es una pieza urbanística que se puede manejar como una importante fuente de capital.</li> <li>• La rehabilitación del conjunto ferroviario significa una</li> </ul>	<p>La valoración de un inmueble de valor patrimonial se ha visto limitada a los beneficios económicos directamente generados y al concepto de su función social y representatividad de una etapa determinada en el desarrollo de la ciudad.</p>

reducción de costos para el Estado al implementar para la solución de una necesidad existente, como lo es el sistema de transporte dentro de la región, la reutilización de una infraestructura útil ya construida	
<b>INSTITUCIONAL Y JURÍDICO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>La Estación de La Sabana al estar reconocida como Bien de Interés Cultural de carácter Monumental, está protegida por lo establecido en la Ley 397 de 1997 "Ley General de Cultura". En el Art. 11 del Capítulo. 1, se establece que "el Estado fomentará la creación, ampliación y adecuación de infraestructura artística y cultural y garantizará el acceso de todos los colombianos a la misma", lo cual garantiza su mantenimiento y la obligación por parte del mismo de mantenerla integralmente conservada. El predio de la Estación de La Sabana, al ser propiedad del gobierno, facilita cualquier tipo de actuación en cuanto a manejo de propiedad.</li> </ul> <p>Actores Públicos y Privados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El proyecto de Tren de Cercanías, estipulado en el Plan Maestro de Movilidad ha sido impulsado especialmente por la Gobernación del Departamento.</li> </ul>	La actual propietaria de la Estación de La Sabana "Ferroviás", no ha mostrado interés suficiente para poner en valor tanto el Conjunto Ferroviario como su entorno. Justamente en este momento donde están pasando los bienes de Ferroviás a INVIAS, o a INCO (Instituto Nacional de Concesiones), según corresponda, existe un vacío de responsabilidad institucional, y no existe una figura que se encargue del mantenimiento edilicio y de la puesta en funcionamiento de un plan que evite la continuación de procesos de deterioro a los que se ve sometida la Estación de La Sabana hoy en día.
<b>SOCIAL</b>	
<p>La connotación del Conjunto Ferroviario como Bien de Interés Cultural de carácter nacional por sus calidades arquitectónicas, por ser una pieza representativa dentro de la construcción histórica de la Nación y de la ciudad y por tener significación dentro del sentido de memoria de la comunidad, entre otros, significa una gran ventaja para el posicionamiento de una nueva propuesta de intervención en el mismo.</p> <p><b>APROPiación Y SENTIDO DE PERTENENCIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La Estación de La Sabana puede actuar como un elemento de apropiación por parte de la comunidad, no solamente desde el punto de vista patrimonial, sino también económico y político</li> </ul>	El conjunto de la Estación está rodeado por espacios urbanos que presentan problemas sociales en cuanto a habitantes de la calle, inseguridad, concentrados en especial en algunas calles.
<b>EXTERNAS</b>	
<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<b>FÍSICO – URBANÍSTICO</b>	
<p><b>RELACIÓN CON LA CIUDAD:</b> El conjunto Ferroviario de La Estación de la Sabana es una pieza urbana ubicada en una de las centralidades definidas por el POT, y muy próxima al Centro Histórico y al Centro Internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La intervención en la Estación de La Sabana es una oportunidad que se da para replantear y reposicionar el rol del sector respecto a la ciudad.</li> <li>"Capacidad de mejorar el entorno por su dimensión y significación gracias a su localización estratégica". Un buen proyecto de intervención propuesto para La Estación de La Sabana puede funcionar como un núcleo generador de nuevas intervenciones en el sector, con el fin de mejorar las calidades espaciales y materiales, a nivel urbano y arquitectónico.</li> <li>La posibilidad de convertir la Estación de La Sabana en una pieza articuladora y dinámica dentro del sector, invirtiendo el carácter introvertido con el que cuenta actualmente.</li> <li>La necesidad creada a nivel metropolitano del mejoramiento de servicios de transporte, asegura el éxito en la intervención ya que lo que se plantea es suplir una necesidad creada y no crear una necesidad nueva.</li> <li>"<b>Perspectivas urbanas</b>": La concurrencia de otros Bienes de Interés Cultural de carácter nacional y distrital sobre el eje Calle 13, configura un escenario futuro para la extensión de un proyecto como el realizado sobre este mismo eje en la parte</li> </ul>	<p><b>RELACIÓN CON LA CIUDAD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Continuación y aumento de problemas sociales y mala imagen del sector para la ciudad.</li> </ul> <p><b>El Sector:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento del deterioro en las condiciones urbanas causado por aspectos como: Exceso de tráfico vehicular, ocupación del espacio público y aspectos sociales como indigencia, inseguridad y falta de pertenencia de la población por sector, entre otros.</li> <li>Se evidencia en la totalidad de la zona de influencia definida una alta densidad ocupacional de predios y una subdivisión predial mínima con frecuencia.</li> </ul>

oriental y denominado "Eje Ambiental".	
<p><b>MOVILIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La rehabilitación del conjunto ferroviario para el desarrollo del proyecto de Tren de Cercanías es una gran oportunidad para la implantación de otro sistema en el transporte masivo de pasajeros.</li> <li>• El proyecto de la construcción de la Av. Mariscal Sucre bien diseñada ofrece la posibilidad de mejorar las debilidades en cuanto a movilidad y el entorno inmediato del conjunto.</li> <li>• Actualmente existe la estación de Transmilenio "La Sabana" ubicada a dos cuadras hacia el oriente del conjunto Ferroviario. Esta conexión directa entre ambos sistemas de transporte masivo asegura la continuidad y la fluidez del proyecto.</li> <li>• En el trazado actual de las líneas del "Metro" para la ciudad de Bogotá, tiene una línea que pasa sobre la Calle 13. Esta es una oportunidad para seguir desarrollando el Sistema Integrado de Transporte Masivo, para la ciudad y para la región.</li> <li>• Después de un estudio detallado se podrá establecer con exactitud la cantidad de predios factibles de demolición, de los cuales en esta primera Fase podemos afirmar que es un conjunto significativo. La oportunidad de tener estos predios en el sector es que allí se pueden construir estructuras que suplan la demanda actual de uso de estacionamiento del conjunto patrimonial y la del sector.</li> <li>• La rehabilitación del Conjunto de La Estación de La Sabana, para el uso férreo como tal, es una muy buena opción para organizar las condiciones de accesibilidad al Centro, tomándolo no sólo como centro de la ciudad sino también del territorio, por las relaciones únicas de todo el sector con los otros municipios y departamentos del centro del país.</li> <li>• Se encuentra rodeada por vías de la Malla del Plan Vial Arterial (al norte la Av. Ciudad de Lima - Calle 19, al sur la Av. Colón - Calle 13, 4 cuadras al oriente la Av. Caracas - Cra 14 y 9 cuadras al occidente la Av. Ciudad de Quito - Cra 30). La relación del Conjunto Ferroviario con estas vías, asegura la rápida conectividad con los cuatro puntos cardinales de la ciudad, (salida y llegada desde La Estación hacia el resto de la ciudad y viceversa).</li> </ul>	<p><b>MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El proyecto de la Av. Mariscal Sucre aunque está estipulado dentro del Acuerdo 180 de 1994 como obra del Grupo 1 (ejecución entre 2007 y 2009), aún no tiene la definición exacta de afectación predial, que debe desarrollar el IDU. Sin embargo en el esquema de trazado de la misma, según las planchas 1:2000 de Planeación Distrital, para la construcción de este par vial se proyecta demoler las fachadas en ambos costados de las carreras 18 y 19, en los tramos para ejecución 122, 123 y 124 de la Avenida Mariscal Sucre. Esta intervención traería como consecuencias la pérdida de varios elementos arquitectónicos de gran riqueza, que hacen al conjunto de BIC del sitio.</li> <li>• Existe tránsito que proviene de las vías arterias sobre vías locales que superan notablemente la capacidad de las mismas.</li> <li>• Ocupación de espacio público por estacionamientos de vehículos: Las grandes concentraciones de usos comerciales no poseen la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento, lo que genera ocupación de espacio público y detrimento de las características urbanas del sector.</li> <li>• Sobre las Calles 10 y 11 y las Carreras 18 y 19, en los barrios de la Pepita y Voto Nacional existe gran congestión vehicular debido a que se usa la calle directamente como zona de carga y descarga para el uso de los locales comerciales ubicados a lo largo de las vías. Este conflicto afecta directamente la circulación peatonal, negando las condiciones adecuadas para el desplazamiento de las personas.</li> <li>• La Av. del Ferrocarril no ha tenido el tratamiento urbanístico adecuado, y hoy en día es un sitio desolado, propicio para la invasión por parte de indigentes y de ladrones.</li> <li>• El conjunto ferroviario urbanísticamente se interrelaciona solamente hacia el sur con la Av. Calle 13. Hacia el norte, oriente y hacia el occidente, niega dicha relación y no se conecta con el espacio público de ninguna manera pensada ni controlada.</li> </ul>
<p><b>USOS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La normativa actual para la centralidad a la que pertenece la estación de La Sabana y su zona de influencia, permite el desarrollo de uso mixto, lo cual posibilita la instalación de nuevos usos complementarios a la Estación.</li> <li>• El uso ya muy consolidado de comercio en los sectores de San José, San Victorino y Paloquemao, asegura gran afluencia de público (movilidad de población flotante), suficiente para garantizar la vitalidad y el éxito económico del proyecto.</li> <li>• El uso de vivienda presente en grandes sectores como la Pepita, La Favorita, La Sabana, y demás áreas aledañas a zona de influencia, asegura un porcentaje permanente de población "cliente" del servicio de transporte ferroviario.</li> </ul> <p>Un acertado proyecto de intervención en el Conjunto Ferroviario puede propiciar una nueva oferta de vivienda en el sector que mejore sus condiciones generales y propicie inversión por parte de actores privados o públicos para desarrollar adecuados proyectos nuevos y de rehabilitación de estructuras antiguas existentes dentro del área.</p>	<p><b>USOS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de nuevos usos diferentes a los de vivienda y servicios a la misma, no compatibles con ella, lo que acarrea el desplazamiento del uso de vivienda.</li> <li>• En el sector en general existe gran demanda y poca oferta para el uso de estacionamientos.</li> </ul>
<p><b>PARQUES Y AREAS VERDES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Estación de La Sabana es un conjunto edilicio exento y retirado del paramento de construcción, por lo cual ofrece grandes zonas libres susceptibles de manejarse paisajísticamente, con el fin de convertirlas en pulmones del lugar y se presten para el disfrute de la comunidad en general.</li> </ul>	<p><b>PARQUES Y AREAS VERDES:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de áreas verdes (centros de manzana arborizados y antejardines) y sitios de encuentro y esparcimiento de escala local, se agrava con el detrimento de las existentes.</li> <li>• Aumento de la contaminación ambiental debido al alto tránsito de buses y carros, y a la falta de espacios libres, zonas</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brinda la posibilidad de dotar al sector de espacios libres y áreas verdes, gracias que el Conjunto Ferroviario tiene un área de 54,950 mt2 aproximadamente de áreas libres, de las cuales algún porcentaje podría ser habilitado para el uso y disfrute de la comunidad (liberación de barreras físicas para el goce visual y liberación de espacio en el sector).</li> </ul>	verdes.
<p><b>EQUIPAMIENTO:</b> • El sector cuenta con una importante infraestructura de equipamientos educativos, de salud y de seguridad, entre otros, localizados e identificados en el anexo "Plano Social: Presencia Institucional" del presente PEP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La presencia del Colegio Nuestra Señora de La Presentación como vecino principal de La Estación, junto con el Instituto Técnico Central, son los dos equipamientos educativos que "ofrecen" mayor cantidad de población estudiantil "cliente" del sistema de transporte férreo.</li> </ul>	
<b>EN LO ARQUITECTÓNICO</b>	
<p>Existe en el sector 4 Bienes de Interés Cultural de carácter Nacional y 163 aproximadamente de carácter distrital, lo que asegura infraestructura edilicia construida, con calidades tipológicas y morfológicas, entre otras, de gran valor, que hacen parte del patrimonio construido de la ciudad o de la Nación según corresponda.</p> <p>Dichos inmuebles se convierten en un motor de desarrollo por el aprovechamiento de estructuras existentes con grandes valores (arquitectónico y urbanístico, entre otros) ya reconocidos. La inclusión de éstos inmuebles en los respectivos listados les otorga varios beneficios específicos.</p>	
<p><b>ESTADO DE LAS ESTRUCTURAS (Deterioro Natural y/o Causado):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las condiciones de mejoramiento fruto de la rehabilitación de la Estación, propiciará en el sector nuevos procesos de recuperación de otras edificaciones y garantizará la aparición de otras nuevas arquitecturas más cualificadas.</li> </ul>	<p><b>ESTADO DE LAS ESTRUCTURAS (Deterioro Natural y/o Causado):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En general en el sector se presenta deterioro natural de los inmuebles es un factor que no se ve controlado por medio de mantenimiento debido por la tenencia de las edificaciones por parte de inquilinos y poseedores que carecen de sentido de propiedad de la construcción.</li> <li>• En cuanto al "Deterioro Causado", el cambio de usos incide altamente en este proceso. Las construcciones son adaptadas a nuevos usos para los cuales sus estructuras no son compatibles con el desarrollo de los mismos.</li> <li>• La implantación de nuevos usos de alto impacto tiene gran incidencia no solo sobre el deterioro causado de las edificaciones mencionado anteriormente, sino también en las transformaciones morfológicas, tipológicas y de cambio de materialidad de las estructuras.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En los sectores normativos de la UPZ 102 La Sabana, respectivos a las zonas de influencia, se puede posibilitar el alojamiento de usos asociados con el uso principal y secundario que sirvan para reactivar el Conjunto Ferroviario de La estación de La Sabana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La falta de control sobre los usos que se están implementando en distintos puntos del sector, seguirá propiciando la sobreocupación del espacio público.</li> <li>• La continuación de la implantación de usos no compatibles con las estructuras existentes, va a aumentar el deterioro de las condiciones arquitectónicas, estructurales y espaciales de los sectores.</li> </ul>
<b>NORMATIVA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualmente existen proyectos de renovación urbana en proceso de formulación para el sector, y otras zonas con potenciales para que sean tratadas por renovación. Este proyecto puede generar la revisión y definición de los conceptos de intervención registrados en dichos proyectos, y la puesta en marcha de los mismos.</li> </ul>	

