



Renovación urbana Estación de la Sabana

Corredor Ecológico como modelo de Ciudad

Andrés Felipe Cogollos Jiménez
Cristian Alberto Villegas López

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

Renovación urbana Estación de la Sabana

Corredor Ecológico como modelo de ciudad

Andrés Felipe Cogollos Jiménez
Cristian Alberto Villegas López

Tesis como requisito parcial para optar al título de:

Arquitecto

Director (a):

Mg. Arq. Juan Carlos Román Vargas

Codirector (a):

Arq.

Línea de Investigación:

Diseño y Gestión del habitar Territorial

Grupo de Investigación:

Diseño Urbano y Paisajismo

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

La forma en que se concibe la arquitectura y el urbanismo va ligado al valor histórico y cultural del lugar, el deber del arquitecto es salvaguardar estos principios adoptando nuevas formas y conceptos.

Cristian Villegas.

Agradecimientos

Debo agradecer este trabajo de investigación y culminación de carrera a las personas que me apoyaron durante este proceso que no fue fácil, pero se logró, este proyecto es dedicado a mis padres, que con el esfuerzo se pudo lograr el sueño que hoy cumpla, se lo dedico a mis hermanos, esto es un logro que todos podemos llegar a alcanzar, se lo dedico a mi esposa, que gracias a ella este logro también se cumple y quiero hacer un agradecimiento muy importante a mi director de tesis Mg. Arq. Juan Carlos Román Vargas, que fue de gran ayuda en la culminación de este trabajo y de carrera, por ultimo agradecer a la institución que me brindo las bases para que este sueño hoy se vea cumplido.

Resumen

Renovación y revitalización del sector de la estación de la sabana como espacio público, donde en él se generara un sendero ecológico que se extenderá a lo largo del sector a intervenir. Adicional a esto se quiere reubicar gran parte de la zona industrial abarcada en su mayoría por el sector metalmeccánico la habitabilidad del sector es escasa ya que no existen sonar residenciales por lo tanto se generar una propuesta de vivienda de interés social (VIS), además de la recuperación de la estación de la sabana convirtiendo la en un gran nodal de transporte público para la ciudad.

Palabras clave: Renovación, revitalización, espacio, intervención, patrimonio, ecológico, ciudad.

Renovación: cambio, reforma, reposición, regeneración, transformación

Revitalización: reavivar - reavivarse - reanimar - reanimarse

Espacio: anchura, amplitud, desahogo, holgura

Patrimonio: herencia, dote, fortuna, bienes, propiedades, rentas, caudal, acervo, medios, heredad, capital

Ciudad: urbe, capital, metrópoli, villa, población, localidad, núcleo urbano

Abstract

Renewal and revitalization of "Estación de la Sabana" as a public space where it an ecological path which runs along the sector generate intervene sector. Additional to this is to relocate much of the industrial area covered mostly by the engineering sector and generate a proposal for social housing (VIS).

Keywords: Renewal, revitalization, space, intervention, heritage, ecological, city.

Contenido

	Pág.
<u>Resumen</u>	<u>IX</u>
<u>Lista</u>	<u>XIII</u>
<u>Introducción</u>	<u>1</u>
<u>Antecedentes</u>	<u>1</u>
1. Formulación del Problema Capítulo 1	<u>5</u>
<u>1.1 Formulación del Problema</u>	<u>5</u>
<u>1.1 Formulación del Problema</u>	<u>5</u>
<u>1.2 Problema</u>	<u>7</u>
<u>1.3 Justificación</u>	<u>7</u>
<u>1.4 Hipótesis</u>	<u>8</u>
1.5 Objetivos	<u>9</u>
<u>1.5.1 Objetivo General</u>	<u>9</u>
<u>1.5.2 Objetivos Específicos</u>	<u>9</u>
<u>1.6 Marcos Referenciales</u>	<u>10</u>
<u>1.7 Metodología</u>	<u>16</u>
2. Referentes Capítulo 2	<u>17</u>
<u>2.1 Referentes Latinoamericanos</u>	<u>17</u>
<u>2.1.1 Primer Lugar Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers</u>	<u>18</u>
<u>2.2 Referentes Internacionales</u>	<u>21</u>
<u>2.2.1 Highline New York</u>	<u>21</u>
<u>2.2.2 Museo Judío de Berlín. Arq. David Libeskind</u>	<u>21</u>
3. Historia de Los Martires Capítulo 3	<u>22</u>
<u>3.1 Historia del Sector</u>	<u>23</u>
<u>3.1.1 Tipología del sector</u>	<u>23</u>
<u>3.1.2 Tipología del sector</u>	<u>23</u>
<u>3.1.3 Usos del Suelo</u>	<u>25</u>
<u>3.1.4 Movilidad</u>	<u>26</u>
<u>3.2 Historia de la Estación de la Sabana</u>	<u>27</u>
<u>3.3 Incremento poblacional</u>	<u>27</u>

4. Problemas de Afectación Primaria Capítulo 4	28
4.1 Problema Ambiental	28
4.2 Problema Social	28
4.3 Problema Económico	30
5. Propuesta de Renovación Urbana para Los Martires Capítulo 5.....	31
5.1 Propuesta ambiental (Corredor Ecológico)	31
5.1.1 Corredor Ecológico como modelo de ciudad.....	31
5.2 Propuesta de habitat y mitigación del impacto social.....	32
5.2.1 Renovación y Revitalización de los Martires	33
5.3 Propuesta de Movilidad	34
5.4 Planes que rigen y articulan la propuesta.....	35
5.4.1 POT (Plan de Ordenamiento Territorial).....	37
5.4.2 Plan ZonalCentro.....	37
5.4.3 Anillos de Innovación.....	37
5.4.4 Plan Zonal Aeropuerto	38
5.4.5 Plan Maestro de Movilidad.....	38
6. Conclusiones	39
A. Anexo: Paneles Anteriores de Tesis	40
Bibliografía	43

Lista defiguras

	Pág.
<u>Figura1-1:</u>	Normativa bien de interes cultural (BIC). 20
<u>Figura 1-2:</u>	Mapa escala metropolitana (Bogotá). 20
<u>Figura 1-3:</u>	Mapa escala zonal (UPZ La Sabana). 20
<u>Figura 1-4:</u>	Mapa escala local Los Martires..... 20
<u>Figura1-5:</u>	Mapa estratificación del sector Los Martires. 20
<u>Figura 2-1:</u>	Propuesta primer lugar Playa ferroviaria Liniers..... 20
<u>Figura 2-2:</u>	Fotografía aerea de Higline de New York. Via ferroviaria antigua. 20
<u>Figura2-3:</u>	Fotografía aerea de Higline de New York. Via ferroviaria antigua. 20
<u>Figura 24:</u>	Fotografía aérea Museo Judio de Berín. 20
<u>Figura 2 5:</u>	Planos Fachada Museo Judio de Berín. 20
<u>Figura 2 6:</u>	Planos de Corte Museo Judio de Berín..... 20
<u>Figura 2 7:</u>	Imagen Maqueta Museo Judio de Berín. 20
<u>Figura 3-1:</u>	Tipología del sector (Mapa Bogotá). 20
<u>Figura 3-2:</u>	Gráfica estratificación del sector (Los Martires). 20
<u>Figura 3-3:</u>	Mapa usos del suelo del sector (Los Martires)..... 20
<u>Figura 3-4:</u>	Mapa movilidad del sector (Los Martires). 20
<u>Figura 5-1:</u>	Propuesta de renovacion Estación de la Sabana Primera planta..... 20
<u>Figura5-2:</u>	Programa Arquitectonico funcional del proyecto. 34
<u>Figura 5-3:</u>	Bosquejode Niveles proyecto nuevo. Estacion de la Sabana..... 34
<u>Figura 5-4:</u>	Fotorender 34
<u>Figura 5-5:</u>	Fachada lateral prooyecto nuevo. Estación de la Sabana..... 34
<u>Figura 5-6:</u>	Diagrama concepto básico del proyecto nuevo..... 20
<u>Figura 5-7:</u>	Planta espacio público 20
<u>Figura 5-8:</u>	Render espacio interior: Nueva Estación de la Sabana 20
<u>Figura5-9:</u>	Render espacio interior: Nueva Estación de la Sabana 20
<u>Figura 5-10:</u>	Render espacio interior: Nueva Estación de la Sabana 20
<u>Figura 5-11:</u>	Fotorender 20
<u>Figura 5-12:</u>	Fotorender, espacio interior: Nueva Estación de la Sabana..... 20

Introducción

La presente investigación se enfoca principalmente en dos aspectos importantes para el sector de la estación de la sabana, el aspecto ecológico y el aspectos social, ambos de gran importancia al mejoramiento del hábitat ya casi extinto en el sector, el aspecto ecológico, nos enfoca en el mejoramiento del entorno ambiental, dando gran importancia a la naturaleza y no solo al concepto de más viviendas, sin embargo el aspecto social, involucra el mejoramiento continuo del sector y esto implica el mejoramiento y el desarrollo de equipamientos que falten o bien no estén en la capacidad de abastecer a la demanda poblacional y entre este problema se encuentra el mejoramiento espacial de viviendas y su intervención urbana.

Ahora bien la investigación que aquí se realiza da un impacto social bastante notable, ya que la población en donde se va a intervenir la mayoría de los que residen en el día se van en la noche (población flotante), y muy pocos de los residentes se quedan en la noche.

Por esta razón se requiere un mejoramiento del hábitat para que allí la población incremente y sea un sector recuperado, revitalizado y transitable, ya que se ha visto afectado por la inseguridad que produce el no tener apropiación por su gente, proveniente de este mismo deterioro social.

El propósito es generar esa misma apropiación que es necesaria, con servicios complementarios al alcance de todos, renovando vivienda, creando un corredor ecológico que comunique el sector con otras zonas de la ciudad, acoplándonos a los planes zonales y el POT (plan de ordenamiento territorial), propuestas para la ciudad y que beneficiaran el crecimiento de la ciudad, estos cambios son logrados cambiando de una manera equitativa las industrias pesadas que allí existen, por vivienda y espacio público comprendido con una visión a las zonas verdes.

Esta investigación y propuesta generada están formadas en conjunto con las líneas de investigación del diseño y gestión del hábitat territorial, dando un enfoque a como se está construyendo la ciudad en pro de que el ciudadano se sienta a gusto y pueda apropiarse del lugar y del espacio, sintiéndose acogido por el mismo.

Para ello se trazan unos objetivos, que vienen del lineamiento de la problemática identificada, lo cual ayuda a que la investigación llegue al proceso final y solución, esto se puede ver reflejado en el último capítulo de esta investigación y en el proceso que se lleva a cabo en la misma.

Antecedentes

A continuación se presentan los referentes previos a esta investigación que se basan en el mejoramiento integral del centro en general y de su impacto social en el sector de los Mártires.

1.1 Antecedentes del sector.

Plan de Renovación Urbana La Sabana, futuro polo de desarrollo económico y cultural

Este proyecto urbanístico contemplado en las manzanas que rodean la estación de la sabana, está contemplado como el proyecto que mitigara ese impacto social que existe en la zona, y fortalecer el sector brindando un nuevo uso a este.

La estación de la sabana fue inaugurada el 20 de julio de 1917 en el gobierno de José Vicente Concha esta construcción realizada por el arquitecto Mariano Santamaría reemplaza a la antigua estación construida a finales de la década de 1880, el sector de la estación de la sabana toma una dinámica industrial y donde residen la clase obrera que trabaja en este sector.

Por otro lado la propuesta de Renovación Urbana 'La Sabana' ubicado entre las calles 13 y 16 entre carreras 17 y 18, abarca cerca de tres hectáreas que incluye el desarrollo de más de 500 viviendas de interés prioritario, vivienda de interés social, hoteles, oficinas, espacios culturales, espacio público, mejores vías y comercio mixto.¹ propuesto a partir del año 2009. Con esta iniciativa se busca la recuperación del sector de manera integral, zona que se encuentra en proceso de deterioro y abandono.

Ahora proponemos la renovación y revitalización del sector de la estación de la sabana como espacio público, donde en él se generara un sendero ecológico que se extenderá a lo largo del sector a intervenir. Adicional a esto se propone viviendas (VIS) desde la carrera 30 hasta colindar con la estación de la sabana, por otra parte la recuperación de la estación de la sabana convirtiendo la en un gran nodal de transporte público para la ciudad.

De lo anterior se puede decir que es un plan propuesto al igual que la investigación es una propuesta que quiere revitalizar y renovar el sector para que se pueda habitar nuevamente.

¹Mortiz, Plan de Renovación Urbana La Sabana, futuro polo de desarrollo económico y cultural. [En Línea]. Alcaldía Mayor de Bogotá. [Fecha de consulta: 29 de Octubre de 2014]. Bogotá Humana. Disponible en: <http://www.bogota.gov.co/content/planeacion/plan-de-renovaci%C3%B3n-urbana-la-sabana-futuro-polo-de-desarrollo-econ%C3%B3mico-y-cultural>

Formulación

En la ciudad de Bogotá se está presentando un problema muy común que se da en las grandes ciudades en general en las capitales, es la sobrepoblación y la densificación espacial de los sectores, contemplando un problema poblacional bastante grande y una falta de espacio público y vivienda digna para el ciudadano, se evidencia que este problema se da por la notable cantidad de desplazados y/o campesinos que llegan a las grandes ciudades provenientes de conflictos por sus tierras o simplemente a buscar una vida diferente a la de la zona rural, también llegan a las grandes ciudades personas de ciudades más pequeñas buscando nuevas cosas y salir adelante en la capital.

Ahora bien este problema se debe abordar desde sus inicios y de esa manera encontrar la principal causa de afectación, para ello se busca en fuentes bibliográficas y con ayuda del ciudadano obteniendo encuestas y datos estadísticos de la población que reside en el sector, los índices de crecimiento demográfico que Bogotá presenta son altos y acelerados, esto implica la necesidad de viviendas y la construcción acelerada de equipamientos que brinden el servicio y cubran las necesidades del sector, que ya está sobrepoblado, pero muy pocas veces es desarrollado como conjunto y no como una necesidad a una problemática ya existente.