<b>ECONÓMICO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Plan de Desarrollo Nacional 2006 - 2010, en el Capítulo 3, establece en "Transporte Urbano y Movilidad", que el Estado debe recibir retribución fiscal por la explotación privada de una actividad comercial, por lo tanto él mismo, debe facilitar la participación privada en el mismo proyecto y crear herramientas y beneficios que permitan que las inversiones realizadas se retribuyan en beneficios generales.</li> </ul>	
<b>INSTITUCIONAL Y JURÍDICO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dentro del Plan Nacional de Desarrollo para el presente cuatrenio, se contemplan políticas para el desarrollo y mejoramiento de las condiciones de movilidad de grandes ciudades, entre éstas Bogotá, cofinanciando la construcción de infraestructura y el desarrollo operativo para la implementación de sistemas Integrados de Transporte Masivo en ciudades y Áreas Metropolitanas.</li> <li>• Tren de Cercanías como símbolo de integración regional.</li> <li>• <b>Actores Públicos y Privados:</b> Existe un gran conjunto de instituciones públicas y privadas que trabajadas conjuntamente y en ámbitos específicos, pueden constituir proyectos exitosos sobre todo centrados en la rehabilitación de los Bienes de Interés Cultural y en el carácter homogéneo de los barrios cuya vitalidad puede contar con el pequeño empresario o con proyectos ambiciosos financiados por la Federación de Cafeteros, los "ferreteros" del sector de Paloquemao, Industrias Químicas, los "repuesteros" de partes y otros gremios en proceso de identificación del sector.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Plan de Movilidad para el Distrito Capital (Dec. 319 de 2006), contempla que el Tren de Cercanías solamente llega hasta la periferia de la ciudad y no hasta el Centro de la misma.</li> </ul>
<b>SOCIAL</b>	
<p><b>SEGURIDAD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El mejoramiento de las calidades espaciales a nivel urbano y arquitectónico, contribuyen directamente con el mejoramiento de las condiciones de seguridad para la zona.</li> <li>• La implantación de nuevos sistemas de seguridad por parte de la administración pública contribuye con la implantación nuevamente del uso de vivienda en el área y en el sector patrimonial especialmente. Este factor es determinante para mejorar la dinámica urbana y asegurar una mayor cantidad de población constante en el lugar.</li> </ul>	<p><b>SEGURIDAD:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El gran nivel de población flotante hace que el nivel de ocupación de la zona en horas diurnas sea alto, pero en horas nocturnas pasan a ser territorios desolados que propician aún más las condiciones para la inseguridad.</li> <li>• Los focos de indigencia a lo largo del área de trabajo es uno de los motivos principales del alto índice de robos en la zona.</li> </ul> <p><b>INDIGENCIA:</b> • Debido al proceso de desplazamiento de la población indigente del sector de San Victorino y a la falta de reubicación de la misma, este fenómeno se ha ido dispersando en pequeñas zonas dentro de los sitios propuestos como Zonas de Influencia.</p> <p>La falta de continuidad desde la Calle 14 hasta la Calle 18 a lo largo del perímetro de la estación de La Sabana, genera focos de indigencia, especialmente en la Calle 17A, los cuales se convierten en sitios con muy malas condiciones de seguridad dentro del sector.</p> <p><b>GRUPOS SOCIALES:</b> • En la totalidad del sector podemos identificar grupos sociales muy heterogéneos que son el resultado de diferentes procesos de transformación urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En los sectores en donde la población flotante es mayor que la permanente, no existen dolientes del lugar. Este fenómeno acentúa el detrimento de los lugares públicos, permite la invasión de espacios por indigentes, empeora las condiciones de desolación en horas nocturnas de los espacios públicos y acelera las mismas condiciones de deterioro naturales y causado de las estructuras edilicias</li> </ul>

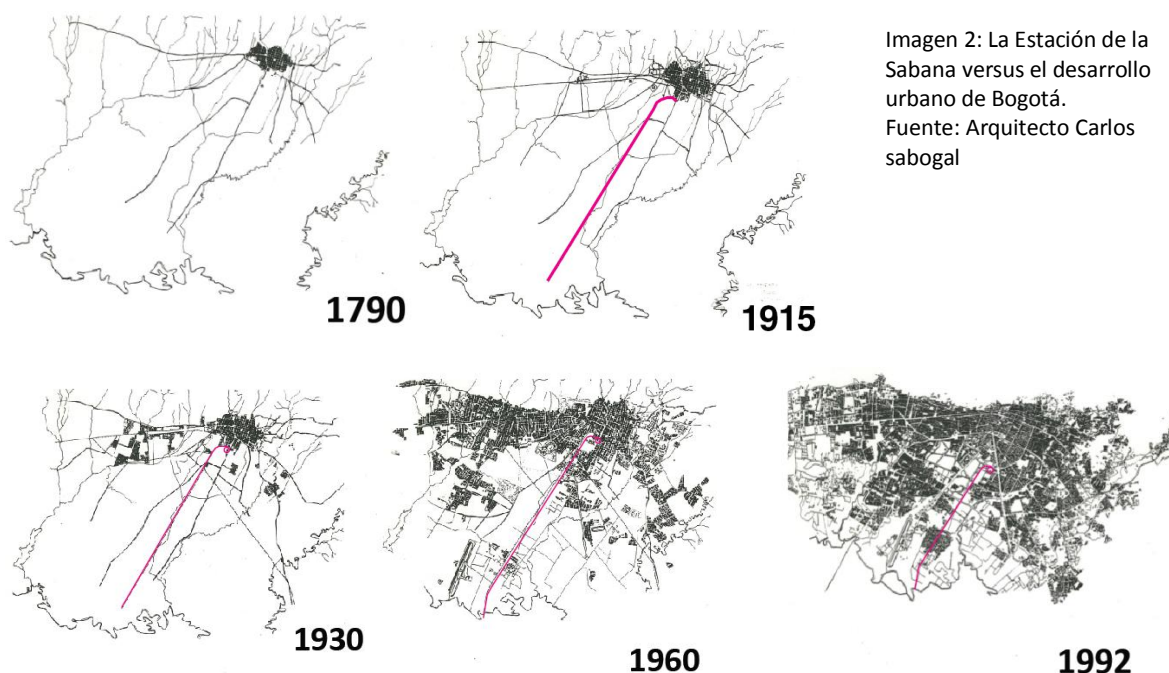
Tabla 3: Síntesis Análisis urbano: DOFA.

Fuente: PEP fase I, Valoración preliminar, capítulo VII, Análisis y lineamientos esenciales de desarrollo del PEP.



## TEMPORALIDAD

No se puede hablar de la construcción de La Estación de La Sabana sin retomar la importancia histórica del ferrocarril en Colombia, que fue una clara apuesta de modelo político y económico en búsqueda de modernización de la ciudad y el país. Unió regiones, propósitos, esfuerzos y acercó culturas foráneas a la vez que aportó a la consolidación de una propia muy clara. Por los rieles del ferrocarril entro a Colombia tecnología, artefactos y elementos coprotagonistas de un estilo de vida claramente identificable en la historia bogotana y colombiana que se caracterizó por grandes adelantos en la construcción de identidad e independencia. La incidencia del sistema férreo en el mismo paisaje se ve reflejada en todos los aspectos de la cultura, desde la literatura, hasta la forma de habitar el territorio que desde la aparición del ferrocarril se vio enriquecido por viaductos, pasos a nivel, muelles, puentes, túneles y estaciones de pasajeros.



La construcción de la Estación de la Sabana, confluye con la importancia histórica del ferrocarril en Colombia y la necesidad de dotar a la capital de una puerta de entrada a la ciudad, de grandes connotaciones, que reflejara el grado de desarrollo de sus habitantes. La zona donde se edificó la estructura, era parte importante de la ciudad ya que permitía el acceso al sector en el que se encontraban las oficinas del gobierno y el comercio se presentaba en auge. Este sector era importante por estar ubicadas allí las viviendas de algunas personalidades importantes del país y encontrarse el parque de los Mártires y la futura iglesia del Voto Nacional. Este espacio poseía una trayectoria histórica importante

en la consolidación de la ciudad, lo cual era valioso para la construcción de un edificio de la importancia de las estaciones de ferrocarril.<sup>6</sup>



Imagen 3 :Plano histórico Bache 1823.  
Fuente: PEP fase I, Reseña histórica.



Imagen 4: Plano realizado por los estudiantes de Agustín Codazzi 1852. Fuente: PEP fase I, Reseña histórica.