Con lo anterior se explica que el área de investigación enfocada al diseño y gestión del hábitat territorial, es una proyección básicamente a ese conflicto encontrado, dirigido a encontrar la solución de un mejor hábitat, planeado y diseñado especialmente para las necesidades y problemas del sector y con esto poder llegar a una renovación del espacio y una revitalización del entorno y la vivienda conformada o establecida como el hábitat y establece una revitalización del bien público en conjunto con el privado.



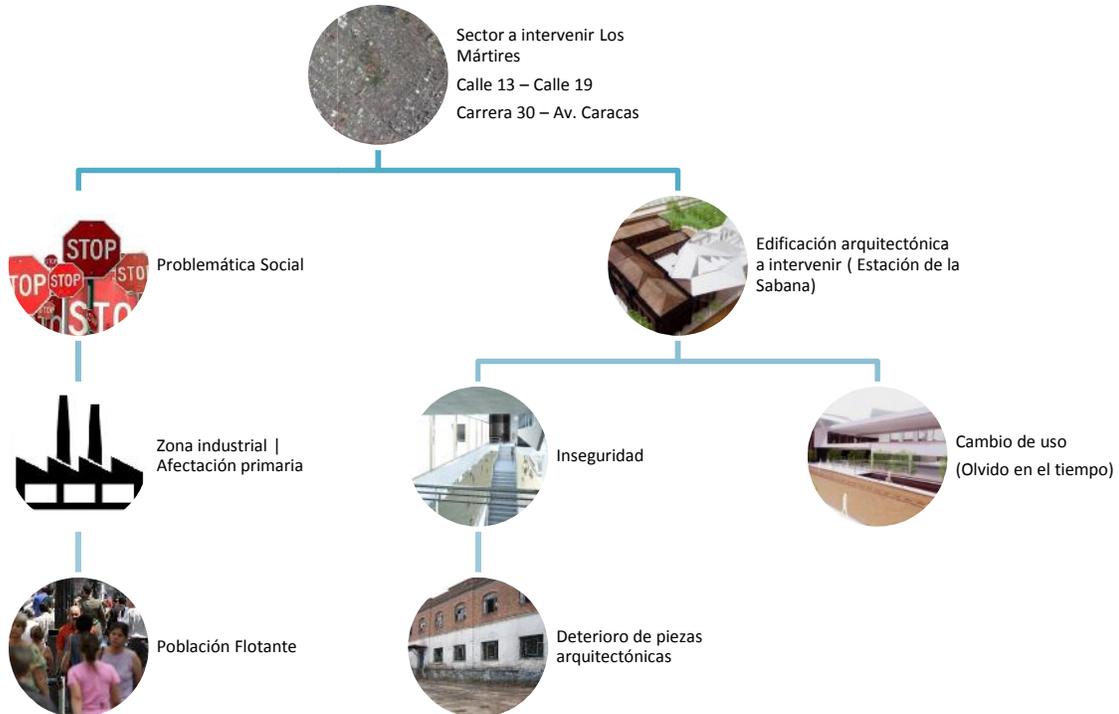
Figura 0-1: Mapa Sector a intervenir. Fuente. Google Maps.

Con base en lo anterior, se enfoca el proyecto a la renovación del sector debido a la industria que allí existe y al problema que ocasiona; la inseguridad que hace sus calles solitarias, sus habitantes principalmente personas de la calle y sus bodegas abandonadas, símbolo del deterioro y del olvido en que encuentra.

Ahora bien el sector tiene un hito histórico e importante como lo es la Estación de la Sabana, símbolo de la elegancia e hito elite de la sociedad en la época de los 90's y ahora convertida en un sitio más donde el tiempo llega acabando sus fachadas y su interior, la propuesta incluye la revitalización de este inmueble patrimonial y el cambio de uso actual, al principal que es planteado en el Plan Maestro de Movilidad (PMM)*. Para la revitalización del sector se propone un corredor ecológico que comunique el sector con los otros propuestos en el plan zonal centro, el plan zonal aeropuerto y los anillos de innovación también propuestos para Bogotá, generando el cambio y que vuelvas las migraciones de nuestra fauna y la proliferación de la flora, implementando este corredor como un modelo aplicable para distintos sitios de la ciudad.

Ahora bien , aparte de ello la renovación del sector se propone con cambios de vivienda proporcionada parcial o total dependiendo el caso y el estado patrimonial de los predios; esto propuesto está ligado a el área de investigación con el diseño del hábitat y la gestión que se propone al territorio.

En consecuencia a esto nos surge la pregunta que rodea nuestra investigación y que a partir de ella nos basaremos para generar una renovación como modelo ecológico acogiendo como hito histórico e importante la Estación de la Sabana.



¿ Es posible realizar una renovación del sector comprendido entre la calle 13 y la calle 19 y entre la carrera 30 y la Av. Caracas de la localidad de los mártires, puede recuperar su imagen urbana por medio de una nueva estructura de espacio público, zonas verdes, viviendas de interés social y la recuperación del hito histórico de la estación de la sabana como un nuevo nodal de transporte público para la ciudad, y de esta manera activar esta pieza urbana que es de gran importancia para la ciudad?

* PMM. Plan Maestro de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Justificación

A partir del planteamiento del problema queremos generar una recuperación del sector y a su vez una recuperación de la Estación de la Sabana como hito histórico y cultural del sector; haciendo una renovación y reestructuración de su morfología y su espacio público, generando un sendero ecológico que se conecte linealmente desde la Av. Caracas hasta la Carrera 30 y esto nos genera una interacción entre el peatón y el entorno; este sendero en su recorrido acogerá o integrará los parques de bolsillo y barriales que se encuentren en la zona y si no los hay, generarlos por todo el recorrido haciendo una conexión totalmente ecológica y funcional.

En la Actualidad se pretende lograr, con la recuperación de la estación de la sabana y su ampliación como nuevo proyecto se quiere desarrollar su uso y funcionalidad principal de movilidad, adicional se quiere mimetizar con usos importantes en el sector, como el comercio local y el comercio zonal, supermercado, entidades bancarias, zonas de recreación y zonas de estudios académicos, generando un cambio en la zona y en su entorno un espacio público nuevo y funcional, con amplias zonas verdes que tengan una finalidad ambiental (La recuperación de la flora y fauna urbana de Bogotá).

Ahora bien, se generaran vías de acceso y recuperación de las existentes para implementar el transporte integrado de la ciudad (SITP), que nos genere una conexión entre movilidad y sector, sin ningún problema de congestión vial. El comercio de la industria liviana lo mantendremos pero con algunas restricciones normativas y la industria pesada deberá evacuarse según lo dice el POT y trasladarse a los sectores que por normatividad fueron constituidos para tal fin (Zona franca de Bogotá).

Con esta propuesta de revitalización del sector se quiere implementar al proyecto, propuestas de vivienda de interés social (VIS), que abarca desde la carrera 30 y remata con la estación de la sabana generando una permanencia continua de población, y de esta manera nos mitigue el impacto social y la problemática que se presenta.

Con base en lo anterior nuestra propuesta va enfocada a retomar este sector, reorganizar su estructura funcional espacial y revitalizar su entorno para que sea un enfoque social y que a su vez este sea acogido como modelo ecológico y ambiental de la ciudad, dada las nuevas dinámicas socio culturales que adquirirá el sector de la sabana por medio de la renovación.

Hipótesis

En el sector de los Mártires puede existir una recuperación y renovación de una pieza urbana importante para la ciudad dado su valor histórico y social, por medio de un eje ecológico que integra la pieza urbana, teniendo en cuenta la recuperación de la estación de la sabana por medio de un proyecto arquitectónico haciendo de esta un nodal de servicio de transporte público para la ciudad y las diferentes viviendas de interés social (VIS) haciendo de esta pieza urbana una estructura funcional y de servicios.

Objetivos

Desarrollar un proyecto de renovación urbana y arquitectónica que este guiado por un modelo ecológico de ciudad, a partir de unas necesidades básicas, identificando los problemas que existen y desarrollando “modelos urbanos” para una prospectiva de la ciudad tanto funcional urbana, como sostenible en términos ecológicos y sociales.

Objetivosespecíficos

- Identificar las necesidades básicas del sector, comprendiendo su estructura Morfología, con base a las encuestas.
- Analizar su estructura histórica y su importancia en el sector.
- Describir sus estructuras principales
- Desarrollar un corredor ecológico que abarque todo el sector de intervención por medio de un plan parcial.
- Desarrollar arquitectónicamente un proyecto de renovación en la estación de la sabana, conservando el patrimonio como hito histórico y cultural
- Identificar una tipología de vivienda que complemente el proyecto urbano
- Identificar los equipamientos existentes y los faltantes para fortalecer el sector
- Desarrollar un espacio público que conecte el proyecto arquitectónico con la pieza urbana.

Marcosreferenciales

MARCO TEORICO

CURRIE LAUHLIN . Urbanización y desarrollo, un diseño para el crecimiento metropolitano. Bogotá, Camacol - Universidad de los Andes, 1988. | Porque nos habla del crecimiento a nivel de ciudad y de espacio público, con datos demográficos y tablas de análisis espacial para la ciudad de Bogotá.

ALEXIOU, Ioannis Aris, La ciudad del futuro, la ciudad inteligente. Una aproximación sistémica, Editorial. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá 2011. | Porque nos habla de cómo generar a partir de una problemática y de una ciudad ya existente un modelo de ciudad inteligente y sostenible para el futuro.

Altamente recomendables todos los informes que desde 2002 a 2006 publico anualmente el "Grupo de Investigación sobre los Derechos Humanos y la Ciudad" de la ETSA de Valladolid. Lamentablemente la página web desde donde se podían descargar no está operativa, pero algunos de ellos, como el dedicado a la vivienda, todavía pueden encontrarse en <http://www.vecinosvalladolid.org/spip.php?article624> y http://www.fedevivienda.org.co/aa/img_upload/646f63756d66656/Der_a_la_vivienda_informe_Valladolid.pdf

Castro, Fernanda. "Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers / Estudio Aisenson + Estudio Alberto Varas & Asociados" 20 Apr 2013. Plataforma Arquitectura. Accedido el 06 Apr 2014. <<http://www.plataformaarquitectura.cl/?p=252757>>

MARCO CONCEPTUAL

Reestructuración, Modificación de la manera en que está estructurada u organizada la ciudad o el sector.

Revitalización, se propone la revitalización del entorno urbano a partir de la utilización de conceptos “RE”, REpensar, REciclar, REactivar, REMirar, REhabilitar,... La mayoría de las veces no es necesario construir nada nuevo, sólo es cuestión de transformar, saber colocar, poner en su sitio, de trabajar sobre lo ya “construido”, para mejorar la vida cotidiana en toda su diversidad y escalas.

Renovación, debe entenderse por renovación cualquier modificación a la estructura misma del entorno (por lo menos una condición) producida por el acuerdo de voluntades de la comunidad y del que está generando el proyecto.

Modelo Ecológico, Paso a seguir para un buen funcionamiento ecológico y ambiental de una ciudad.

Hito, Estructura urbana o arquitectónica que tubo o tiene un impacto social en el lugar donde se encuentra ubicado y que hace del sector un sitio importante.

MARCO LEGAL

Ley 1537 de 2012, Por la cual se dictan normas tendientes a facilitar y promover el desarrollo urbano y el acceso a la vivienda y se dictan otras disposiciones. Se pone a disposición el acceso efectivo a la vivienda de interés prioritario (VIP)

Decreto 075 de 2013, Por el cual se reglamentan el cumplimiento de los porcentajes de suelo destinado a programas de Vivienda de Interés Social para predios sujetos a los tratamientos urbanísticos de desarrollo y renovación urbana y se dictan otras disposiciones. Se pone a disposición los porcentajes del suelo para VIP en tratamiento urbanístico de desarrollo.

Plan de Ordenamiento Territorial (POT), es la norma que define cómo puede la ciudad hacer uso de su suelo y dónde están las áreas protegidas, en qué condiciones se puede ubicar vivienda, actividades productivas, culturales y de esparcimiento.

Decreto 319 de 2006, Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones. Plan Maestro de Movilidad (PMM).

Figura1-1: Normativa bien de interés cultural (BIC)



SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

BIENES DE INTERÉS CULTURAL

FICHA IDENTIFICACION INDIVIDUAL
INMUEBLE C06106-C22-C3

<p>FOTOGRAFIA EXTERIOR</p>	<p>LOCALIZACION</p> 	<p>Autor:</p> <p>Licencia:</p> <p>Modalidad: Categoría: - C060-Conservación</p> <p>Localidad: LOS MARTIRES-14</p> <p>UPE: LA SABANA-102</p> <p>Barrio: Manzana: Predio: ET. LISTON 22 11</p> <p>CRIP: Uso:</p> <p>Dirección:</p> <p>Código Catastral: D061062203</p> <p>Matrícula Inmobiliaria:</p> <p>No. Pasos: Fecha Construcción:</p> <p>Tipo de Orden:</p> <p>Observación:</p>
<p>FOTOGRAFIA INTERIOR</p>	<p>CRITERIOS DE CALIFICACION</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Representa un hito arquitectónico y de modo tangible o visible una o más épocas de la historia de la ciudad o una o más etapas de la arquitectura y/o urbanismo en el país. <input type="checkbox"/> Ser un testimonio o documento importante en el proceso histórico de planificación e formación de la estructura física de la ciudad. <input type="checkbox"/> Ser un ejemplo arquitectónicamente importante de un tipo de edificación o conjunto arquitectónico. <input type="checkbox"/> Ser un testimonio importante de la conformación del hábitat de un grupo social determinado. <input type="checkbox"/> Constituir un tipo de evidencia urbana culturalmente significativo de la ciudad. <input type="checkbox"/> Ser un ejemplo destacado de la obra de un arquitecto colombiano o de un grupo de estos de trayectoria reconocida a nivel nacional o internacional. <input type="checkbox"/> Estar relacionado con personajes o hechos significativos de la historia de la ciudad o del país. 	

LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DE BOGOTÁ ES RESPONSABLE DE LA CALIFICACIÓN. Toda nueva información debe ser enviada a los señores de la SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Fecha: 2015/03/18 Página 1 de 2

MARCO HISTORICO

NIÑO, Murcia Carlos, HERNÁNDEZ, Víctor. Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso. Documento inédito, Subdirección de Patrimonio, Archivo No. 420. Ministerio de Cultura. Santafé de Bogotá 1993.

CARDEÑO, Mejía Freddy. Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de los Mártires), Secretaria Distrital de Cultura,

Recreación y Deporte – Observatorio de Culturas, Primera edición. Alcaldía Mayor de Bogotá 2007.

CASTIBLANCO, Roldan Andrés, La arquitectura republicana y su relación con la Estación de la Sabana. La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá¹. Ensayo. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Documento inédito.

MARCO CONTEXTUAL

El sector de intervención en la localidad de los Mártires comprende desde la Av. Caracas hasta la Carrera 30 y de la Calle 13 hasta la Calle 19

Figura 1-2: Mapa Escala Metropolitana (Bogotá)



Figura 1-3: Mapa

Escala Zonal (UPZ La Sabana)



[Figura 1-4:](#) Mapa Escala Local Los Mártires

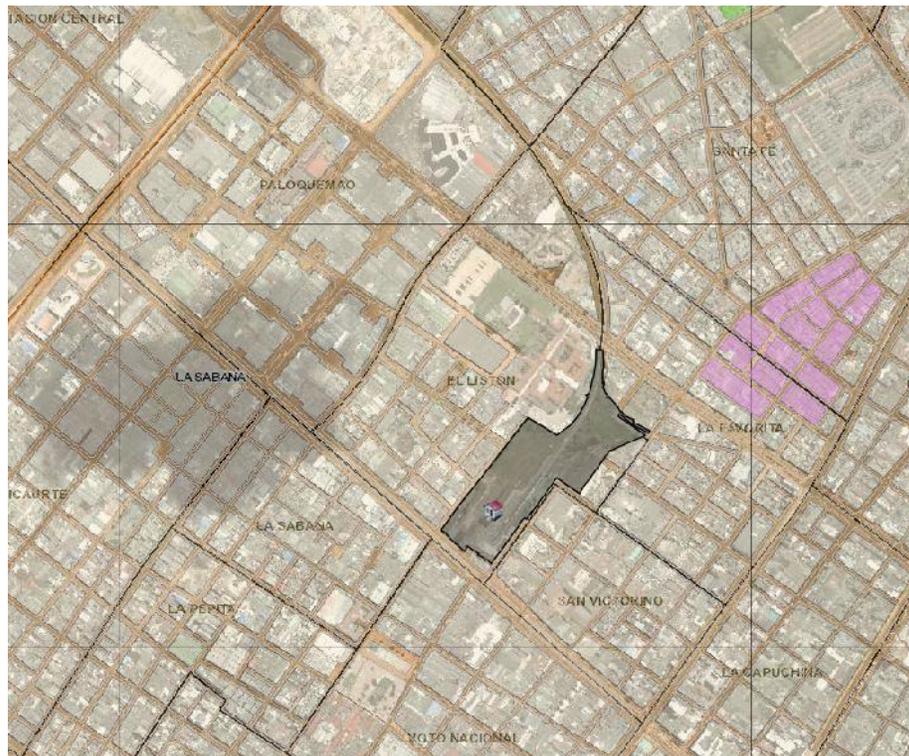
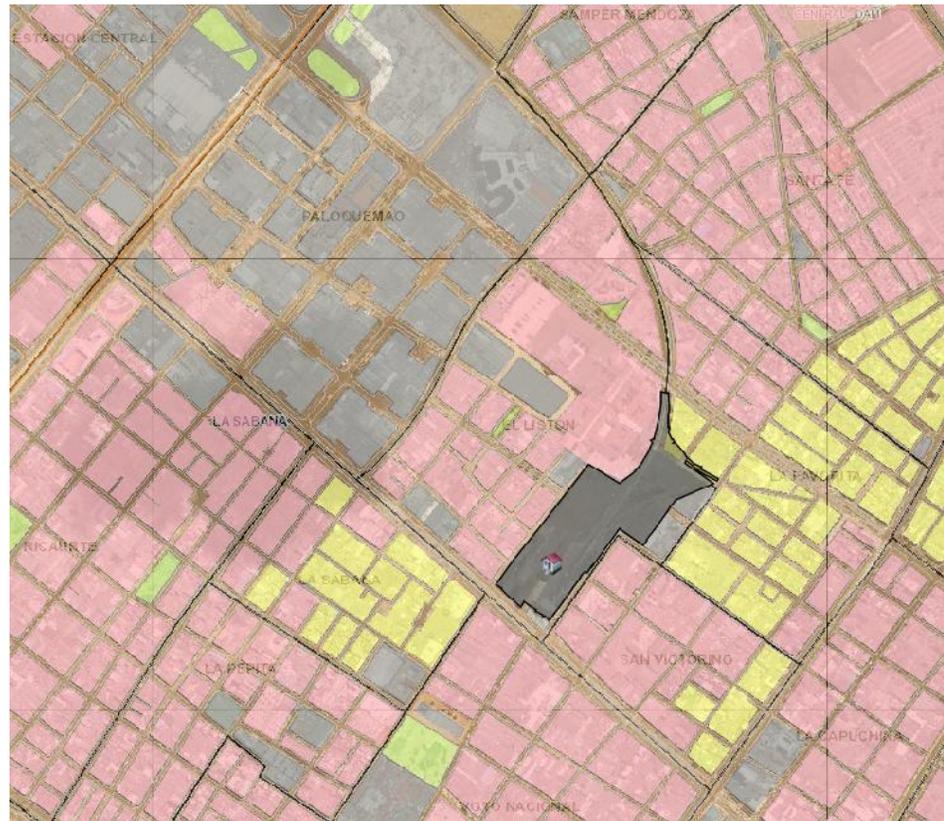


Figura1-5: Mapa Estratificación del sector (Los Martires)



Sin estrato Estrato ur  Estrato d  Zonas verde  

Metodología

La investigación está enfocada al área de diseño y gestión del hábitat territorial y el tipo de investigación es cuantitativo y cualitativo, nos da un enfoque conceptual y de percepción de la ciudad como hábitat sostenible y de calidad para los habitantes; la investigación se realiza por dos etapas, partiendo de un enfoque cuantitativo, que nos permite llevar la investigación de un estudio metropolitano a un estudio zonal y posteriormente a un estudio local, pasando por toda la problemática de la ciudad hasta el sector donde se genera la propuesta, que sería específico y puntual; y adonde se quiere llegar, de igual manera debe existir un enfoque cualitativo, que se genera para poder llegar a definir y determinar la investigación en específico.

Teniendo en cuenta, la investigación tiene un alcance explicativo, ya que permite enfocarla a la problemática del sector, con bases e información sustentable y de fácil entendimiento y explicación, esto quiere decir que el alcance va más allá de solo información y es la de generar la propuesta que pueda ser entendible y que aporte la solución a la problemática.



Referentes | Capítulo 2

A continuación se presentan los referentes internacionales divididos entre latinoamericanos e internacionales, que ayudaron a consolidar la investigación y enfocar el proyecto a un mejoramiento de la localidad en general.

2.1 Referentes Latinoamericanos

Los referentes latinoamericanos, nos acerca más a la propuesta de la investigación, se analizaron varios referentes del cual se menciona el más importante y que se asemeja al proyecto de la renovación en los Mártires, en Latinoamérica la conservación y el patrimonio representan el símbolo cultural e histórico de los cuales la gente se siente orgullosa y se apropia del lugar.

2.1.1 Primer Lugar Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers

La Playa Ferroviaria de Liniers, en Buenos Aires (Argentina), tiene como objetivo principal la revitalización del entorno y de las manzanas que rodean la estación ferroviaria, la propuesta quiere utilizar la antigua estación y realizar una conservación de patrimonio, en sus manzanas aledañas construir vivienda y equipamientos que fomenten la apropiación del lugar, que el habitante se sienta cómodo en su lugar de residencia y teniendo un sistema masivo de movilidad funcionando.

La articulación del tejido residencial permite la creación de nuevos espacios públicos anexos a la vivienda y al barrio, ramblas, paseos peatonales, plazas, calles y avenidas para uso de la nueva urbanización y de los habitantes del entorno urbano existente.²

²Castro, Fernanda. Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers. [En Línea]. Plataforma Arquitectura. [Fecha de consulta: 31 de Octubre de 2014]. Disponible en: <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-252757/primer-lugar-concurso-plan-maestro-playa-ferroviaria-de-liniers-estudio-aisenson-estudio-alberto-varas-and-asociados>>

Por otro lado el espacio público propuesto busca la conexión inmediata de los equipamientos existentes con la vivienda propuestas a lo largo de la intervención, esto con el fin de articular las diferentes actividades y dinámicas que se ejercen a diario esta articulación también cuenta con un comercio formal y surge dada la necesidad de abastecimiento de los habitantes del sector a demás por tener un hito importante como la estación, hacer que este comercio no solo se focalice en abastecimiento de alimentos sino que también existe un comercio de todo tipo ya que es un lugar que a diario frecuentan muchas personas por ser una pieza de gran valor a nivel metropolitano.

Figura 2-1: Propuesta Primer Lugar Plan Maestro de Movilidad Playa Ferroviaria de Liniers



2.2 Referentes Internacionales

La selección de los referentes internacionales se realizó buscando un proyecto que ayudara a la conceptualización de los corredores ecológicos dentro de la ciudad, mitigando los impactos ambientales que conllevan tener solo “selva de concreto”, afectando notablemente la vida de las especies que realizan su migración a diferentes lugares; también afectando la vida de la población.

2.2.1 HighlineNewYork

Siguiendo con esta investigación se analizó varios proyectos que cumplieran estas características, pero se explicara solo uno de manera rápida, sin decir que los demás no

eran importantes pero este aborda más el tema de investigación, el proyecto ubicado en Nueva York, llamado Highline.

Ahora bien del proyecto se puede decir que es una propuesta de parques lineales y con esta inauguración, concluye un histórico proyecto impulsado desde 1999 por la organización Friends of the High Line, cuyo diseño estuvo a cargo de James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro y el paisajista danés Piet Oudolf.³

Figura2-2: Fotografía aérea de Highline de New York. Vía ferroviaria antigua.



³Valencia, Nicolas. "Recorre el inaugurado High Line Nueva York en 33 fotografías de Iwan Baan". [En Línea]. Plataforma Arquitectura. [Fecha de consulta: 31 de Octubre de 2014]. Disponible en: <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-33-fotografias-de-iwan-baan>>

Figura 2-3: Fotografía aérea de High line de New York. Vía ferroviaria antigua.



El objetivo del High line de New York es la recuperación de la antigua línea férrea su recorrido está compuesto por una gran línea verde que se refleja a lo largo y ancho de la intervención sus espacios de permanencia, y su mobiliario urbano que parte desde la misma forma de la línea férrea crea el confort a partir de la forma de la línea.

Gracias a la recuperación de la línea férrea los recorridos a nivel peatonal son dinámicos debido a las actividades que se pueden generar dentro del recorrido, otra de las formas es el recorrido mediante bicicleta ahorrando tiempo para trasladarse de un punto a otro, debido a que la línea es aérea permite la gran visual de New York haciendo más agradable el recorrido.

2.2.2 Museo Judío de Berlín. Arq. Daniel Libeskind

El Museo Judío de Berlín de Daniel Libeskind es sin lugar a dudas una de las obras más relevantes y complejas de la arquitectura contemporánea. Tratar de encasillarla bajo algún concepto resulta siempre insuficiente y a pesar de que se habla de ella como parte del deconstructivismo, me parece que cualquier encasillamiento o intento de clasificación resulta forzoso o parcial. Uno de los aspectos notables de esta obra es su condición de única y por otra parte lo que resulta aún más interesante es que el edificio en sí mismo, dejando en un segundo plano al contenido museográfico, es capaz de transmitir experiencias que ninguna muestra o museo convencional sería capaz de hacer, llevando la capacidad comunicadora del proyecto de arquitectura a un nivel notable y difícil de replicar.⁴



Figura 2-4: Fotografía aérea Museo Judío de Berlín. Plataforma Arquitectura.

⁴Guillermo Hevia García. "Plataforma en Viaje: Museo Judío de Berlín, Daniel Libeskind" 29 May 2014. ArchDaily Colombia. Accedido el 3 May 2015. <<http://www.archdaily.co/co/02-132077/plataforma-en-viaje-museo-judio-de-berlin-daniel-libeskind>>

El arquitecto se inspiró en el libro de Walter Benjamin "Einbahnstrasse" (calle de un solo sentido) y la ópera de Arnold Schönberg, "Moses und Aron", una obra de 3 actos cuyo acto final es incompleto. Libeskind quería que su edificio sea la culminación de esta obra.

La forma quebrada del edificio representa la tortuosa historia de los judíos en Alemania, pero también es una estrella de David desdoblada. La forma del edificio quiso respetar la presencia de árboles existentes, doblándose ante la presencia de ellos, pero fundamentalmente buscó orientarse a sitios de eventos y personalidades históricas relativas a los judíos en Berlín.⁴



Figura 2-5: Fachada Museo Judío de Berlín. Plataforma Arquitectura.