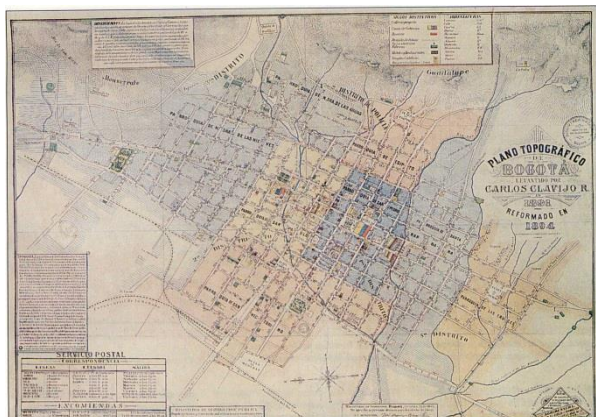


Imagen 5: Plano de Carlos Clavijo, 1891.  
Fuente: PEP fase I, Reseña histórica.



Imagen 6: Plano realizado por Alberto Borda Tanco 1910.

Hacia **1770** los terrenos que hoy ocupa el conjunto arquitectónico de La Estación del Ferrocarril de La sabana eran propiedad de la familia París, que habían consolidado su hacienda y casa de campo al occidente de la floreciente Santafé, en el camino a Honda y en un excelente lugar para admirar la belleza de la sabana y los cerros orientales.

Se reconoce que Colombia le da concretamente prioridad a la construcción de una primera etapa del ferrocarril cuando en **1836**, el Congreso de esta época post-gran colombiana expide una ley sobre ferrocarriles donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos (en 1855 se termina el ferrocarril de Panamá).

<sup>6</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 8.

Es relevante reconocer también la historia de la localidad y específicamente del barrio Los Mártires que está atada a la erección del Monumento a Los Mártires de La Independencia en la década de **1870**, construido en los predios de la antigua huerta de Jaime, en donde se habían llevado a cabo los fusilamientos de los próceres hacia **1816**. Se puede decir que a finales del siglo XIX Los Mártires era un importante espacio de actividad social, una zona de la ciudad con gran belleza arquitectónica y que contaba con la importante presencia de la Basílica del Voto Nacional, en donde se reunieron gentes de fe a celebrar la consagración del país al Sagrado Corazón a finales de 1800 y que se convirtió en otro motivo para visitar el lugar.

Para principios del siglo XX la ciudad ya empezaba a sufrir grandes transformaciones y la zona residencial de Los Mártires se convirtió en un importante sector comercial. La construcción de La Estación de La Sabana que empezó en **1913** y terminó en **1917** y las zonas de bodegaje, hoteles, residencias y fabricas definitivamente transformaron la fisionomía urbana.



Imagen 7: Antigua Estación de la Sabana. Calle 13 carrera 18. 1895  
Fuente: PEP fase I, Reseña histórica.

El Hospital San José, la Escuela de Medicina y el Edificio Pedraza significaban el progreso de un lugar de la ciudad; los habitantes se comenzaron a movilizar de acuerdo a sus intereses, los comerciantes se quedaron allí, mientras las clases altas se desplazaron hacia el norte de la ciudad. Bogotá era cada día más grande: desde la segunda década del siglo XX la concentración urbana se acentuaba y con ella el aumento de población por metro cuadrado; el orgullo de la Estación del Ferrocarril era ser la puerta de oro de la ciudad, la vida social giraba en torno a lo que traía el tren, desde cartas con noticias buenas hasta registros de deudas. Todo estaba allí, sobre los rieles entró la modernidad al país; a las



grandes bodegas ingresaban vajillas, ornamentos, ropa entre otros lujos de naciones civilizadas como Londres o París.<sup>7</sup>

El proyecto de la Estación de La Sabana fue realizado en Estados Unidos en 1907 con

planos generales del arquitecto norteamericano William Lidstone el cual estaba adscrito al Ferrocarril de Girardot y por el arquitecto norteamericano J.A. Adler, quien organizó el equipo e instalaciones de los talleres del ferrocarril central y fue complementado por Mariano Sanz de Santamaría quien diseñó los planos de los andenes centrales y parte de los costados laterales. Fue inaugurada el 20 de Julio de 1917 con motivo de la conmemoración de la independencia y con un costo de total de construcción de \$ 750.000. Esta edificación reemplazó a una construida entre los años **1875 y 1890** que se caracterizaba por ser una construcción baja, con aparcamiento exterior en columnas de madera, cubierta de teja de barro y de tipología colonial. La nueva estación tenía la capacidad de recibir todas las líneas que llegaban a Bogotá, consolidando las redes de comunicación en el centro del país.



Imagen 8: Ingeniero William Lidstone.

Fuente: PEP fase I, Reseña histórica Revista Semanal Ilustrada. Cromos N° 77 del 4 de Agosto de 1917.



Imagen 9: Arquitecto Mariano Santamaría

Fuente: PEP fase I, Reseña histórica. Imagen tomada de la revista "Cromos" de julio 21 de 1917.

Para 1927 en Colombia se puede hablar de una red férrea que unía con relativa eficiencia los centros de producción e intercambio del país y que además funcionaba de manera intermodal y estructurada a partir del Río Magdalena como eje de norte a sur.

Fueron los años 20 y 30 los años gloriosos de La Estación de La Sabana, dos décadas de llenas de elegancia, con gran significado social en el que fue punto de convergencia social e hito urbano para los habitantes de Bogotá. Al ser la puerta de entrada o "La Puerta Dorada" como llegó a ser llamada, incentivó la construcción a sus alrededores de grandes hoteles, cafés, infraestructura vial que la comunicó con el centro de la ciudad y comercio.

Es por esta razón que la Estación contribuyó a la construcción de graneros, plazas de mercado, el matadero de ganado y todo tipo de establecimientos comerciales, algunos de

---

<sup>7</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 9.

los cuales en la actualidad continúan prestando sus servicios. Además impulsó la creación de la Avenida Colón o Calle 13, conocida de esta manera por encontrarse (hasta hace algunos años), ubicadas las estatuas de Cristóbal Colón e Isabel la Católica; que en la actualidad fueron trasladadas a otro punto de la ciudad. Se construyeron hoteles, restaurantes y bodegas de gran tamaño para almacenar los productos transportados por el tren, generando plazas de mercado integradas al sistema férreo, tales como la de la Estación de la 68, conocida como “El siete de agosto” y en los Mártires la “ La Plaza España” y “La Plaza San Vicente”. En Colombia las Estaciones de Ferrocarril ayudaron al fenómeno de concentración poblacional en los centros urbanos, esto como producto de las actividades comerciales que tenían como punto de encuentro el tren.<sup>8</sup>

Entre los años **1949** y **1958** la empresa encargada de La Estación de La Sabana entrega a particulares tierras para la edificación de viviendas muchas de ellas para los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles y así es como se constituyen los barrios de La Estanuela, El Listón, Samper Mendoza y la Favorita. Esta iniciativa de vender los terrenos baldíos que pertenecían a la compañía estaba motivada por la necesidad de incrementar ingreso ya que para finales de la década de **1950** crecía la crisis de en el transporte férreo en Colombia debido entre otros al uso masivo del automóvil. Empieza un deterioro progresivo de la zona en la que se encuentra la Estación de La Sabana debido a la pérdida de importancia del ferrocarril, el crecimiento de la ciudad y a la transformación de los sectores comerciales de Bogotá.

En las décadas de **1950** y **1960** el Edificio de Pasajeros de La Estación de La Sabana fue modificado en su estructura original bajo la intención de hacerla más funcional a las necesidades de la ciudad que crecía cada vez más y para hacerle frente a la crisis de los ferrocarriles que para este momento ya se consolidaban en la compañía con el nombre de Ferrocarriles Nacionales de Colombia que fue conformada en **1949**, pero no fueron suficientes las intenciones para evitar el futuro que le esperaba. En **1961** la plaza de Los Mártires pierde importancia al consolidarse la Plaza de Paloquemado y con la sombra eminente de la construcción de corabastos. Ya para **1980** trágicamente la Estación de La Sabana no era de obligatorio uso en el embarque y desembarque de pasajeros y mercancía porque en la carrera 68 se habilitó, (donde hoy queda la sede del periódico el Espectador) un lugar para este uso lo que le restó significativamente importancia a la estación central así como número de rutas que allí llegaban.

En 1984 bajo el decreto 2093 La estación de La Sabana ya entrada en un proceso de deterioro y obsolescencia física y funcional es declarada Monumento Nacional.

---

<sup>8</sup> Andrés Fernando Castiblanco. La Estación de La Sabana, El tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. P 10.

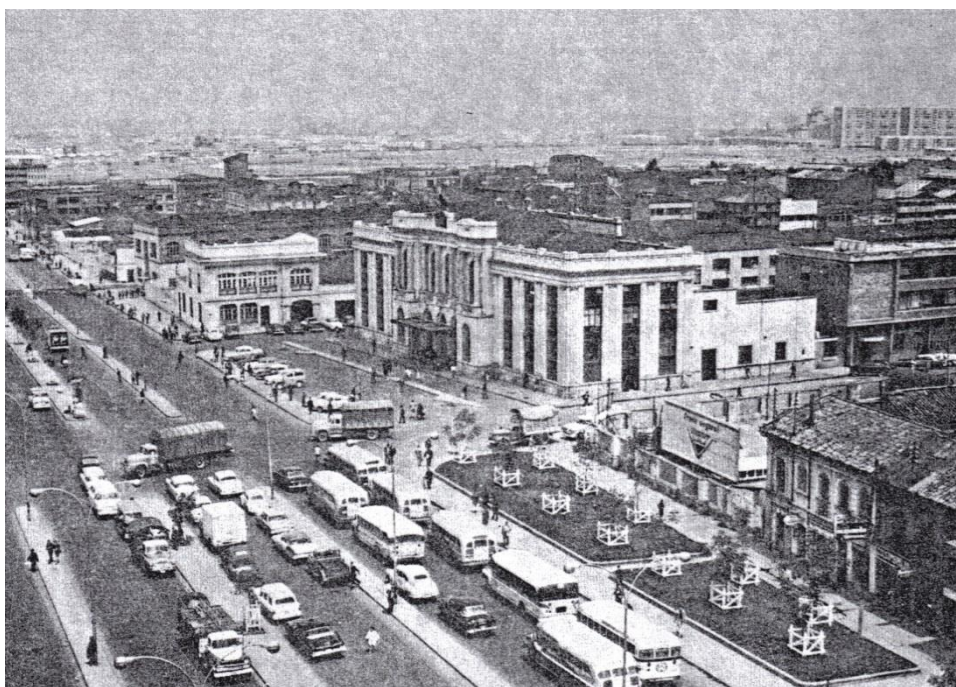


Imagen 10: Estación de la Sabana donde se puede observar la mutilación del cuerpo principal de la estación del sur a causa de la ampliación de la calle 13. Bogotá C.D19964  
Fuente: PEP fase I, Reseña histórica.

La Estación de la Sabana, contribuyó a la configuración del progreso y renovación en la sociedad Bogotana de principios de siglo XX. Rescatar la memoria y formar el patrimonio es dar testimonio de lo sucedido en el apogeo del tren y evidenciar su desaparición no sólo del escenario natural sino de los imaginarios de las nuevas generaciones que ahora apelan al recuerdo nostálgico de aquellos que lo vivieron y sintieron, fieles testigos de aquel casi extinto símbolo del progreso de una época. Este espacio fue fundamental en el desarrollo de la capital, y contribuyó a la consolidación de la identidad de los bogotanos.

En este momento está siendo víctima del abandono y desconocimiento de su evolución histórica; lo que representa una amenaza para la memoria de los habitantes de Bogotá.