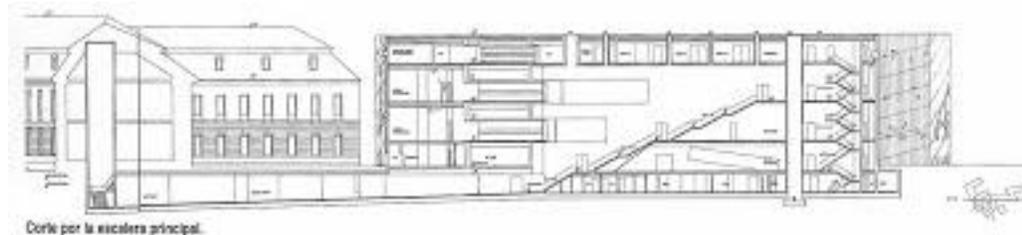


Figura 2-6: Corte Museo Judío de Berlín. Plataforma Arquitectura.

⁴Guillermo Hevia García. "Plataforma en Viaje: Museo Judío de Berlín, Daniel Libeskind" 29 May 2014. ArchDaily Colombia. Accedido el 3 May 2015. <<http://www.archdaily.co/co/02-132077/plataforma-en-viaje-museo-judio-de-berlin-daniel-libeskind>>

Algún concepto resulta siempre insuficiente y a pesar de que se habla de ella como parte del deconstructivismo, me parece que cualquier encasillamiento o intento de clasificación resulta forzoso o parcial. Uno de los aspectos notables de esta obra es su condición de única y por otra parte lo que resulta aún más interesante es que el edificio en sí mismo, dejando en un segundo plano.

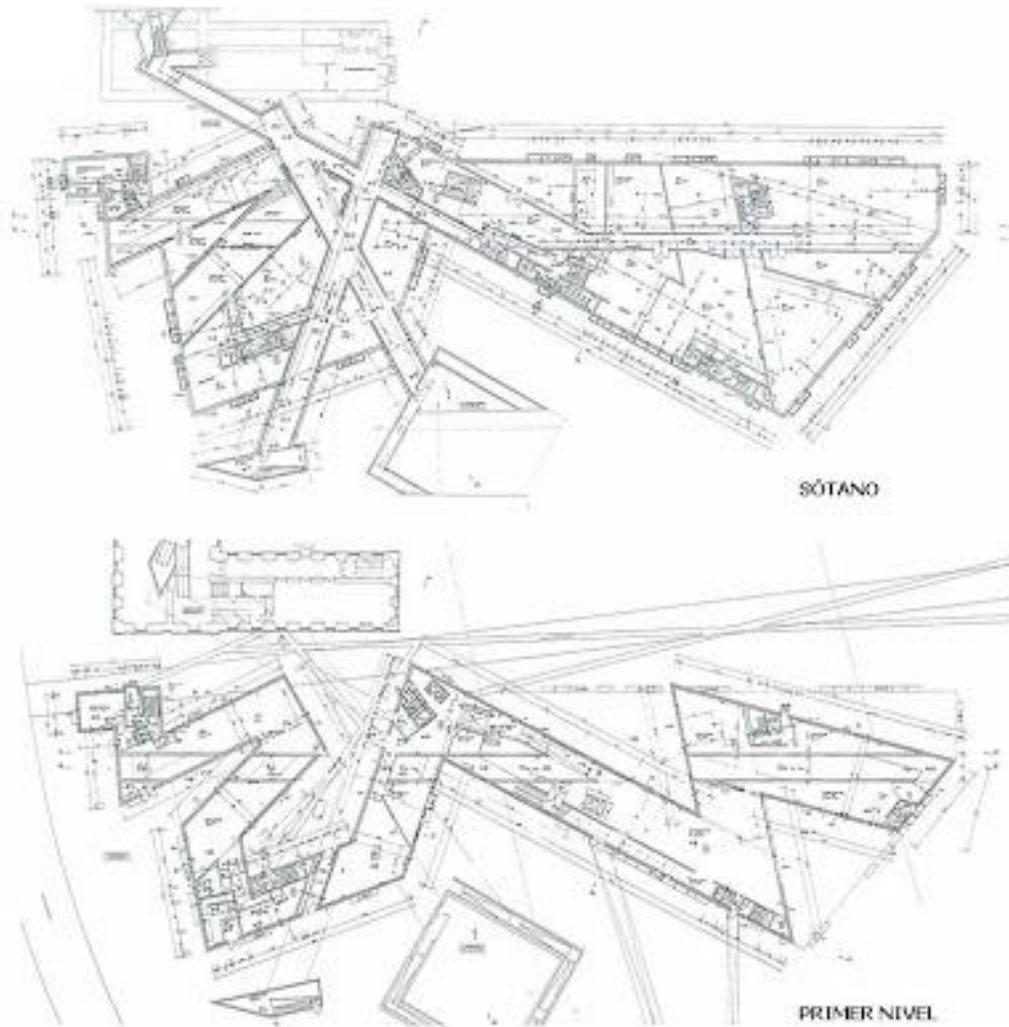


Figura 2-7: Plantas Arquitectónicas Museo Judío de Berlín. Plataforma Arquitectura.

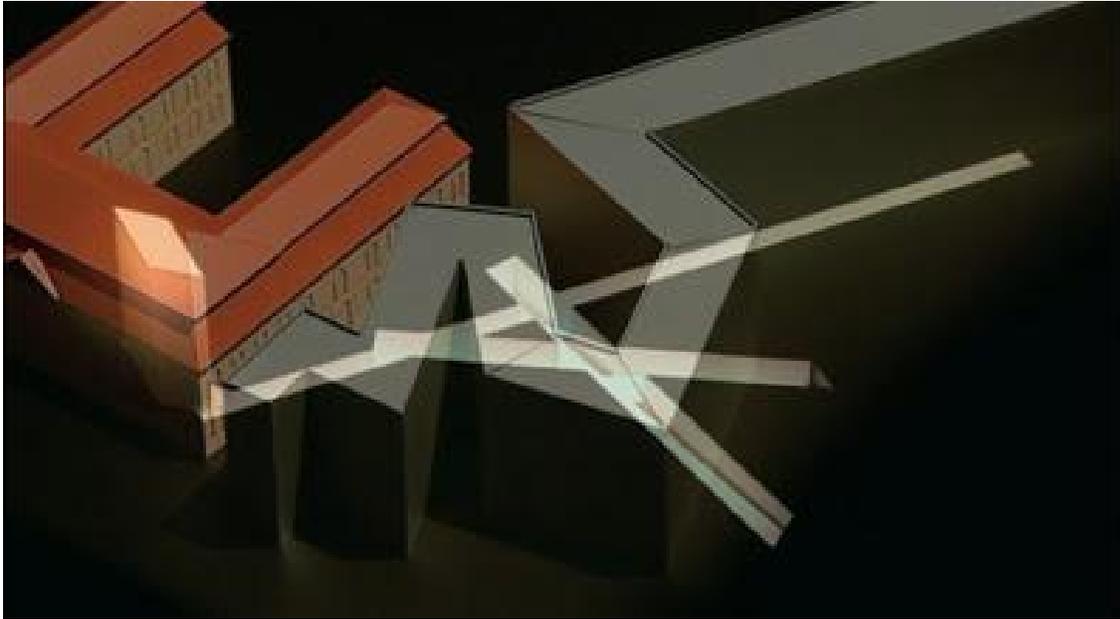


Figura 2-8: Imagen explicativa de los ejes del proyecto

Tres líneas subterráneas, llamados “ejes”, diferentes a la forma zigueante del edificio, definen el concepto general de la obra y simbolizan tres aspectos de la experiencia judía en Alemania: continuidad, exilio y muerte.

Eje de la continuidad: es el único de los ejes que conduce a las galerías del museo. Tras recorrer el pasillo del eje, remarcado con una iluminación en el cielo raso, el espacio se nos abre verticalmente en una caja de escaleras, alcanzando toda la altura del edificio y brutalmente cruzada por vigas diagonales.

Eje del Exilio: conduce a un jardín exterior fuera de los límites del edificio, compuesto por 7 x 7 columnas de concreto que sostienen jardines en la parte superior (posiblemente en referencia a los jardines colgantes de Babilonia. Qué similar forma tienen Libeskind para representar el exilio y Eisenman el Holocausto, trabajados en bloques de concreto dispuestos en una grilla que los visitantes deben recorrer y experimentar. Sin embargo, en el caso de Libeskind, los bloques se encuentran girados respecto 10 grados al plano del piso, generando una sensación de inestabilidad en contraste con el orden de la grilla. El jardín no tiene vía de escape, simbolizando al exilio una forma de prisión sin puertas.

Eje del Holocausto: es otra área de exhibición que concluye en una puerta negra. Tras atravesarla ingresamos a la Torre del Holocausto, una habitación oscura de 24 m de altura iluminada únicamente por una rendija en la parte superior, que en mi caso no vi pues nuestra visita fue de noche. El silencio, la oscuridad, la escala de la habitación producen un efecto sumamente sugestivo, que resalta la intención del arquitecto en resaltar el carácter de ausencia que significó el exterminio de comunidades enteras de judíos. Desde afuera, la torre aparece como un silo de concreto de forma trapezoidal y separada del edificio principal, únicamente vinculada desde el subsuelo.⁴

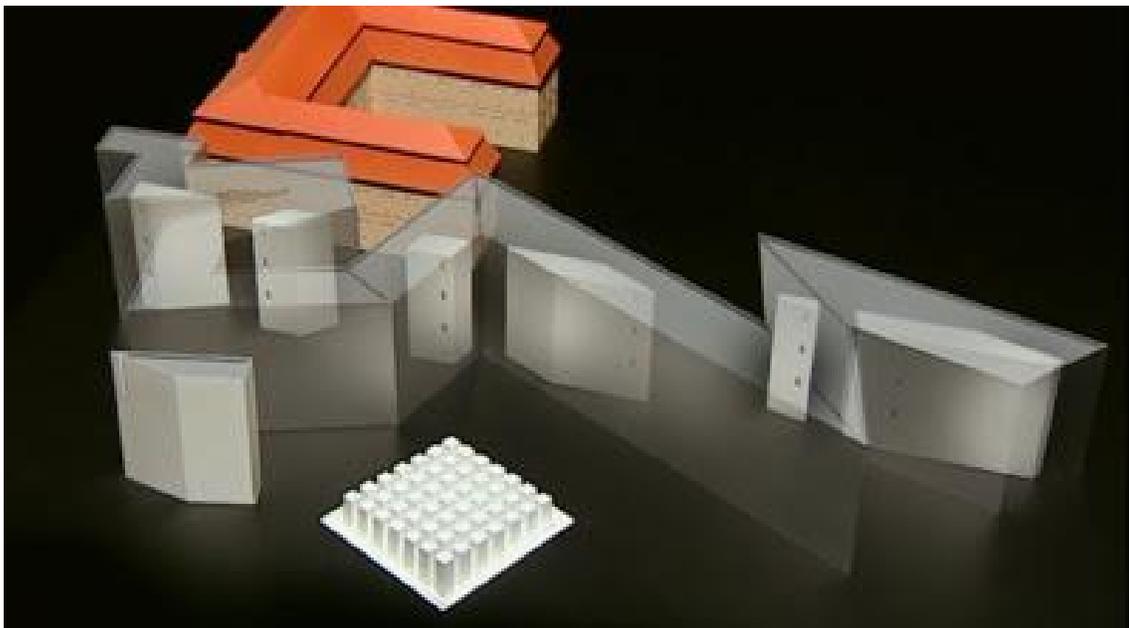


Figura 2-9: Imagen explicativa de las torres del proyecto

Además de los ejes existen seis torres vacías de concreto, que nos aparecen al interior como unos bloques de color negro. No hay nada en ellas, y sin embargo conectan todos los niveles del museo, representando la ausencia de los judíos.⁴

⁴Guillermo Hevia García. "Plataforma en Viaje: Museo Judío de Berlín, Daniel Libeskind" 29 May 2014. ArchDaily Colombia. Accedido el 3 May 2015. <http://www.archdaily.co/co/02-132077/plataforma-en-viaje-museo-judio-de-berlin-daniel-libeskind>

Cibergrafía. <http://moleskinearquitectonico.blogspot.com/2010/09/libeskind-museo-judio-en-berlin.html>

Historia de los Mártires | Capítulo 3

La historia de la localidad de los Mártires tiene como inicio su importancia histórica, dentro del marco geográfico que determinamos y fuera de él, se puede observar que la localidad no generó un cambio significativo desde que se fundó hasta la actualidad, ya que su principal uso fue industrial y con la construcción de la Estación de la Sabana fue adaptándose a lo que se denominó barrio obrero, en donde vivían los trabajadores de la estación, su incremento poblacional fue muy lento y el desarrollo en general de la ciudad para esa época no fue muy rápido.

3.1 Historia del Sector

El sector que comprende desde la carrera 30 hasta la Av. Caracas y la calle 19 hasta la calle 13 el cual vamos a intervenir, tiene un hito histórico e importante como lo es la Estación de la Sabana, que fue construida por la demanda de un sistema de transporte que comunicara la capital del país con las otras ciudades, principalmente se hizo para los municipios cercanos a la capital como lo fue la primera línea del ferrocarril que comunicaba Bogotá con Facatativá en 1889, - El 20 de julio de 1889 llegó a Bogotá el primer ferrocarril, que procedía de Facatativá, tras hacer un recorrido de 40 kilómetros. La estación principal estaba ubicada en la actual Estación de La Sabana (calle 13 con carrera 18).⁴

⁴Cardeño, Freddy Arturo (2007). *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires)*. Colombia. D'Vinni S.A. Pag. 21

3.1.1 Tipología del Sector

La localidad desde sus inicios de formación, mantuvo una tipología de supermanzana, debido a las grandes industrias que allí se asentaban, dichas industrias llegaron resultado de la violencia que en la época se veía y por la construcción de la Estación de la Sabana en 1889; el sector empezó a deteriorarse y a fomentar la industria metalmecánica, tanto fue el deterioro que sus vías quedaron destrozadas y solo puede recorrerse con los mismos vehículos que la fueron deteriorando denominados de “carga pesada”, este deterioro de sus vías hoy en día se sigue observando

Figura 3-1: tipología del sector



De lo anterior se puede decir que, La configuración espacial actual de la localidad de Los Mártires es el resultado de una serie de procesos urbanos que ha demandado más de 100 años de desarrollo y que ha soportado la construcción, destrucción y reconstrucción de su espacio físico. En ese proceso los aspectos arquitectónicos, funcionales y sociales han influido no sólo en la estructuración de la localidad, sino en la configuración de una Bogotá más moderna y competitiva.⁵

⁵Cardeño, Freddy Arturo (2007). Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires). Colombia. D'Vinni S.A. Pag. 15

3.1.2 Tipología del Sector

Dada la morfología y trazado urbano del sector presenta manzanas de grandes dimensiones que fueron diseñadas con el fin de almacenar provisiones y producto que llegaban de todo el país ya que en el sector se sitúa la estación de la sabana existe un 20% de estrato uno, estrato dos 25%, estrato tres 18%, estrato cuatro 15% a nivel de la localidad de los mártires.