La Estación Central del Ferrocarril de la sabana constituye un claro ejemplo en el que se reflejan diversas problemáticas, por las que atraviesan los centros históricos de las diferentes ciudades y el abandono al que ha sido sometido el sistema férreo en Colombia.

## REFERENTES DE CASOS.

### Estación de Atocha.



Imagen 11: Fachada Estación de Atocha

Fuente: [http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3\\_zz3114ot1.jpg](http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3_zz3114ot1.jpg)



Imagen 12: Interior Estación de Atocha

Fuente: [http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3\\_zz3114ot1.jpg](http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3_zz3114ot1.jpg)

**Localización:** Madrid España, Glorieta de Carlos V (1851), empresa ferroviaria MZA.

**Ingeniero (1864) intervención:** Alberto de Palacio y Elissague.

**Arquitecto (1985-1992) intervención:** Rafael Moneo.

**Contextualización:** El crecimiento de Madrid, la localización central del Bien y las necesidades de movilidad y conexión, impulsaron la intervención de la antigua estación de Atocha a través de la rehabilitación funcional y construcción de obra nueva para albergar los servicios de larga distancia, el AVE, la estación de cercanías, servicios de media distancia y conexión de metro (intermodal de transporte).

**Conclusiones:** El Bien de interés cultural del siglo XIX fue valorado, intervenido y reincorporado como elemento activo a las actividades de la ciudad, dando respuesta a las necesidades urbanas y manteniendo en el tiempo su significado histórico e identitario.

## Estación de Kings Cross.



Imagen 13: Estación de King Cross

Fuente:[http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3\\_zz3114ot1.jpg](http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:GS3_zz3114ot1.jpg)

**Localización:** Londres Inglaterra, municipio de Camdem, zona 1.

**Ingeniero (1851-1852) construcción:** Lewis Cubitt.

**Arquitecto (1998-2012) ampliación:** Estudio británico de John McAsLan.

**Contextualización:** La estación de King Cross fue la gran estación del norte y la línea principal de la Costa Este, su localización estratégica dentro de Londres, la ha llenado de actividad durante todo el tiempo. Particularmente el sector en el que está ubicado durante décadas sufrió difíciles problemas sociales que llevaron a la consolidación de un sector denso pero obsoleto funcional y físicamente

**Conclusiones:** El referente de La estación de King Cross, es importante para análisis de revitalización urbana desde la intervención arquitectónica del Bien de Interés Cultural. Comparte con La Estación de La Sabana el deterioro urbano, físico y la problemática social de su área de influencia.



## **CONOCIMIENTO EXHAUSTIVO.**

### **MARCO NORMATIVO.**

#### **Constitución Política de Colombia de 1991.**

##### **Artículo 72.**

El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado...

#### **Ley General de Cultura 397 de 1997 y Ley 1185. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997**

##### **Título II.**

Patrimonio cultural de La Nación.

Artículos: 4, 5, 7, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 56, 57, 58.

#### **Ley 388 de 1997.**

Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.

ARTICULOS: 1, 3, 10, 12, 16, 58, 85.

#### **Decreto 763 de 2009.**

Por la cual se reglamenta parcialmente las leyes

ARTICULOS: 2, 4- 7, 12 – 21, 31 – 51, 53.

#### **POT Bogotá.**

Centralidades: Operación Estratégica Centro.

(Centro histórico – centro internacional).

#### **Plan Parcial La Sabana.**

[http://www.eru.gov.co/boletines/boletines\\_2009/192-renovacion-sobre-rieles](http://www.eru.gov.co/boletines/boletines_2009/192-renovacion-sobre-rieles).

#### **Plan maestro de Movilidad del Distrito. Bogotá.**

#### **Decreto 2390 de 1984.**

Por el cual se declara monumento nacional a la Estación de La Sabana.

## FORMATO DE ENTREVISTA Y ENCUESTA

Tesis: **OBSOLESCENCIA FUNCIONAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO. Bogotá, Estación de La Sabana.**

MODELO DE ENCUESTA			
Nombre:			
Edad:			
Ocupación:			
Genero:			
N°	PREGUNTAS	RESPUESTAS	
1	¿Conoce o ubica la Estación de La Sabana?.	SI	
		NO	
2	Si no la conoce o ubica, ¿le gustaría conocer la estación de tren, Estación de La Sabana?	SI	
		NO	
3	¿Ha utilizado los servicios de la Estación de La Sabana?	SI	
		NO	
		Cuál?	
4	¿En qué estado cree usted que esta la Estación de La Sabana?	Buen estado	
		Deterioro	
		Olvidada	
		Subutilizada	
		Remodelación	
		Cerrada	
		Arrendada	
		Otro	
	Cuál?		
5	¿Cree que La Estación de La Sabana es importante para la ciudad?	Si	
		No	
6	Si la Estación de la Sabana es importante para la ciudad, ¿lo es por?	El Servicio como terminal de transporte	
		Su ubicación	
		Su arquitectura	
		Su participación en la historia de la ciudad	
		Su potencial como revitalizador del sector	
		Ninguna de las anteriores	
		¿Otro?	
		¿Cuál?	
7	¿Identifica usted al sector de la	Vivir	

	Estación de La Sabana (Los Mártires) como un lugar para?	Trabajar	
		Visitar	
		Comprar artículos	
		Crear empresa	
		¿Otro?	
		¿Cuál?	
8	¿Qué tipo de transporte usa para movilizarse en la ciudad?	Camina	
		Bicicleta	
		Carro particular	
		Bus	
		Transmilenio	
		Taxi	
		¿Otro?	
		¿Cuál?	
9	Conoce estrategias o métodos para integrar al Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana dentro de las dinámicas de desarrollo actuales propuestas por el gobierno distrital? Cuáles?	SI	
		NO	
10	¿Cuánto tiempo tarda en llegar de la casa al trabajo (universidad, colegio, oficina)?	De 5 a 15 minutos	
		De 15 min. a 30 min	
		De 30 a 1 hora	
		De 1 a 2 horas	
		Más de 2 horas	
		otro?	
		¿Cuál?	
11	Considera que el sector en el que se ubica El Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana se encuentra en deterioro?	SI	
		NO	

## ENTREVISTA

Universidad de La Salle.  
Facultad de Ciencias del Hábitat.  
Programa de Arquitectura.

## MODALIDAD DE GRADO I: PROYECTO DE DISEÑO

Estudiante: Rafael Villegas  
Directora: María Isabel Tello Fernández

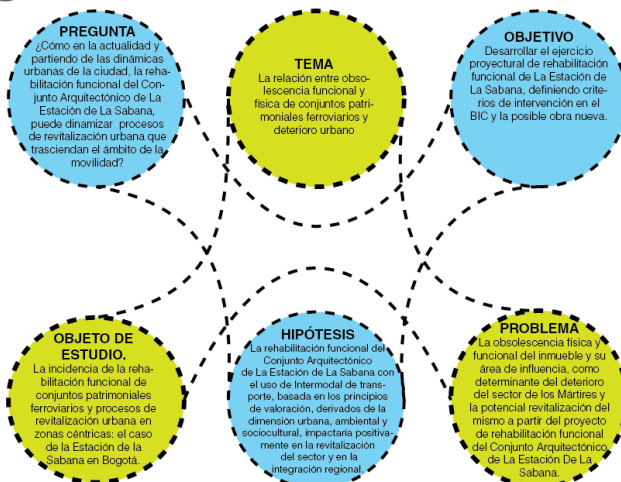
Proyecto: **OBSOLESCENCIA FUNCIONAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO:**  
**Bogotá, Estación de la Sabana.**

## PRESENTACIÓN

En el marco del desarrollo del trabajo de grado de los estudiantes del Programa de Arquitectura de la Universidad de La Salle, la formulación de un proyecto de grado que permita optar por el Título de Arquitecto, se debe acoger a la normativa de la Universidad, en el sentido de elegir una modalidad de grado, que puede ser:

- a. Ejercicio de Diseño (Proyectual)
- b. Producción de conocimiento (reflexión crítico reflexiva del campo disciplinar)
- c. Servicio social
- d. Políticas públicas

### Planteo de proyecto



En este caso, se ha decidido trabajar en la Modalidad de Grado de Diseño arquitectónico, sobre la temática *del Patrimonio, su integralidad con el componente urbano*.

Triada del planteo del proyecto de investigación.

Fuente: Elaboración propia.

## LA ENTREVISTA EN LA METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

Siguiendo la metodología de la investigación, el trabajo de recolección de información cualitativa y la sistematización de esta, toma como instrumentos claves la entrevista y la encuesta. En el desarrollo de los trabajos de esta Modalidad de Grado, se ha definido en cada caso, entrevistar a una autoridad en el tema (quien por su trayectoria profesional, académica y/o científica tiene un dominio relevante en la temática de trabajo de grado), para recoger la experticia del entrevistado como fuente fundamental de la investigación.

### ENTREVISTA AL ARQUITECTO JUAN CARLOS BOHÓRQUEZ CAMACHO

La entrevista está estructurada en tres partes temporales; refiriéndose la primera a la dimensión humana y profesional del entrevistado, la segunda a su ejercicio y experiencia profesional en el campo específico del desarrollo urbano, y la tercera a su posición crítica sobre la realidad del patrimonio frente a las dinámicas de la ciudad. Siendo uno de los objetivos del dialogo con el entrevistado, develar su perspectiva sobre un tema de vital importancia para la sociedad en general y específicamente para los futuros arquitectos, urbanistas y profesionales afines.

### RESEÑA C.V.

**Juan Carlos Bohórquez Camacho:** arquitecto de la Universidad de los Andes (1999) con máster en Planificación Urbana y Territorial para Países en Vía de Desarrollo del Istituto Universitario di Architettura di Venezia (2003) y especialización en Cooperación Internacional para el Desarrollo de la Universidad de San Buenaventura, Cartagena y Università di Pavia, Italia (2005). Tiene una experiencia profesional de más de 10 años en proyectos de desarrollo urbanístico y diseño arquitectónico.

### ENTREVISTA

1. ¿Por qué estudio Arquitectura? YCuál fue la motivación que lo impulso a seguir estudiando sobre el territorio y desarrollo?
2. ¿Qué destaca de su formación personal y profesional, que la haya enriquecido en su perfil integral y haya fomentado su capacidad de aportar a las problemáticas urbanas contemporáneas?
3. ¿Qué es (significa y representa) para usted el patrimonio cultural inmueble?
4. ¿Cuál es su posición frente a la conservación del patrimonio inmueble vs. la necesidad de suelo urbano para el desarrollo y para la densificación de ciudad?
5. ¿Cómo identifica el patrimonio dentro de las dinámicas económicas de la ciudad y el desarrollo inmobiliario?
6. ¿A qué considera que se le debe atribuir, que el centro de la ciudad que contiene gran cantidad de elementos patrimoniales se ha venido deteriorando con el paso del tiempo?
7. ¿Cuál opina Usted, que es el principal potencial de La Estación de La Sabana?

8. ¿En Bogotá existen sectores obsoletos, funcional y físicamente como el Sector de La Estación de La Sabana, en el centro de la ciudad. En este caso ¿Qué clase de intervención en la estación, aportaría a una posible revitalización del sector?
9. ¿Cómo considera que se debería valorar el patrimonio cultural inmueble para que se potenciara su usabilidad, respetando los valores patrimoniales, pero reconociendo su carácter de activo urbano e inmobiliario?
10. Está de acuerdo con los lineamientos actuales de la política pública y la norma para los bienes de interés cultural de la nación y/o del distrito?
11. ¿Qué considera vital y fundamental en la formación de los futuros arquitectos y urbanistas, para entender el territorio y las dinámicas de la ciudad en el caso de Bogotá?
12. ¿Cómo ve el futuro desarrollo de Bogotá? ¿Cree que podría ser una ciudad con un mejor desarrollo y valoración del patrimonio?
13. ¿Cuál es su mayor satisfacción, profesionalmente hablando y porque?