Figura 3-2: Estratificación del sector

3.1.3 Usos del Suelo

Dentro del sector de los mártires existe un sector residencial que se ubica en la calle 19 con Av. Caracas presenta un alto impacto de inseguridad y salubridad por acumulación de basuras, existen equipamientos culturales como lo es la iglesia la sagrada pación equipamientos de salud como la clínica santa gema, edificios gubernamentales como son los juzgados de palo quemado y el DAS, y equipamientos educativos de escala zonal y metropolitana como son el instituto técnico central de la Salle y el colegio la presentación.

El uso comercial predomina la industria metalúrgica, ferreterías, industrias de hidrógenos, restaurantes, ferreterías y maquinarias y entidades bancarias que están distribuidas en todo el sector.



Figura 3.3: Usos del suelo del sector

3.1.4 Movilidad

El sector cuenta con 4 vías importantes y esto hace que el acceso al sector sea fácil, en el encontramos la carrera 30, la calle 13, la Av. Caracas y la Calle 19, en las cuales 3 circula el sistema Transmilenio, y dentro del sector pasa el SITP que cubre las rutas de la carrera 24 y 22, en algunos puntos al interior del sector la malla vial presenta deterioro por la alta presencia de camiones de carga.

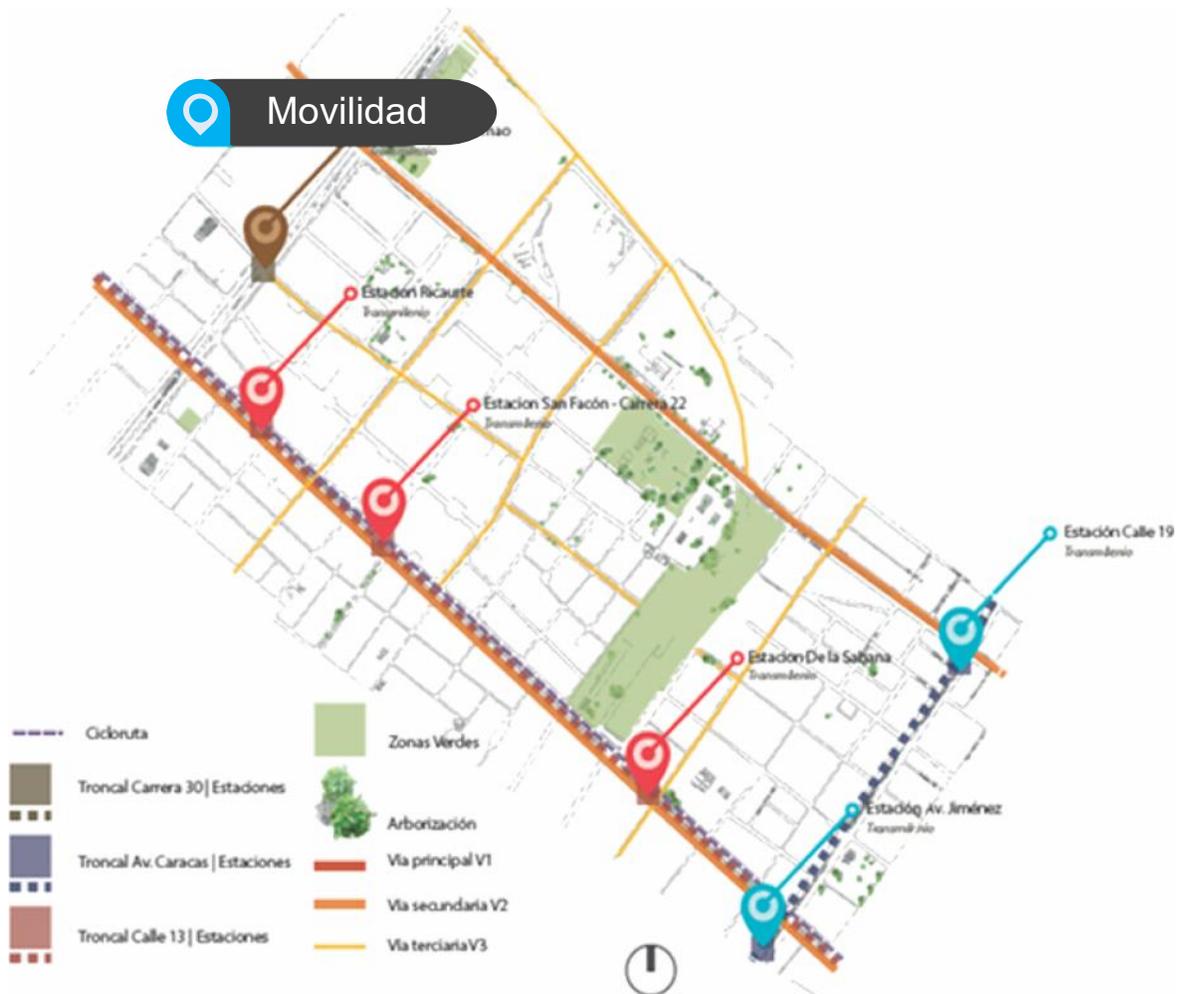


Figura 3-4: Movilidad del sector

3.2 Historia de la Estación de La Sabana

La Estación fue diseñada por Mariano Santamaría y se construyó entre 1913 y 1917 por el ingeniero inglés William Lidstone² y representó una inversión de 750.000 pesos oro de la época.⁶ La decoración y ornamentación estuvieron a cargo del escultor suizo Colombo Ramelli.⁴ Este edificio reemplazó la vieja estación construida en 1887 para la inauguración del ferrocarril entre Bogotá y Facatativá, pasando a ser la estación central de todas las líneas hacia la capital.² Como se dijo anteriormente, la Estación de la Sabana fue un

acontecimiento importante en la historia de la localidad de los Mártires, generando un hito para la ciudad y recepción de las grandes industrias que recorrían las vías férreas.

En 1954 se modificó profundamente la estructura interna del edificio, eliminándose los elementos decorativos. En esta reforma se añadieron dos plantas, y se modificó la fachada.⁷ Solo se mantuvo el diseño original del vestíbulo. Tiempo después se demolió el ala oriental.⁸

El inmueble fue declarado monumento nacional por el decreto 2390 del 26 de septiembre de 1984, debido a su importancia histórica y cultural.⁹ La edificación, sin embargo, no ha cesado de deteriorarse,¹⁰ y la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en 1991 consolidó la crisis del inmueble. Actualmente es la sede de La Superintendencia de Puertos y Transporte.¹¹

Adicional a esto se puede decir que, impulsó el desarrollo comercial de su zona aledaña de la Avenida Jiménez y fue la catalizadora de la construcción de grandes bodegas de almacenamiento de productos, como la de la Federación Nacional de Cafeteros y de hoteles, restaurantes y cafés.¹²

⁶Cibergrafía. Biblioteca Luis Ángel Arango. «Estación de la Sabana - Bogotá D. C.». lablaa.org. Consultado el 18 de mayo de 2015.

⁷Cibergrafía. Gobierno de Bogotá D. C. «Estación de la Sabana - Descripción». bogota.gov.co. Consultado el 18 de mayo de 2015.

⁸Ibid. «nota 7» Consultado 18 de mayo de 2015

⁹Ibid. «nota 7» Consultado 18 de mayo de 2015

¹⁰Ibid. «nota 7» Consultado 18 de mayo de 2015

¹¹Hugo Delgadillo (2008). *Repertorio ornamental de la arquitectura de la época republicana en Bogotá*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

¹²Suarez, Martha Lucia (2013). Plan Ambiental Local – PAL. Localidad de los Mártires. Colombia. Alcaldía Mayor de Bogotá. Secretaria Distrital de Gobierno. Alcaldía Los Mártires. Pag. 23

Problemas de afectación primaria | Capítulo 4

La historia de la localidad de los Mártires tiene como inicio su importancia histórica, dentro del marco geográfico que determinamos y fuera de él, se puede observar que la localidad no generó un cambio significativo desde que se fundó hasta la actualidad, ya que su principal uso fue industrial y con la construcción de la Estación de la Sabana fue adaptándose a lo que se denominó barrio obrero, en donde vivían los trabajadores de la estación, su incremento poblacional fue muy lento y el desarrollo en general de la ciudad para esa época no fue muy rápido.

4.1 Problema Ambiental

El sector que comprende desde la carrera 30 hasta la Av. Caracas y la calle 19 hasta la calle 13 el cual vamos a intervenir, tiene un hito histórico e importante como lo es la Estación de la Sabana, que fue construida por la demanda de un sistema de transporte que comunicara la capital del país con las otras ciudades, principalmente se hizo para los

4.2 Problema social

El sector de los mártires es uno de los proyectos de mayor impacto urbanístico, inmobiliario de la ciudad de Bogotá¹³ para la participación de la formulación y ejecución de la política de renovación urbana y organización socio-espacial, que en la Localidad se traduce en la re-densificación de su suelo con criterio social y de respeto por la naturaleza; el desarrollo de acciones de gestión y coordinación complementarias a las inversiones en transporte, infraestructura y servicios públicos del distrito, con una visión integral del ordenamiento del territorio; la oferta de vivienda accesible a los hogares de más bajos ingresos.¹⁴ está alineado con los principios del actual plan de desarrollo Bogotá Humana.

Teniendo en cuenta con respecto a lo anterior es bueno decir, que nuestro proyecto va enfocado específicamente a la renovación de la estación de la sabana con la re-densificación y construcción de proyectos VIS-VIP.

El proyecto contempla nuevos esquemas de participación, pues incorpora la inclusión de los propietarios residentes, contiene vivienda de interés prioritario en

una zona céntrica con usos complementarios, servicios, y garantiza la preservación de los bienes de interés cultural más importantes del área”, sostiene Vanessa Velasco, directora técnica de la ERU¹⁵

Con base en lo dicho por la directora técnica de la ERU, Vanessa Velasco en el 2013, que especifica el proyecto de la estación central, se incorpora con nuestro proyecto ya que responde a características similares para un bien común (renovación urbana del centro de la ciudad), la estación de la sabana después de su renovación, se quiere rehabilitar y llegar a su uso principal que consiste en comunicar la ciudad por medio de los transportes urbanos o SITP (Sistema Integrado de Transporte Público)

¹³ Acuerdo local 001 (31 de agosto del 2012). Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo de la Localidad de Los Mártires 2013 – 2016

¹⁴ Ibid. Acuerdo local 001. (Nota 13

¹⁵ Cibergrafía. Alcalde Petro da vía libre al proyecto de renovación urbana más importante de la ciudad. cduarte. Fecha de publicación 05/20/2013 - 12:22, fecha de consulta. 03/04/15

4.3 Problema Económico

Tres manzanas que ocupan un área de 28.990 metros cuadrados en la localidad de Los Mártires serán intervenidas, de acuerdo con lo fijado en el Plan Parcial La Sabana, que

dentro de sus objetivos busca aprovechar mejor el suelo del sector, recuperar los bienes de interés público que se levantan en la zona y, de según el Plan Maestro de Movilidad del Distrito, adaptar el lugar para su operación como eje de articulación del Sistema de Transporte Integrado de la capital (Transmilenio, tren de cercanías y metro). Del área total de renovación, el 40% será destinado a espacio público y el 60% a espacio privado. El eje de las intervenciones planeadas es la habilitación del espacio público, con base en la premisa de que la posibilidad de recorrer la ciudad permite que sus habitantes valoren más su patrimonio. En esa línea, se construirá un paseo peatonal denominado “La Salle”, que se generará tras ampliar el andén de la carrera 17 para darle mayor protagonismo tanto al Instituto Técnico Central La Salle como a la Iglesia de la Sagrada Pasión, construcciones que al lado de la Iglesia Claustro de Sans Façon, el Edificio Peraza y la Estación de La Sabana se constituyen en las piezas patrimoniales más importantes del sector. Este paseo también permitirá conectar la calle 13 y la calle 19, para reactivar el barrio La Favorita, el cual alberga un amplio número de bienes de interés cultural.¹⁶

Por lo anterior, se puede decir que el plan parcial La Sabana tiene contemplada la renovación del sector, pero no indica cómo se hará. Nuestro proyecto está enfocado especialmente en la estación de la sabana, dando esa importancia como hito histórico, como bien patrimonial, pero lo más importante como su uso principal que es movilizar a la ciudad y que les guste llegar al centro, esto se realiza dando uso a la estación y acogiendo el comercio del sector, innovando en el espacio público y renovando el sector con vivienda y comercio, generando esa permanencia necesaria para lograr el éxito del proyecto.

¹⁶ Cibergrafía. Planes de Renovación urbana Bogotá, PDF. Pag. 17 (Texto digital)http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf

Propuesta de renovación urbana para los Mártires | Capítulo

La propuesta de renovación urbana va enfocada directamente a la estación de la sabana, esto nos permite enfocar nuestro proyecto a un cambio social en el sector; la propuesta de cambio de uso actual de la estación a un uso inicial de ella, requiere de un cambio en su entorno, es por ello que se generan corredores verdes, un nuevo espacio público, un gran parque lineal al costado de lateral de ella, dándole uso a la estación como centro de movilidad de la capital.