#### **COLOFON**

Agradecemos la disponibilidad y la generosidad académica y profesional del Arquitecto Juan Carlos Bohórquez, quien al concedernos esta entrevista enriquece el trabajo de este Proyecto de Grado y las dinámicas del curso en su totalidad.

MARCO TEORICO.



Gráfico 6: Marco teórico.  
Fuente: Elaboración propia.

La puerta de oro de la capital, así fue llamada La estación de La Sabana en los días de la inauguración de la actual estación, pensada para acoger a la gran cantidad de viajeros y cargas de toda índole que la maquina férrea llevaba y traía, diseñada y construida para ser monumento y representar la elegancia y el poder concentrado en la santa fe de antaño. El excelente manejo de la piedra y los mejores requerimientos de la técnica para materiales y espacios que un monumento de tal importancia exigía.

Hablar de patrimonio nos lleva a hablar indiscutiblemente de la trascendencia del ser humano en tiempo y espacio, de la interacción de los seres humanos, habitantes de un territorio con los elementos naturales que les provee ese territorio y la elaboración de nuevos elementos en la búsqueda de respuestas a las necesidades que las diferentes

prácticas sociales los enfrentan. Francoise Choay en *Alegoría del patrimonio*, de una manera particular, historicista y urbanista, expone claramente, la transformación y evolución del significado, el valor y la visión del monumento y su consideración de patrimonio a través de ejemplos que materializaron la necesidad de trascender de diferentes individuos y conjuntos sociales.

Choay con su narrativa histórica evidencia diferentes hechos que enriquecieron el término y la valoración del monumento que definitivamente así como hoy, la concepción de estos, en cada hecho y lugar fue el producto de la trasposición de lente sobre lente de las diferentes posturas políticas, intelectuales, religiosas, espirituales, circunstanciales, en fin, culturales. Entonces con *Alegoría del patrimonio* se reconocen los valores que con el tiempo se fueron adhiriendo al concepto de monumento y como la carga cultural puesta en su valoración y conservación, sobrepasa los límites del mismo término y se hace necesario empezar a hablar de patrimonio. Un universo más amplio, más rico y en constante transformación en donde el valor otorgado por la cultura es la base para la preservación y en el caso del patrimonio material para la restauración de los elementos y la definición de criterios para su intervención.

Javier Rivera Blanco lo expresa con las siguientes palabras: *“La elección del objeto a restaurar vendrá definida por el valor que le haya otorgado la cultura que actúa sobre él, de forma que lo alcancen cuando esta cultura heredada le reconozca méritos por los cuáles sea precisa su conservación al concederle valores espirituales y culturales para sí y para otros”*<sup>9</sup>

Javier Rivera recorre el camino de la restauración desde los orígenes hasta nuestros días, de esta manera aporta al reconocimiento de la restauración, como acción que ha sido primordial para la conservación del patrimonio y en consecuencia para la preservación del patrimonio material como legado al futuro. Para Rivera Blanco restaurar es *actuar innovando para revitalizar el objeto actual*<sup>10</sup>, para actuar, es primordial el conocimiento de la Teoría de la restauración y la interdependencia de esta con la Historia de esta disciplina, que nace a finales del siglo XVIII y que conceptualmente ha evolucionado a la par con la Teoría y la Historia, que han ido aportando significado a los criterios que dan cuerpo a la acción de restaurar.

La historia de la restauración ha tenido diferentes protagonistas, que se atrevieron a plantear la pertinencia sobre las actuaciones y enfrentarse a la discusión de las acciones que, en la contemporaneidad de cada uno de ellos acontecía a la hora de intervenir en monumentos. El romano Camilo Boito, tuvo mucha trascendencia en Europa y su mención en el presente trabajo hace notar la importancia que sigue teniendo en el estudio de las

---

<sup>9</sup> Historia de la restauración, orígenes y desarrollo. Javier Rivera Blanco. Pontificia Universidad Javeriana. 1998.

<sup>10</sup> Historia de la restauración, orígenes y desarrollo. Javier Rivera Blanco. Pontificia Universidad Javeriana. 1998.



más importantes teorías de la restauración, Boito muestra en sus teorías la capacidad que tuvo de visualizar el monumento como documento histórico y poner en quien lo intervenga la responsabilidad de valorar su estética, su historia, el espíritu y la materialidad, con el fin de rescatar el edificio del abandono y **reincorporarlo a las necesidades contemporáneas** desde un proyecto moderno, que en todos los casos permita la clara identificación de lo nuevo y lo antiguo.

Es relevante nombrar importantes pensadores que antecedieron a Camilo Boito, reconociendo sus respectivas teorías para reafirmar la pertinencia del pensamiento Boitano en esta investigación. Es el caso del francés Viollet Le Due, que encontró en la arqueología, el mejor instrumento para determinar la intervención y consecuentemente restaurar, teniendo como fin, la búsqueda del edificio primitivo y considerando fundamental la demolición de agregados que no tuvieran que ver con el momento histórico de la construcción del monumento y de esta manera aprobando sin ninguna duda, llevar a cabo obras inconclusas e intervenir el inmueble, a través de la perfección en el manejo de la técnica y materiales originalmente utilizados, llegando a la imitación absoluta, que desde su punto de vista no restaba legitimidad u originalidad a la obra. Otra significativa teoría anterior a Boito, es la de la anti restauración expuesta principalmente por El inglés John Ruskin y a la que Camilo Boito se acerca al no priorizar la restauración ante la acción de intervenir el monumento. Pero de la que se aleja rotundamente al afirmar que bajo ninguna circunstancia se puede ni debe dejar desaparecer el edificio.

De esta manera se concluye que Camilo Boito pensó en la teoría de la restauración ligada a la consolidación y reparación en la que se preservan los valores históricos del edificio, los valores espirituales y los estéticos sin renunciar al uso que exige la contemporaneidad. Fundamenta el deber ser de la intervención en la habilidad de proteger la memoria histórica y la imagen antigua por medio de una restauración **proyectual**.

### **8 principios de Boito expuestos en el III congreso de arquitectos e ingenieros civiles de Roma en 1883.**

1. Diferencia de estilo entre lo antiguo y lo nuevo.
2. Diferencia de materiales en sus fábricas.
3. Supresión de molduras y decoración en las partes nuevas.
4. Exposición de las partes materiales que hayan sido eliminadas en un lugar contiguo al monumento restaurado.
5. Incisión de la fecha de actuación o de un signo convencional en la parte nueva.
6. Epígrafe descriptivo de la actuación fijado al monumento.
7. Descripción y fotografías de las diversas fases de los trabajos depositados en el propio monumento en un lugar público o publicación de todo ello.
8. Notoriedad visual de las acciones realizadas.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Historia de la restauración, orígenes y desarrollo. Javier Rivera Blanco. Pontificia Universidad Javeriana. 1998.

Teniendo en cuenta la localización del objeto de estudio dentro del centro histórico de la Bogotá, los planteamientos hechos en el Tema (La relación entre obsolescencia funcional y física de conjuntos patrimoniales ferroviarios y deterioro urbano), las variables identificadas en el problema y el problema mismo, es pertinente acercarse al discurso del Arquitecto Urbanista, especialista en desarrollo urbano del Banco Interamericano de Desarrollo, Eduardo Rojas, quien conceptualiza la obsolescencia como un estado que surge cuando las estructuras ya no cumplen las funciones para las cuales fueron diseñadas originalmente.<sup>12</sup> Profundizando en el tema Rojas llega a una importante clasificación de obsolescencia definitivamente relevante en esta investigación; La obsolescencia económica, expuesta como aquella que el inmueble sufre una vez deja de ser rentable mantener los usos originales en un edificio ya que el terreno que ocupa, o las actividades llevadas a cabo en él, padecen las consecuencias negativas de nuevas dinámicas urbanas.<sup>13</sup>

Con Eduardo Rojas se identifica que los cambios económicos y sociales dejan abandonados e infrautilizados terrenos, inmuebles e instalaciones; Importantes activos inmobiliarios que para empeorar su panorama, en la mayoría de los casos, quedan bajo el control de instituciones que no tienen la vocación, ni la capacidad institucional de rehabilitarlos. Generalmente estos elementos están localizados en los centros de ciudad o muy cerca de ellos, lo que los provee de ubicaciones privilegiadas y de un elemento que resalta Rojas y es el de la oportunidad para desarrollar proyectos atractivos que desarrollen los terrenos, a través de la rehabilitación de los edificios resaltando el valor el carácter patrimonial de muchos de ellos.

## TABLA REFERENTES TEORICOS

VARIABLE	AUTOR	PENSAMIENTO / TEÓRIAS
Patrimonio	<b>Françoise Choay</b>  Historiadora de las teorías y de las formas urbanas y arquitectónicas, escritora y crítica de arte.	“Ese pasado invocado, convocado, en una suerte de hechizo, no es cualquiera: ha sido localizado y seleccionado por motivos vitales, en tanto que puede contribuir directamente a mantener y preservar la identidad de una comunidad étnica, religiosa, nacional, tribal o familiar.”

<sup>12</sup> Volver al centro. La recuperación de áreas centrales urbanas. Banco interamericano de Desarrollo. Eduardo Rojas. Página 9. 2004

<sup>13</sup> Volver al centro. La recuperación de áreas centrales urbanas. Banco interamericano de Desarrollo. Eduardo Rojas. Página 9. 2004

<b>Restauración</b>	<b>Javier Rivera Blanco.</b>  Historiador y teórico de la arquitectura y la restauración.	<p>“...La elección del objeto a restaurar vendrá definida por el valor que le haya otorgado la cultura que actúa sobre él, de forma que lo alcanzará cuando esta cultura heredera le reconozca méritos por los cuáles sea precisa su conservación al concederle valores espirituales y culturales para sí y para otros.”</p> <p>“la arquitectura es la que contiene más integrantes susceptibles de intervención, pues en su restauración se pueden buscar sus valores estéticos, históricos, documentales o funcionales, o todos juntos. Además, conlleva que la actuación sobre ella puede estar interesada en conservar sus valores del pasado desde la conciencia presente.”</p> <p>“El termino restauración es mutante y ambiguo, pues sus significados varían substancialmente desde la posición que se adopte”</p>
<b>Edilicia</b>	<b>Camilo Boito.</b>  Arquitecto 1836-1914 teórico del Restauo Moderno	<p>“...y como último y más importante empeño, se logra una vez producida la operación desde el proyecto moderno recuperar un edificio de una cultura muerta para cumplir la necesidad contemporánea...”</p> <p>Principios de Actuación</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diferencia de estilo entre lo nuevo y lo viejo.</li> <li>2. Diferencia de los materiales utilizados en la obra.</li> <li>3. Supresión de elementos ornamentales en la parte restaurada.</li> <li>4. Exposición de los restos o piezas que se hayan prescindido.</li> <li>5. Incisión en cada una de las piezas que se coloquen, de un signo que indique que se trata de una pieza nueva.</li> <li>6. Colocación de un epígrafe descriptivo en el edificio.</li> <li>7. Exposición vecina al edificio, de fotografías, planos y documentos sobre el proceso de la obra y publicación sobre las obras de restauración.</li> <li>8. Notoriedad.</li> </ol>
<b>Urbana</b>	<b>Eduardo Rojas.</b>  Arquitecto urbanista, especialista principal en desarrollo urbano del Banco Interamericano de Desarrollo.	<p>“En la mayoría de los casos, el abandono y deterioro central es el resultado de cambios progresivos en las actividades económicas y residenciales y del gradual deterioro físico y funcional de los activos inmobiliarios”</p> <p>“Los cambios de uso, obsolescencia física de los edificios, infraestructuras y espacios públicos, y la obsolescencia funcional de ciertas formas edificadas cuyos programas arquitectónicos y niveles de servicio no responden a las necesidades contemporáneas, son factores concurrentes en el proceso de abandono y deterioro de las áreas centrales.”</p>

Tabla 4: Teóricos  
Fuente: Elaboración Propia

--	--	--

## MARCO CONCEPTUAL.

El patrimonio hoy en día acoge los diferentes productos naturales y culturales, que dan fe de la trascendencia material e inmaterial de los seres humanos en un territorio, representa la herencia tangible e intangible de invaluable significado identitario, cultural e histórico que se puede identificar, valorar e inventariar.

Como producto del constante crecimiento intelectual, en el patrimonio se han identificado claramente dos componentes que son utilizados para su clasificación, el primero, **El Patrimonio Natural** que hace referencia a aquella riqueza natural y ambiental de especial importancia, en flora y fauna. **El Patrimonio Cultural** que contiene y valora las expresiones, costumbres y productos inmateriales (intangibles) y materiales (tangibles) de una cultura, que la representan y llenan de significado o también, paisajes que en la interacción de los habitantes con esta porción del territorio, se han transformado en paisajes culturales de importante representatividad para la identidad y la historia de una cultura.

En esta sub-clasificación ya se habla entonces de **Patrimonio Cultural Material**, que se sigue ramificando para encontrar el **Patrimonio cultural Material Mueble** para determinar los elementos, productos de una cultura que son móviles y transportables, ejemplo de esta clasificación son las pinturas, esculturas, libros, documentos, joyas, mobiliario, etc. y el **Patrimonio cultural Material Inmueble** para los productos culturales que ocupan un terreno, pueden ser ciudades, pueblos, sectores, barrios, conjuntos de edificios o edificios individuales. No son móviles y además su puesta en valor está directamente relacionada con el contexto, al igual que las anteriores clasificaciones de importante valor histórico, estético y simbólico; ejemplos de **Patrimonio Cultural Inmueble** son: Mompox (Colombia), Barrio La Merced (Bogotá), conjunto arquitectónico de La Estación de La Sabana (Bogotá), El Teatro de Cristóbal Colón (Bogotá).

Este tipo de elementos de carácter edilicio durante un periodo importante de la historia fueron llamados **monumentos**, término que en su momento se encontró el más idóneo para contener el significado que la cultura y la sociedad puso sobre ellos y que entre otras abarcaba la apropiación y la representatividad del elemento en el sector, ciudad o territorio, en los que han sido identificados como iconos, lugares de encuentro, poder, culto y toda aquella actividad que imprime sello de identidad cultural y huella histórica.

Con el tiempo y la necesidad de una valoración y protección más efectiva el termino monumento empezó a verse insuficiente a la hora de contemplar la permanencia en el tiempo de los que se empezaran a llamar **Bienes de Interés Cultural**.

Precisamente el carácter edilicio de estos bienes que implica un uso y unas actividades y la complejidad en la relación de estas y las dinámicas urbanas genera la necesidad de intervenirlos con el ánimo, en un principio simplemente de conservarlos pero luego, de repararlos, actualizarlos o remodelarlos, es que empieza a plantearse el tema de la **restauración**. Restauración como ciencia que ha acompañado a los Bienes de Interés Cultural en la búsqueda de criterios y acciones pertinentes que han dirigido las intervenciones en ellos y que con perspectivas diferentes han estado presente en la historia del Patrimonio Inmueble.

Muchos Bienes de Interés Cultural, antes monumentos, sufrieron las consecuencias de los cambios de actividades económicas, sociales, culturales y urbanas de la ciudad, que acompañados del inadecuado tratamiento urbano y arquitectónico, la ausencia de políticas públicas claras para la creación de normativa, que establezca criterios de intervención y ante todo de valoración que reconozca al Bien como parte de un sistema complejo y al Bien como un sistema en sí mismo, hizo que gran cantidad de ellos se vieran afectados por el deterioro, el abandono, el uso inadecuado, el olvido, en conclusión y conceptualmente hablando entraron en procesos de **obsolescencia** que son expuestos por Eduardo Rojas en el Libro volver al Centro, La recuperación de áreas urbanas centrales.

De esta manera Los Bienes de Interés Cultural se ven afectados y se genera en ellos: Obsolescencia física, cuando por el deterioro estructural y de sus elementos arquitectónicos son un peligro para ser usados, obsolescencia funcional, cuando es insuficiente o no cumple con las características adecuadas para llevar a cabo en el edificio las actividades para las que fue creado y obsolescencia económica cuando la sostenibilidad de la edificación o conjunto arquitectónico es considerado inviable económicamente.

## VALORACIÓN INTEGRAL.

### ○ **Dimensión temporal.**

La estación de La sabana es un documento histórico que evidencia la imagen de la Bogotá de principios de siglo XX. La prevalencia en el tiempo afianza en la memoria su Protagonismo en el proyecto de país que buscaba su identidad y nuevos caminos de desarrollo que afianzaran su independencia. Todo un proyecto que desde el mismo momento de su concepción, es pensado para convertirse en el símbolo de desarrollo de una ciudad y una cultura que la revistió socialmente de la representatividad que la puerta de oro de la capital merecía.

### ○ **Dimensión contextual.**

El conjunto arquitectónico de La Estación de La Sabana, aparece en el contexto urbano delimitando el borde occidental de la ciudad y aportando al desarrollo urbano que en ese momento se daba en Bogotá. Como conjunto arquitectónico, es el resultado de los requerimientos funcionales y estéticos del transporte de pasajeros y de carga, que conllevaba ser la estación de ferrocarril más grande e importante del país, condiciones perfectas que abonaron fértilmente los terrenos aledaños, tensionando el crecimiento morfológico de la ciudad hacia el occidente con diversos usos del suelos y gran actividad económica que cambiaron el paisaje tanto como las dinámicas sociales.

### ○ **Dimensión cultural.**

El proyecto férreo de Colombia lideró por décadas el plan de desarrollo del país, que vio en la conectividad de la capital con las regiones y los puertos la oportunidad de relacionarse con el mundo y crecer económicamente desarrollando con mayor eficacia y eficiencia el conjunto territorial, para este propósito se invirtieron gran cantidad de recursos económicos, políticos y sociales que se pueden ver reflejados en los cientos de kilómetros de rieles, la arquitectura específica a los costados de su vía y las importantes instituciones que nacieron en función de la actividad del ferrocarril que con el simple hecho de la aparición en el paisaje, enriqueció el testimonio cultural de un país.

- **Dimensión patrimonial.**

En esta dimensión es relevante resaltar la autenticidad de la Estación de la sabana fácilmente identificada, debido a la importancia de escala nacional y el evento que represento su construcción como la estación principal del sistema de ferrocarriles del país, características todas, que hacen al proyecto un evento importante que ha sido documentado y del que se tienen registros desde su aparición en la historia de Colombia y de Bogotá. La Estación de la Sabana reúne elementos expresados brevemente en las dimensiones antes descritas que la hacen ser valorada, declarada y legalmente protegida como Bien de interés Cultural de La Nación.

- **Dimensión de sustentabilidad.**

La Estación de la Sabana representa una oportunidad de intervención arquitectónica dadas las condiciones actuales en las dinámicas de la ciudad, el conjunto reúne participación en temas coyunturales, sobre todo de carácter distrital y regional. La movilidad, la conexión ciudad-región, el deterioro del sector y la subutilización del conjunto patrimonial, reclaman la atención del potencial revitalizador que la rehabilitación funcional de la estación posibilitaría llevar a cabo en el área, atacando la tendencia de deterioro urbano del entorno y vinculándose a los planteamientos del ordenamiento territorial actual como recurso detonante.

- **Dinámicas sociales, actores y agentes.**

Desde la aparición de la Estación de La Sabana en Bogotá diferentes actores han participado de múltiples maneras en la construcción de la historia del BIC (Bien de Interés Cultural) desde las instituciones que por el servicio que ha prestado y por su carácter patrimonial han estado presentes en el manejo y protección del inmueble como: Colcultura, el Concejo Nacional de Patrimonio Cultural, El Ministerio de Cultura, El Ministerio de Transporte, mientras existió La Empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, hoy en día hace presencia INVIAS y la Superintendencia de Puertos y Transporte. Así como colectividades que por su vinculación laboral con el sistema férreo colombiano y por intereses académicos y profesionales han participado en diferentes momentos, es el caso por ejemplo del Fondo Pasivo de Los ferrocarriles de Colombia y la sociedad colombiana de Arquitectos. Estos actores identificados y de una u otra manera agremiados o colectivizados estuvieron y están presentes en acontecimientos, momentos o periodos pero definitivamente siempre como consecuencia de la valoración, importancia y significación, que aquellos otros, tal vez no organizados le han dado al conjunto arquitectónico de La Estación de La Sabana, en este grupo se puede caracterizar a los comerciantes y productos del sector, los residentes del área, los recicladores y la sociedad bogotana en general.

- **Dimensión edilicia.**

La composición formal del edificio principal del conjunto arquitectónico es Neoclásico, ejemplar representante de las características que identifican al lenguaje que en Colombia se le ha dado el nombre de Republicano, acumulando en su diseño la elegancia de las formas griegas y romanas. Los demás edificios son mucho más sobrios y responden a las necesidades técnicas de la funcionalidad de sus espacios, mostrando con su materialidad y dimensiones un claro carácter industrial propio del su uso, pero que en definitiva, enriquecen la estética del complejo arquitectónico.

Imagen 15: fachada  
Fuente: PEP I fase.