5.1 Propuesta renovación Estación de la Sabana

Según lo anterior, podemos sostener que la propuesta de la estación es nuestro principal eje de nuestro proyecto, ya que es el principal recurso para cambiar este sector y revitalizar su entorno, con esto podemos decir que la estructura principal considerada como patrimonio cultural, se conserva debido a sus decretos y leyes que confirman su validez y su importancia histórica pero cambiamos el uso para beneficio de los ciudadanos y el fácil acceso y movilidad en la ciudad, estableciendo este punto como sitio importante de llegada de los diferentes medios de transporte público en la ciudad (Tren de cercanías, Transmilenio, SITP, Metro, Taxis, etc)

Según lo anterior, la propuesta de renovación, tiene como objetivo solucionar el problema establecido al principio de nuestra investigación y para ello se genera un programa arquitectónico que solucione las necesidades comerciales, de movilidad, de vivienda, y esto a su vez beneficia al sector para que tengo población constante en ella y deseen habitar este lugar, el polo de la ciudad.

Figura 5-1: Propuesta de Renovación Estación de la Sabana, Primera planta.

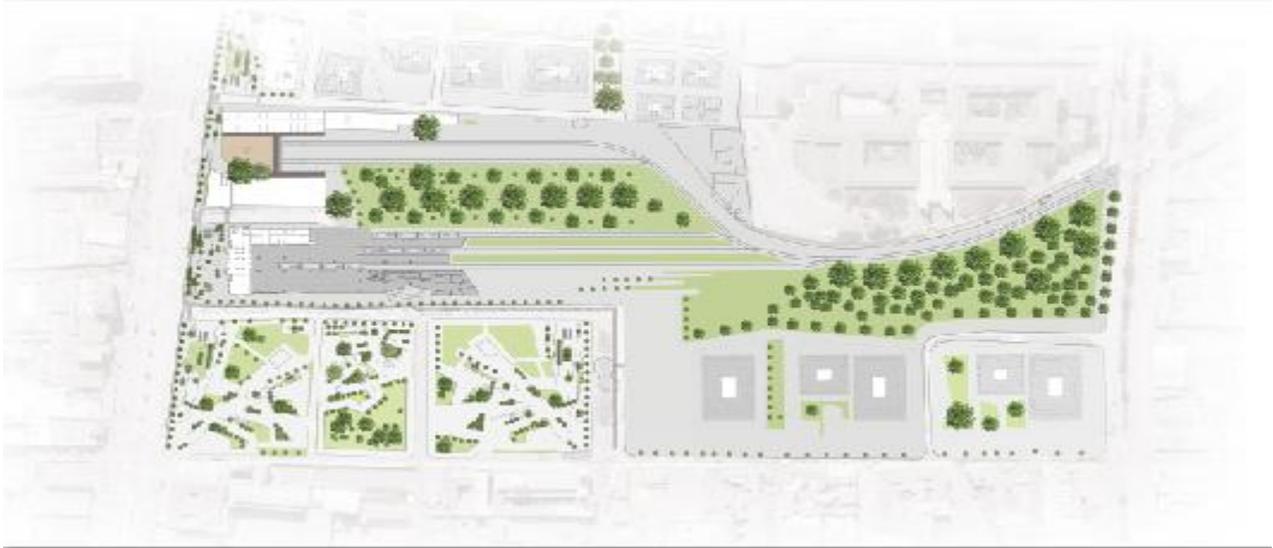
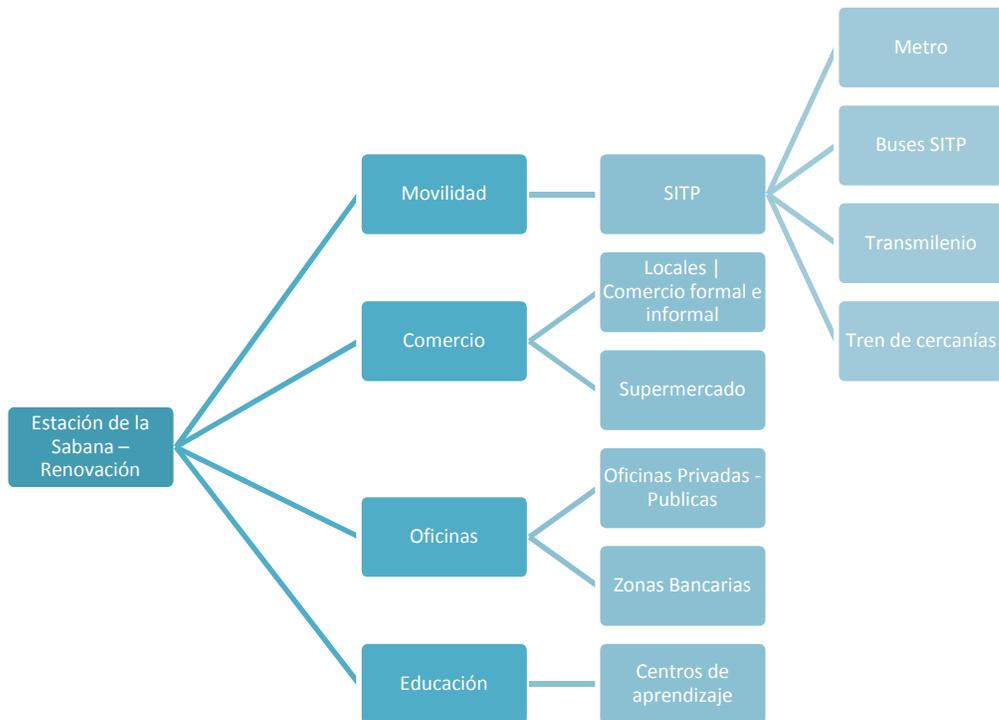


Figura 5-2: Programa arquitectónico funcional del proyecto.



Basándose en el programa arquitectónico, se diseñan cinco niveles incluyendo sótano, para generar una ampliación de la estación, conservando los de la edificación de patrimonio, esto nos genera un espacio amplio para recorrer todo el proyecto y a su vez contemplar la función principal de ella, se diseñó un carril más del tren, para que a su llegada se tengan tres plataformas, cada nivel fue diseñado exclusivamente para tener un uso principal y funcional y que la gente le guste recorrer.

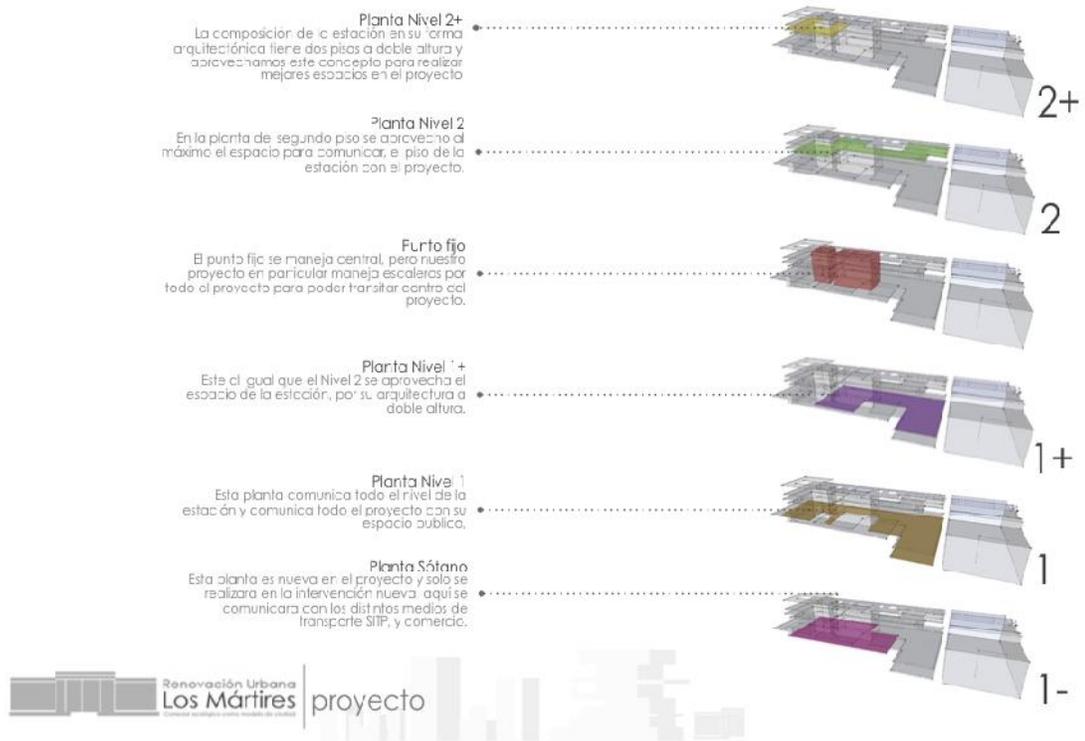


Figura 5-3: Bosquejo de Niveles proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

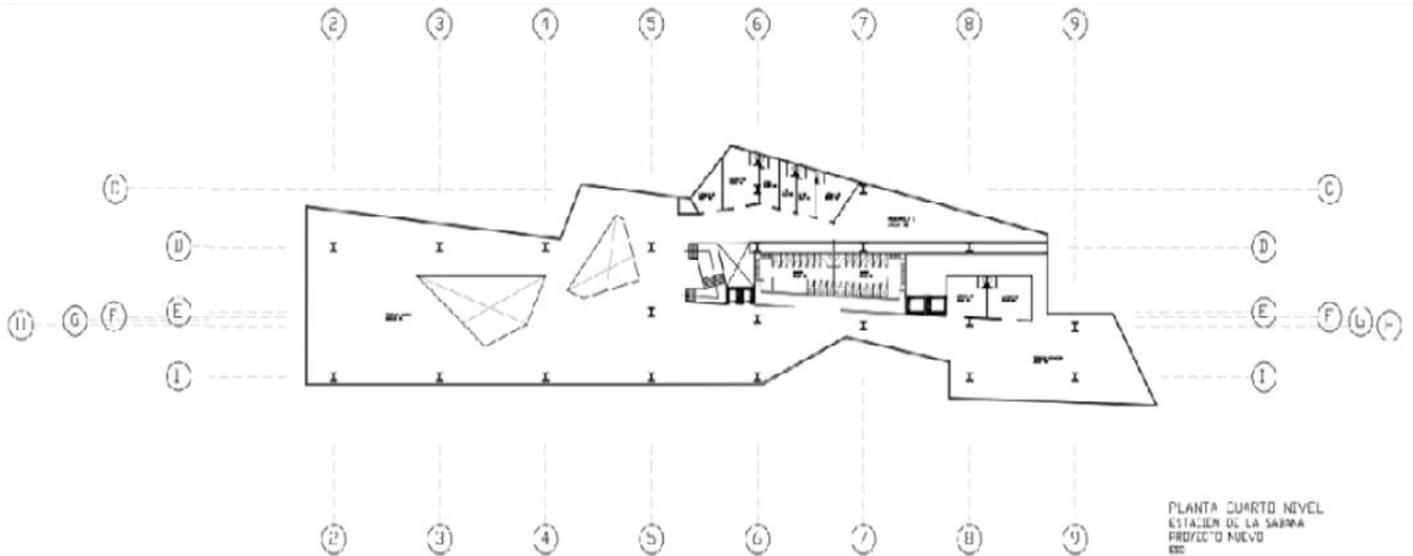


Figura5-4 Planta Cuarto Nivel, proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

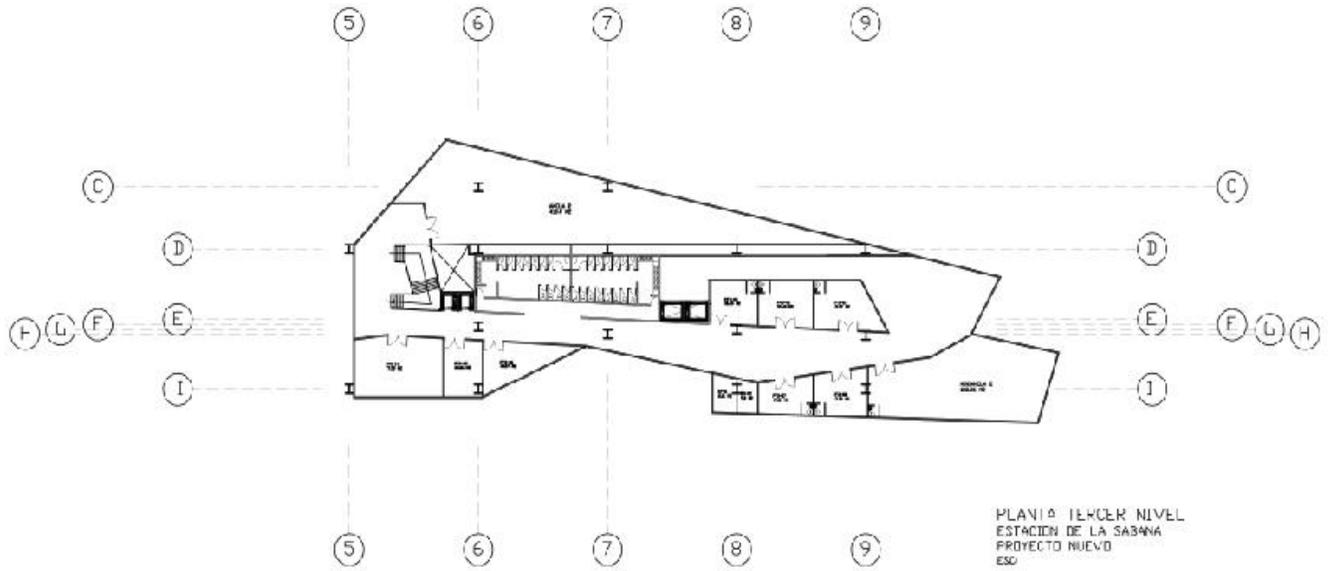


Figura 5-5 Planta Tercer nivel proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