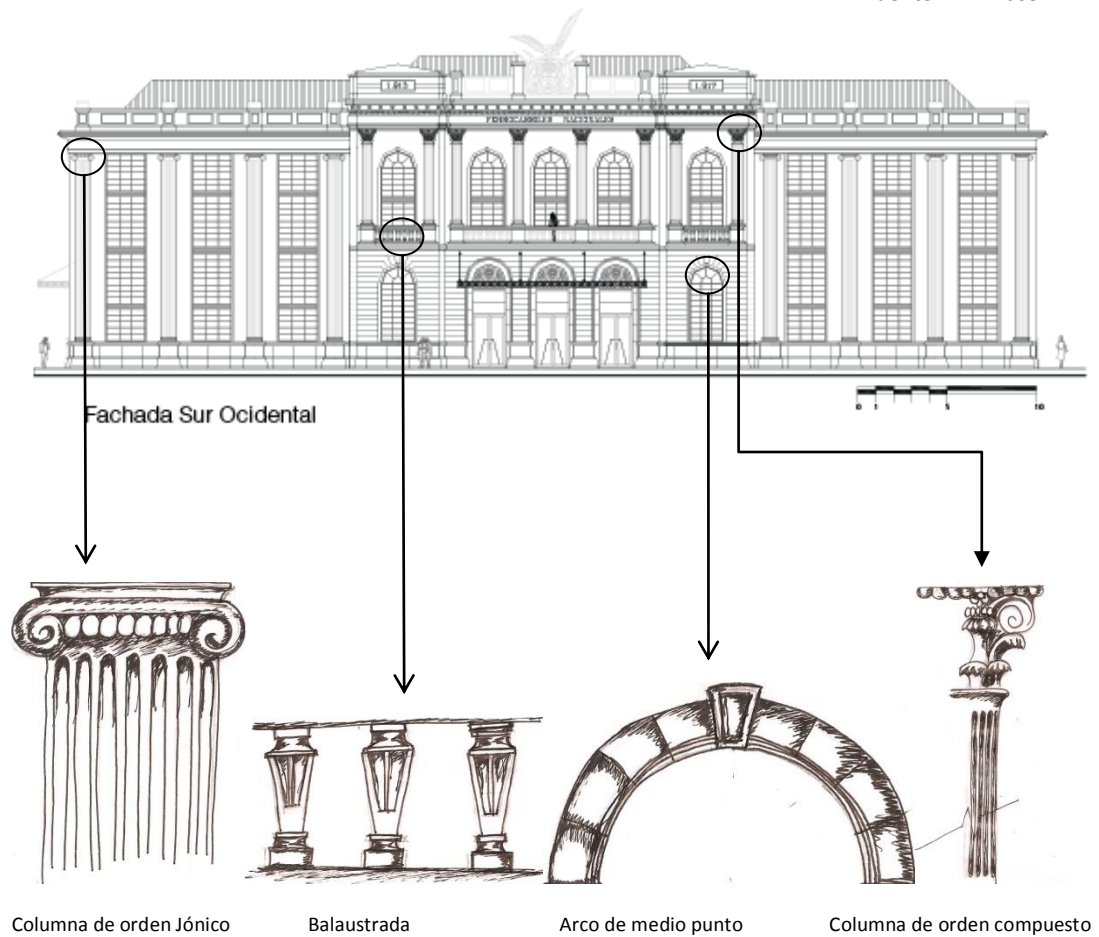


Imagen 14: mano alzada detalles  
Fuente: elaboración propia



## Ejes de composición

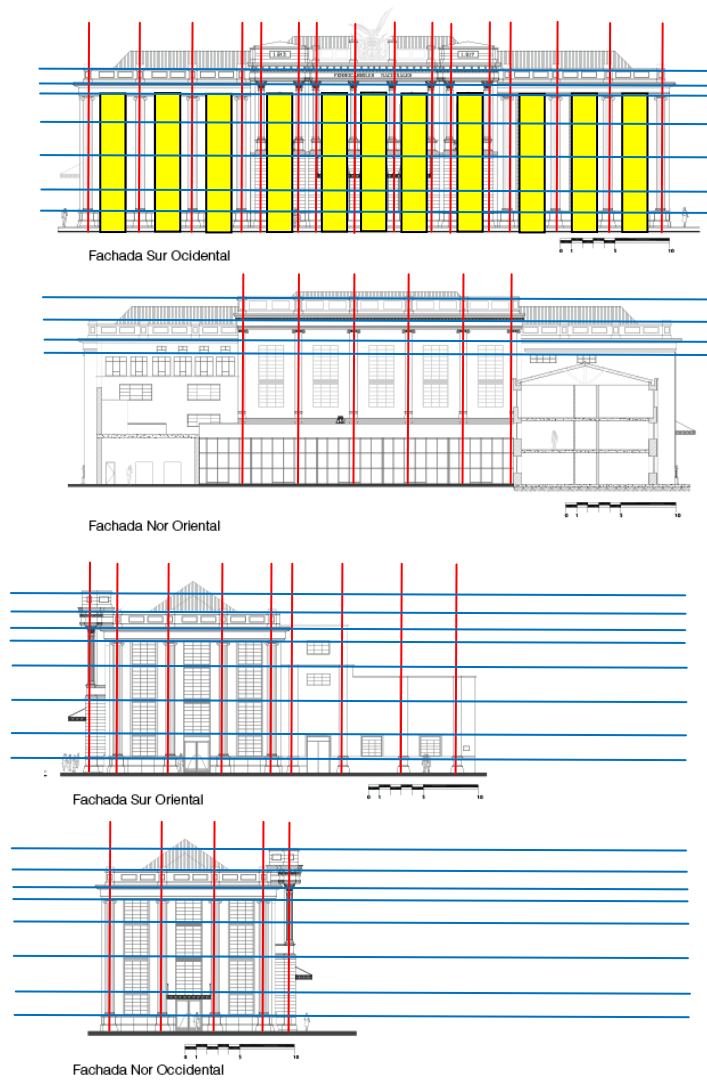


Imagen 16 17 18 19: fachadas  
Fuente: PEP I fase.

## PARTE 4 DEFINICIÓN DE CRITERIOS PROYECTUALES

### **CRITERIOS DE INTERVENCIÓN**

El conjunto Arquitectónico de La Estación de la Sabana es una pieza urbana ubicada en una de las centralidades definidas por el POT, y muy próxima al Centro Histórico y al Centro Internacional. La intervención en la Estación de La Sabana es la oportunidad replantear y reposicionar el rol del sector respecto a la ciudad. La intervención en el conjunto tendría la capacidad de mejorar el entorno por su dimensión y significación gracias a su localización estratégica. Un buen proyecto de intervención propuesto para La Estación de La Sabana puede funcionar como un núcleo generador de nuevas intervenciones en el sector, con el fin de mejorar las calidades espaciales y materiales, a nivel urbano y arquitectónico.

1. Proteger el patrimonio cultural inmueble a través de la adecuación funcional, estructural y física en pro de su mejoramiento estético y funcional valorando, conservando, respetando y revelando su autenticidad e integralidad.
2. Adecuación funcional de las edificaciones que no tienen uso definido.
3. Mejoramiento del espacio público y estructura ambiental del contexto inmediato.
4. Desarrollo paisajístico de las grandes zonas del conjunto arquitectónico, con el fin de convertirlas en pulmones del lugar y se presten para el disfrute de la comunidad en general.
5. Articulación del BIC con las dinámicas urbanas de su contexto inmediato la centralidad y la región.

## CRITERIOS PROYECTUALES

Con base en la valoración del conjunto arquitectónico y el análisis del mismo, se definen los criterios proyectuales que determinan la intervención proyectual en cada uno de los edificios del conjunto, definiendo la conservación integral, conservación arquitectónica, conservación contextual y los elementos por liberar respectivamente.

- Conservación integral.
- Conservación arquitectónica.
- Conservación contextual.
- Elementos por liberar



Imagen 20: Plano de Criterios Proyectuales  
Fuente: Elaboración Propia

## APROXIMACIÓN A CIRCULACIONES

### Primera Aproximación

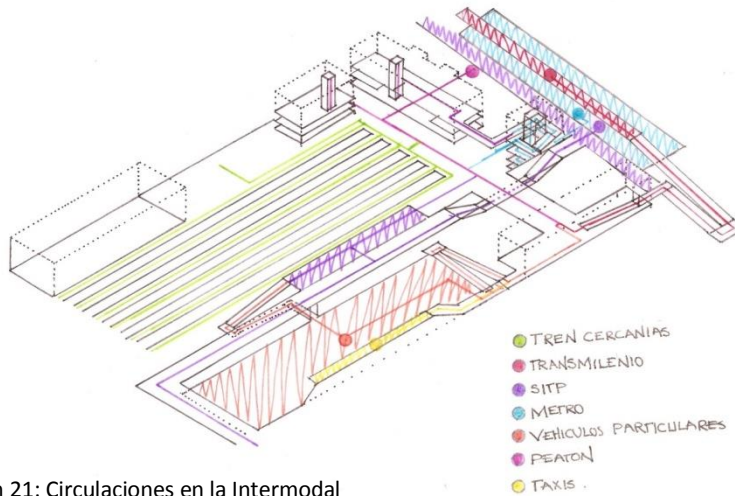


Imagen 21: Circulaciones en la Intermodal  
Fuente: Elaboración Propia

### Ultima aproximación

Esquema de circulaciones.

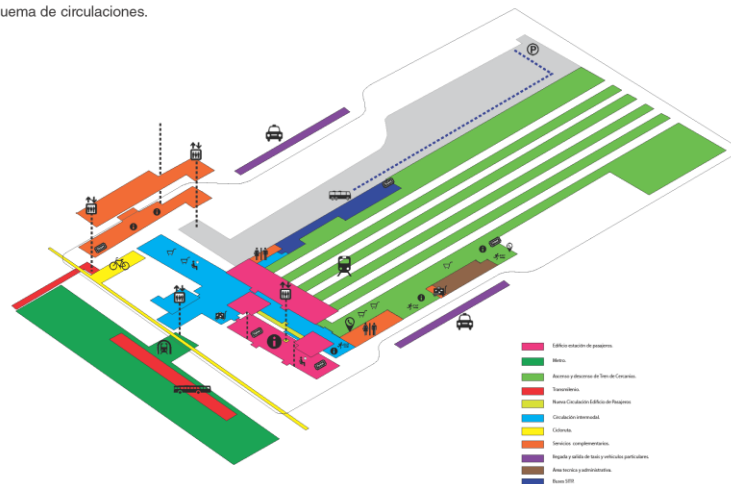


Imagen 22: Circulaciones en la Intermodal  
Fuente: Elaboración Propia

## **PARÁMETROS TÉCNICOS PARA EL DISEÑO IATA ( International Air Transport Assosation)**

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo plantea unos parámetros y establece áreas y espacios indispensables para el buen funcionamiento de una terminal de transporte aéreo y en el presente trabajo las toma en cuenta dada la pertinencia para el diseño de circulaciones y tránsito de pasajeros.

- Los tráficos de salida después del puesto de seguridad deben estar físicamente separados de los tráficos de llegada.
- Separar los tráficos regionales y distritales.
- Facilitar los tránsitos y los enlaces.
- Analizar la conveniencia de la centralización o descentralización de las actividades en especial las Salidas.
- Proyectar las distancias a recorrer por pasajeros y equipajes, lo más cortas posible.
- Utilizar un mínimo de niveles para el movimiento de pasajeros y equipajes.
- Evitar cruces de circulación.
- Proyectar un edificio compatible con todos los trenes existentes y futuros que puedan aparecer en ese Terminal.
- Establecer un buen sistema de seguridad.
- Tener en cuenta en el proyecto a los minusválidos.
- Tener en cuenta los concesionarios y favorecer las áreas comerciales.
- Cuidar la información al público y la señalética.
- Prever futuras expansiones.

### **ACCESO**

- El acceso desde la zona de aceras de salidas al Hall de Facturación debe ser claro y recto.
- La acera debe situarse en el lado derecho del tráfico.
- Los vehículos que llegan al Terminal no deben interrumpir el tráfico normal.
- Las aceras en salidas y llegadas deben ser distintas, a fin de evitar desplazamientos inútiles y confusiones de tráfico.
- Los pasos de peatones deben ser claros y visibles.
- Diferenciar los bordillos de las aceras por color o textura. Los bordillos deben tener la menor altura posible e incluso en la zona de paso de peatones su altura no debe ser mayor de 2 cm.
- Prever zonas de estacionamiento de carritos de equipajes.
- El ancho mínimo de acera deberá ser:
  - Según IATA 4,50 m.
  - Según FAA 3,20 m.
- Cuando se incluyan carteles informativos de la marquesina, conviene que su extremo inferior sobrepase la altura de 2,40 m. Cuando los carteles se colocan sobre mástiles, éstos no se deben retranquear menos de 0,50 m del bordillo y la altura de la parte inferior del cartel no será inferior a 2,10 m.