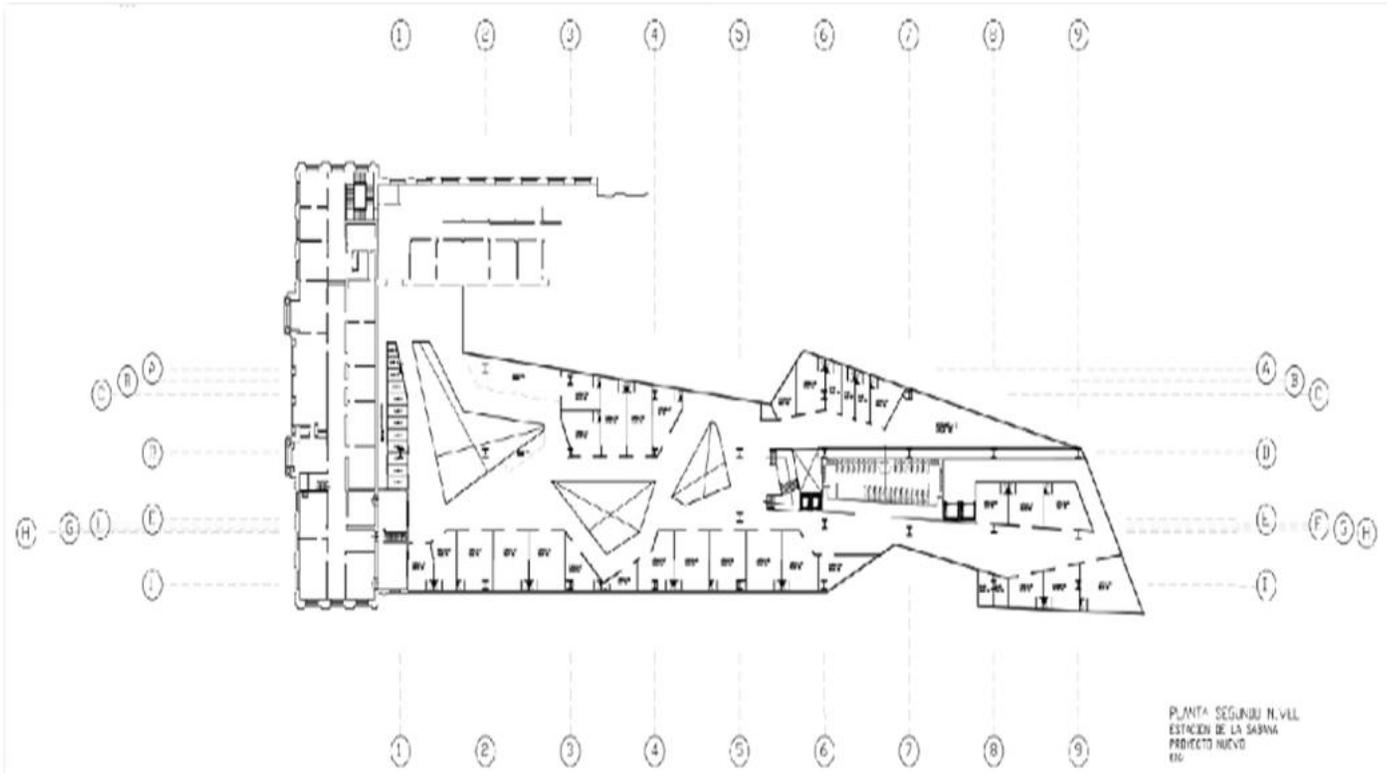


Figura 5-6 Planta Segundo nivel proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

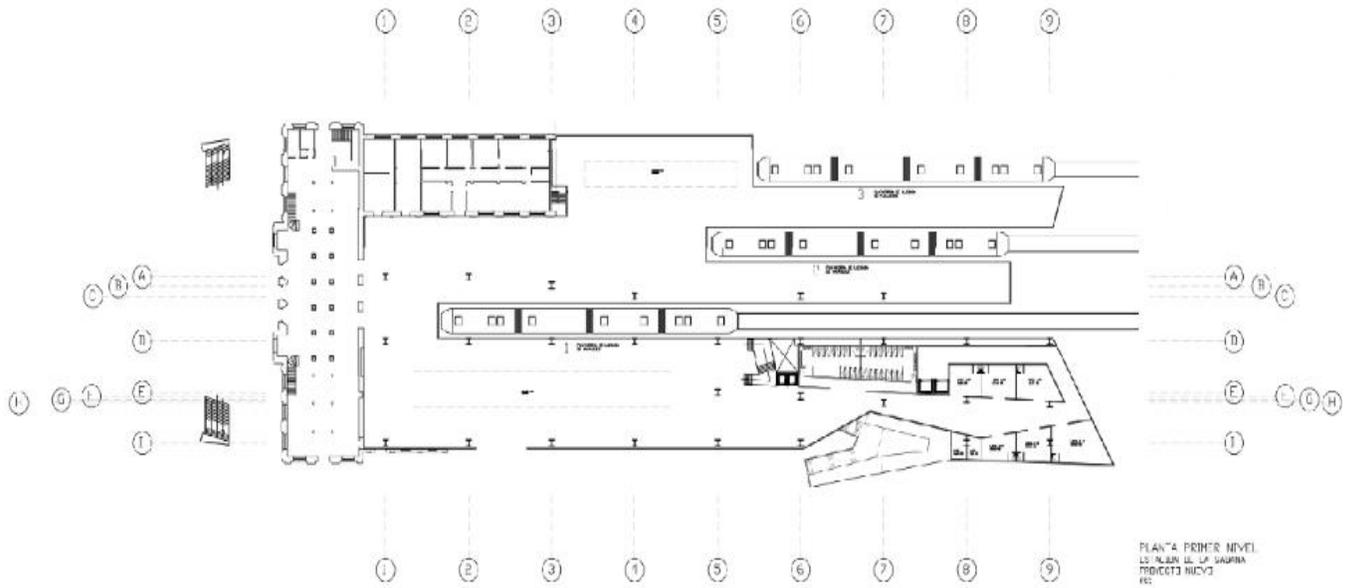


Figura 5-7 Planta Primer nivel proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

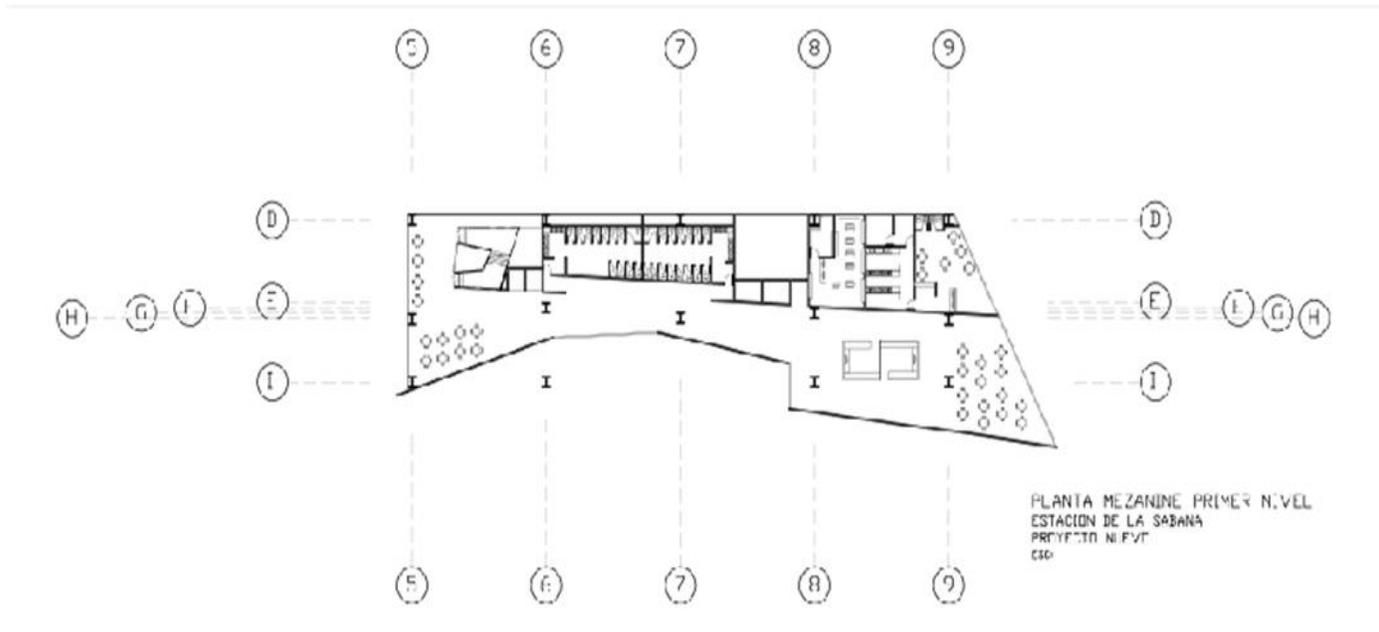


Figura 5-8 Planta Mezanine, proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

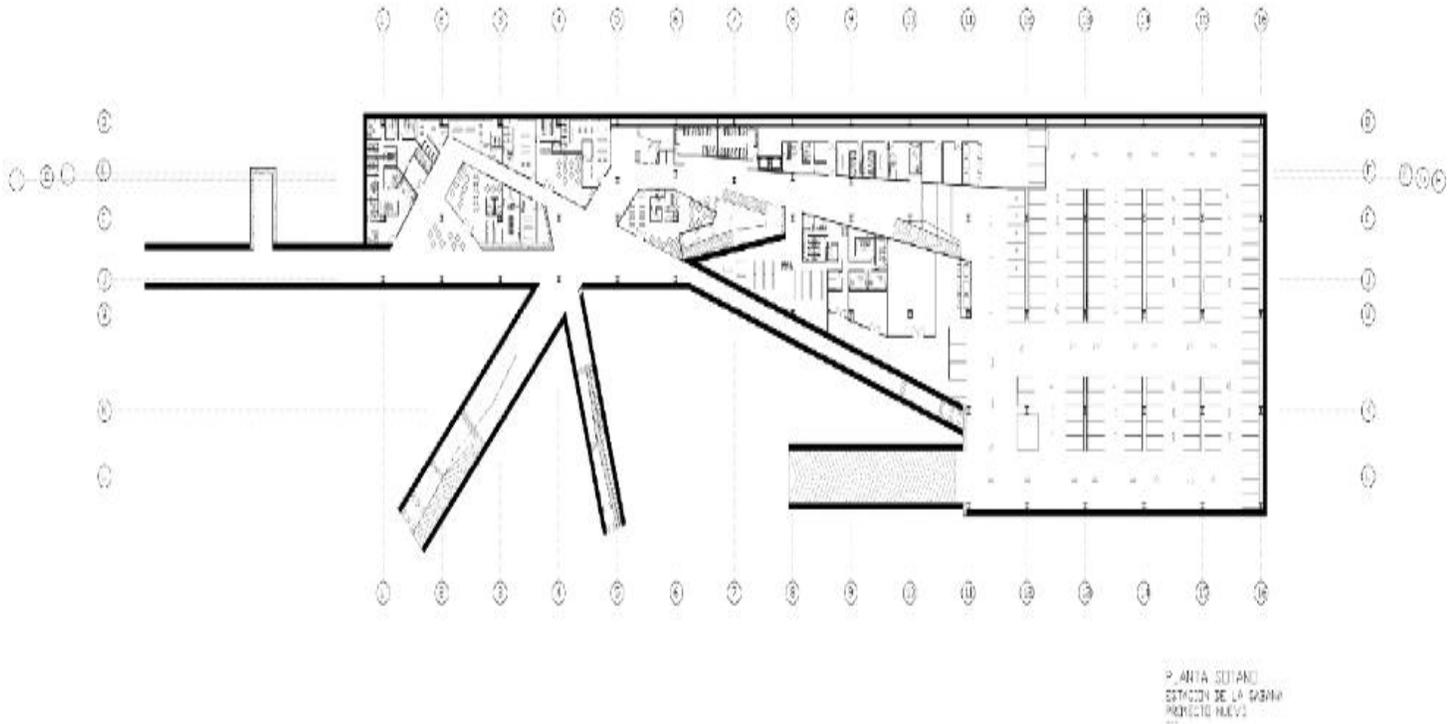


Figura5-9 Plano Sótano, proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

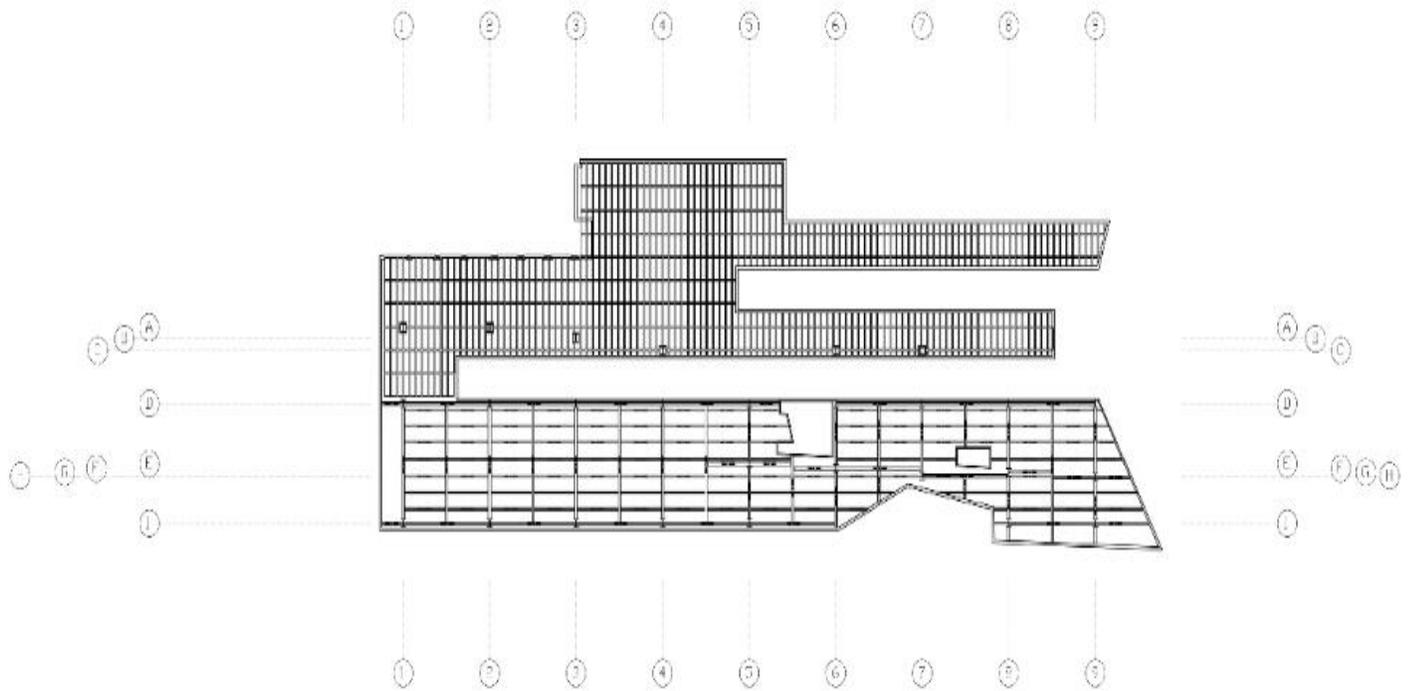


Figura 5-10 Plano Estructural Primer piso proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

Ahora bien, el proyecto es en eje central del área de intervención ya que con su nuevo uso no genera ese corte tan demarcado que tiene actualmente e integra toda la pieza, su diseño fue influenciado por el Arquitecto Daniel Libeskind* y acogiéndonos a ese concepto diseñamos nuestro propio concepto.