## ÁREAS.

- A: Excelente nivel de servicio y de confort. Flujos fáciles.
- B: Alto nivel de servicio y de confort. Pocos retrasos y flujos aceptables.
- C: Buen nivel de servicio y de confort. Retrasos y flujos aceptables.
- D: Adecuado nivel de servicio y de confort. Retrasos aceptables en cortos periodos de tiempo. Flujos inestables.
- E: Inadecuado nivel de servicio y confort. Retrasos inaceptables. Flujos inestables.
- F: Inaceptable en general.

M <sup>2</sup> POR PASAJERO (NIVEL DE SERVICIO)					
	A	B	C	D	E
Zona de formación de colas de facturación	1,8	1,6	1,4	1,2	1,0
Circulaciones y esperas	2,7	2,3	1,9	1,5	1,0
Esperas	1,4	1,2	1,0	0,8	0,6
Recogida de equipajes	2,0	1,8	1,6	1,4	1,2

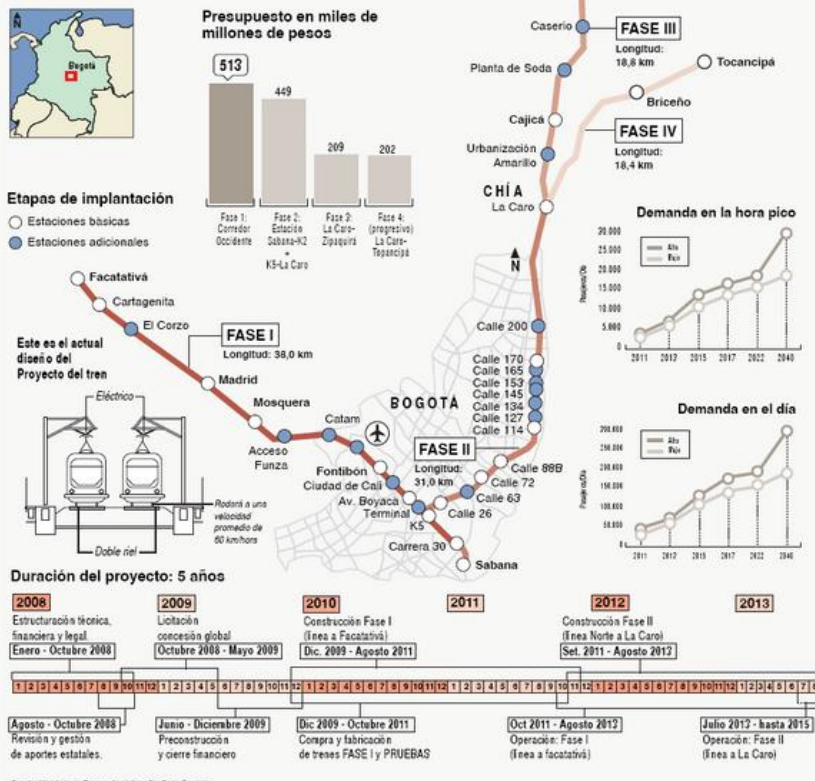
## JUSTIFICACIÓN DE USO.

El conjunto Arquitectónico de La Estación de la Sabana aparece como elemento fundamental en los análisis, estudios, planes y posibles soluciones a las evidentes necesidades de movilidad y conexión, que el Distrito capital, el Departamento de Cundinamarca, la Región y la nación han adelantado. En el caso de Bogotá los lineamientos en cuanto a la movilidad, la conexión con la región y el transporte público se han venido dando a través de instrumentos como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Maestro de Movilidad (PMM). Instrumentos que resaltan cualidades del Conjunto como Su ubicación neurálgica en el centro de la ciudad, la importante porción de terreno que ocupa, la preexistencia de las líneas férreas, la representatividad que la Estación tiene en la memoria e historia de la ciudad y el país y lo conveniente tanto para el conjunto, el sector, la ciudad y la región, de la reactivación de la Estación como elemento positivamente activo en la movilidad y las dinámicas urbanas y regionales.

De esta manera tanto estos instrumentos como los planes y proyectos de las entidades territoriales directamente involucradas dejan prever la alta posibilidad de que La Estación de La Sabana continúe aportando a la ciudad sin perder su vocación de equipamiento de transporte.

## Proyecto integrará la ciudad - región

La capital de la República será la primera ciudad del país en contar con esta infraestructura férrea que hará posible el concepto de ciudad - región.



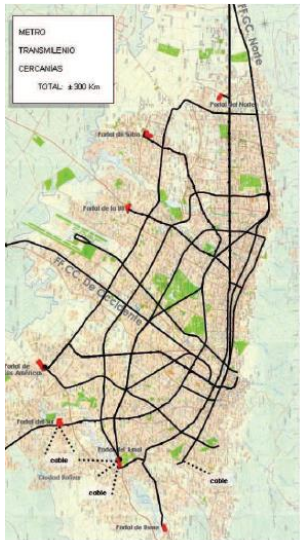
## RESUMEN EJECUTIVO DE PROCESO DE SELECCIÓN DE LA RED DE METRO Y DE LA PRIMERA LÍNEA DE METRO EN EL MARCO DEL SITP.

Este documento está actualizado al 2010 y es el resultado de la evaluación de 6 ejes de análisis:

1. Impacto territorial y urbano.
2. Impacto sobre la demanda de transporte.
3. Impacto sobre la oferta de transporte.
4. Impacto ambiental.
5. Impacto socio-económico.
6. Impacto financiero.

En este documento se establecen 10 posibles redes de metro todas evaluadas a través de los ejes anteriormente descritos, cabe resaltar que en las diez posibles redes, en todas La Estación de la Sabana está contemplada como estación intermodal.

La imagen de la izquierda es el resultado final de la Red de Metro que dio como resultado el análisis.



Esta es la red de SIPT con: Metro, Metro ligero, Cable, Tren de Cercanías y Transmilenio.

Imágenes 22 23 24: Tren de cercanías y Metro  
Fuente: <http://www.metroenbogota.com>

## CONCLUSIONES

El conocimiento exhaustivo del tema basado en una investigación teórica como cimiento del proceso de tesis y el desarrollo de una metodología clara y ordenada, guiada por un director constante y activo han dado las herramientas para la construcción de un proyecto de grado.

La experiencia del proceso, sumada a las de los últimos tres semestres en los que se trabajó específicamente en el campo del patrimonio ha terminado de consolidar a esta rama de la arquitectura como elemento fundamental de la formación académica y futuro desarrollo profesional.

El proceso investigativo proyectual, extrajo de la teoría los aportes y los conceptos que permitieron confrontar el problema de trabajo en términos reales y además comprender del manejo del patrimonio en el contexto nacional, entendiendo que la concepción historicista, museológica y restauracionista con el que aún aquí se entiende, administra, valora e interviene el patrimonio, castra las posibilidades de una efectiva y positiva relación del patrimonio con el desarrollo actual de las ciudades.

Desde el punto de vista de la política pública y de la norma del bien versus la norma urbana el proyecto de La Estación Intermodal de La Sabana es viable dado que tanto la política como la norma aportan lineamientos que apuntan a la rehabilitación funcional de la Estación de La Sabana como equipamiento de transporte y nodo de revitalización urbana del sector.



El conocimiento exhaustivo del tema en general y una valoración integral del patrimonio en donde en este caso por ejemplo ha tomado gran relevancia la dimensión edilicia dados los atributos del Bien, permite llegar a decisiones proyectuales que dialogan con la arquitectura preexistente y logran la integración del sistema del conjunto arquitectónico y de este sistema con el contexto urbano. Cabe aclarar que en este caso la norma que aplica al bien es la general para bienes de conservación integral y que se considera lamentable que el Bien no tenga una norma que este más acorde con elementos tan trascendentales en cualquier intervención en él, como lo es el uso como equipamiento de transporte.

El patrimonio material inmueble es un bien activo que debe y necesita participar positivamente de las dinámicas del contexto, para lo que es fundamental la valoración en términos de la dimensión de sustentabilidad. Solamente mientras un Bien continua aportando al Desarrollo del lugar y de la sociedad que lo rodean será apropiado, valorado y conservado.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

- CHOAY Françoise. Alegoría al patrimonio; Ed. Gustavo Gili, SL; Barcelona, 2007.
- ROJAS Eduardo. Volver al Centro: La Recuperación de Áreas Urbanas Centrales; Ed. IDB Bookstore; Washington DC, 2004.
- RIVERA BLANCO, Javier. Historia, Teoría y Crítica de La Restauración; Ed. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Diseño; Santafé de Bogotá 1998.
- CUDÓS Vicente. Cuadernos e Ingeniería de Aeropuertos.
- Dr. DE NEUFVILLE Richard, Airport Systems Planning and Design.
- CASTIBLANCO, Andrés Fernando. La Estación de La Sabana, El tren de los espacios, Los imaginarios y la historia de Bogotá. (El presente artículo hace parte de un proyecto de investigación más amplio sobre “Los imaginarios y las representaciones sociales en el desarrollo del espacio de los Mártires” dentro del marco de la Maestría en Investigación social e Interdisciplinaria de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas).
- NIÑO, Carlos Eduardo. El Ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país; Nieto G., C.E. Apuntes 24 (1), 62-75; 2011.
- DE GREIFF, Jorge. Ferrocarriles en Colombia 1836 – 1930. Biblioteca virtual Luis Ángel Arango; 1920.

## **CIBERGRAFÍA.**

- <http://bitacorasdebogota.blogspot.com/2006/05/breve-historia-de-la-estacion-de-la.html>.
- <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>.
- <http://www.usergioarboleda.edu.co/altus/estacion-de-la-sabana-bogota.htm>.
- [http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Madrid\\_Atocha](http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Madrid_Atocha).

- <http://www.metalocus.es/content/es/blog/la-nueva-estaci%C3%B3n-king%E2%80%99s-cross-abierta-por-john-mcaslan-partners>.

<b>INDICE DE IMAGENES</b>	<b>Página</b>
Imagen N° 1: Plano Inventario de Edificaciones	8
Imagen N° 2: Estación de La Sabana vs Desarrollo Urbano de Bogotá	19
Imagen N° 3: Plano Histórico 1823	20
Imagen N° 4: Plano Histórico 1852	20
Imagen N° 5: Plano Histórico 1891	20
Imagen N° 6: Plano Histórico 1910	20
Imagen N° 7: Antigua Estación de La Sabana 1895	21
Imagen N° 8: Ingeniero William Lidstore	22
Imagen N° 9: Arquitecto Mariano Santamaria	22
Imagen N° 10: Mutilación del Cuerpo Principal de La Estación de La Sabana	24
Imagen N° 11: Fachada Estación Atocha	33
Imagen N° 12: Interior Estación Atocha	33
Imagen N° 13: Estación King Cross	34
Imagen N° 14 Fachada Principal	42
Imagen N° 15, 16, 17, 18 Fachadas	43
Imagen N° 19 Plano criterios proyectuales	45
Imagen N° 20 Circulaciones Intermodal	46
	47
	53

	47
Imagen N° 21 Circulaciones Intermodal	49
Imagen N° 22, 23, 24 Tren de Cercanías, Metro	

<b>INDICE DE TABLAS Y GRAFICOS</b>	<b>Página</b>
Grafico N° 1: Planteo del proyecto	2
Grafico N° 2: Árbol del problema	3
Grafico N° 3: Conjunto Arquitectónico: Estación de La Sabana	8
Grafico N° 4: Línea del tiempo	10
Grafico N° 5: Zonas de influencia	11
Grafico N° 4: Marco Teórico	33
Tabla N° 1: 9 Preguntas identificación de objeto de estudio	5
Tabla N° 2: síntesis de UPZ	13
Tabla N° 3: Análisis DOFA	14
Tabla N° 4: Áreas IATA	48