* Arquitecto estadounidense de origen judeo-polaco. Nació en Łódź, en la Polonia de la post-guerra. Estudió primero en la Cooper Union for the Advancement of Science and Art en Nueva York, y obtuvo posteriormente un título de post-graduado en la Universidad de Essex, en Inglaterra. A los 21 años Libeskind adquirió la nacionalidad norteamericana. Fuente. Cibergrafía. <http://libeskind.com>

Figura 5-11: Fotorender. Proyecto Estación de a Sabana



Con base en la figura 5-11 podemos observar que el proyecto es totalmente diferente a la ortogonalidad y simetría de la estación, pero tiene ejes y espacios que hacen la relación moderno-antiguo. Este proceso de descomposición de la forma podemos observarlo en el capítulo de referentes.



Figura 5-12: Fachada Lateral proyecto nuevo. Estación de la Sabana.

Dado que es importante su interior, es de igual importancia su exterior, el espaciopúblico es de gran importancia porque va a ser la visual de llegada a la población que entra a la estación; de igual manera es la visual de la ciudad, por eso el espacio público fue pensado para que fuera diferente y sea un espacio innovador, ecológico y funcional.



Figura 5-13:Planta espacio público.

Sus espacios interiores son amplios y transitables, como paso en la cubierta las plantas fueron un ejercicio de descomposición de la forma y esto nos dio el resultado deconstructivista que vemos en el proyecto, a continuación se mostrara unas visuales de los espacios interiores del proyecto y del arribo de los trenes a la estación.

Ahora bien el concepto que utilizamos para realizar la forma y posteriormente descomponer es la “llegada de los trenes” a la estación, al arribar los trenes van formando un sustracción de los carriles y estos a su vez van realizando una forma.

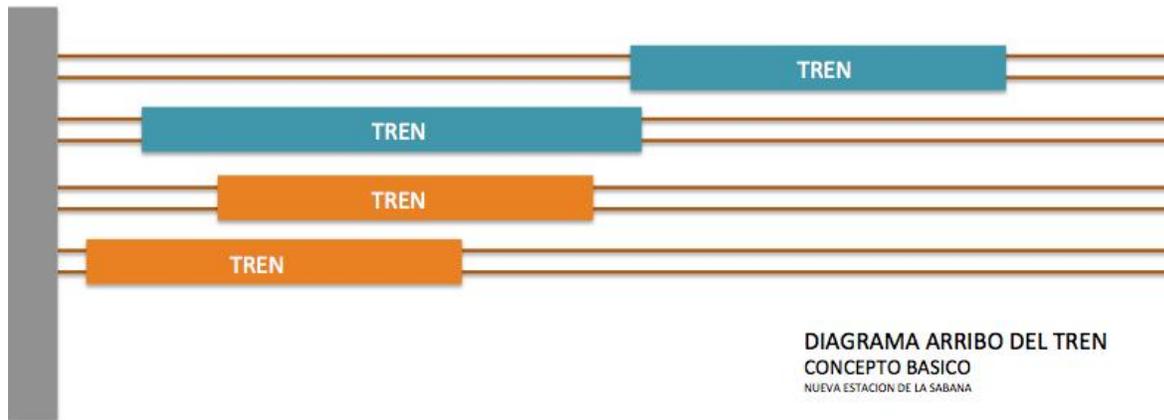


Figura 5-14: Render espacio interior Nueva Estación de la Sabana.



Figura 5-15: Render espacio interior Nueva Estación de la Sabana.



Figura 5-16:Render espacio interior Nueva Estación de la Sabana.

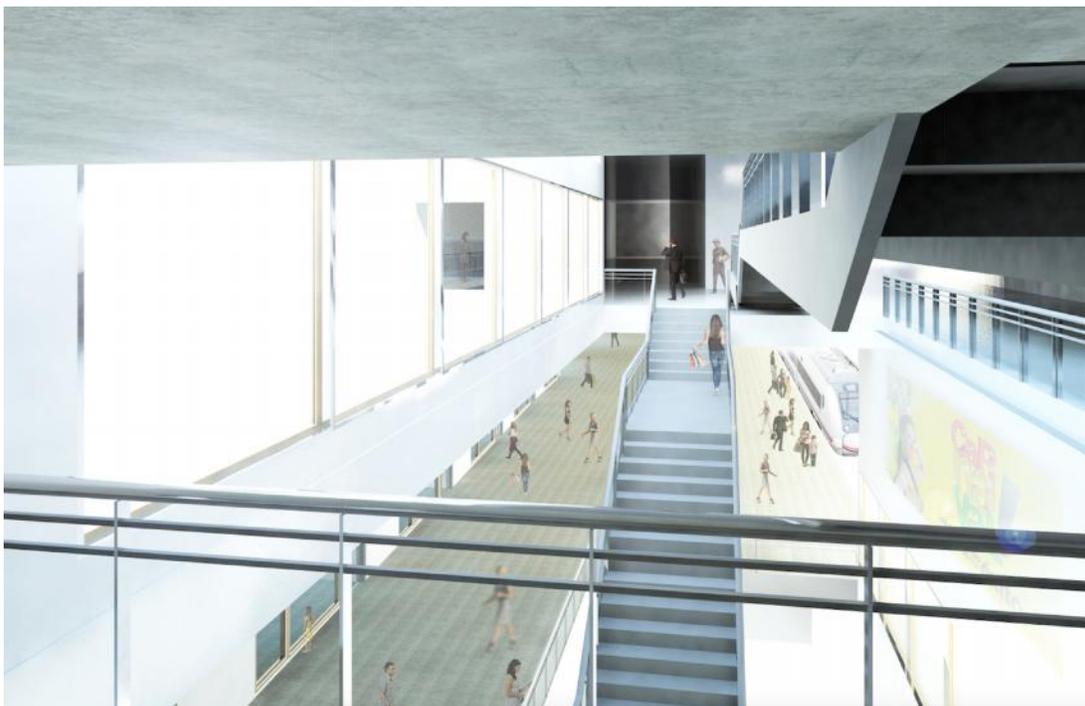


Figura 5-17:Render espacio interior Nueva Estación de la Sabana.



Figura 5-18:Fotorender espacio exterior. Nueva Estación de la Sabana.



Figura 5-19:Fotorender espacio exterior. Nueva Estación de la Sabana.

5.1 Propuesta ambiental (corredor ecológico)

Teniendo en cuenta los análisis realizados y viendo las fortalezas y las necesidades del sector la propuesta ambiental que abarca todo el proyecto es un corredor ecológico que atraviesa la zona de la sabana desde la carrera 30 hasta la av. Caracas por lo tanto el corredor articula una serie de equipamientos tanto culturales, de comercio y de salud. De esta manera ayuda al fortalecimiento sociocultural del sector, por otra parte el corredor ecológico reactiva el sector tanto de día como de noche.

Por otra parte la implantación de árboles como el caucho sabanero y el nogal son pertinente para la mejora visual del paisaje una de sus características son sus raíces que son profundas y no levantan el adoquín su frondosidad genera grandes sombras ayudando a reducir la temperatura ayudan a reducir la polución.

5.1.1 Corredor ecológico como modelo de ciudad

Uno de los ejes principales del proyecto es el corredor ecológico al realizar un paneo general de la ciudad encontramos una serie de corredores ecológicos que solo se encargan de embellecer el paisaje urbano.

Teniendo en cuenta, el corredor propuesto está diseñado y enfocado para el peatón por lo tanto el ancho de la vía vehicular se reduce generando más espacio público donde las actividades de recreación activa y pasiva son pertinentes y apropiadas para desarrollarse, este recorrido se puede hacer tanto en bicicleta como a pie y empieza a cambiar la dinámica de los corredores ecológicos tradicionales ya que este se encuentra articulado con equipamientos.

Por otra parte la recuperación de la estación de la sabana permite que este eje adquiera más valor y por lo tanto se convierta un modelo a seguir para la ciudad, ya que las 26 Renovación Urbana de Los Mártires | Corredor ecológico como modelo de ciudad dinámicas que se generan en el sector se encuentran vinculadas con el corredor ecológico como uno de los principales actores que hacer viable la renovación urbana y el cambio de dinámicas en este punto de la ciudad pasando hacer de un lugar industrial a un lugar residencial-comercial.

5.2 Propuesta de habitad y mitigación de impacto social

Dentro de la rehabilitación del sector se propone una serie de viviendas verticales sobre las primeras manzanas que dan hacia la calle 13 que comienzan desde la carrera 30 y rematan a un costado de la estación de la sabana, estas manzanas cuentan con un recorrido ecológico que articula la vivienda con oficinas y comercio dentro de una misma torre.

Es entonces que los bulevares propuestos ayudan a integrar al peatón con el sector, creando una dinámica socioeconómica que fortalece el sector, el espacio público propuesto ayuda a cambiar la imagen de ciudad tradicional mitigando el impacto social que caracteriza al sector de la sabana.

Ahora bien el espacio público y las diferentes torres que se proponen no van desligadas una de la otra por el contrario la articulación de estos dos factores es primordial ya que los edificios se adecuan al espacio público ya que en ellos existen fachadas verdes a mejoran la visual de la intervención haciendo un lugar agradable como para sus residente y la población flotante.

5.2.1 Renovación y rehabilitación delos Mártires

Otro de los ejes importantes de la renovación del sector de los mártires es la recuperación de la antigua estación de la sabana, esta seguirá prestando el servicio de tren de cercanías y ya no funcionara como algo turístico, sino que este cumplirá su función como lo venía haciendo anteriormente ayudando con la movilidad para la ciudad esto según el plan maestro de movilidad (PMM).

Dado que su rehabilitación en este hito tan importante para la ciudad contara con una serie de actividades lúdicas y comerciales al interior del nuevo proyecto arquitectónico, donde se conservara su fachada por su valor histórico y cultural al interior se dará cambio de uso este nuevo equipamiento cuenta con el tren de cercanías, estará articulado con la estación del metro ligero, contara con la llegada del SITP y en su interior contara con un comercio para todo público, contara con entidades bancarias y una serie de oficinas públicas y privadas, para así dar una dinámica al nuevo equipamiento, con el fin de

que esta sea frecuentada diaria mente de esta manera ayuda a fortalecer y reactivar la pieza urbana del sector de los mártires.

Por otra parte la integración con la estación de la sabana y su contexto inmediato se logra dar por el espacio público ya que todos los recorridos pasan por este equipamiento, invitando al peatón a participar de las actividades que en él se realizan.

Entonces la integración de este equipamiento con la estación de la sabana que es considerada como patrimonio nacional se logra mediante una integración deconstructivista siguiendo un ritmo asimétrico en las fachadas y el empate entre la cubierta de patrimonio y la propuesta deconstructivista el concepto de esta es integrar una arquitectura contemporánea con una arquitectura clásica si alterar el valor histórico y cultural que este representa por otro lado el empate con las alturas de la estación de esta forma se logra el respeto y el valor por el patrimonio, ayudando a que esta estación recupere el título perdido de “puerta para la ciudad de Bogotá” dado su valor histórico que recordaran las nuevas generaciones.

5.3 Propuesta de Movilidad

Para el PMM lo que busca para la actualidad es generar una movilidad Sostenible en la cual se divide en dos funciones que son para la planeación integral del territorio en la que se toma en cuenta los usos del suelo con flujos de transporte y por otra parte a nivel sectorial que está conformado por la infraestructura y transporte que genera una logística de movilidad haciendo una logística del territorio sostenible.

5.4 Planes que rigen y articulan la propuesta.

5.4.1 Plan de Ordenamiento Territorial - POT

La propuesta está enfocada en el mejoramiento continuo de la ciudad es por eso que se rige bajo parámetros establecidos por la Alcaldía Mayor de Bogotá y por el Alcalde Gustavo Petro, que ordena un mejoramiento de la ciudad por reglamentos establecidos en el POT, a continuación se destacan los principales artículos que estratifican nuestra propuesta.

CAPITULO V. ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL.¹⁷

Artículo 29. Determinantes ambientales relacionadas con la estructura Ecológica Principal.

Son determinantes ambientales de superior jerarquía para el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá DC, y los instrumentos que lo desarrollan: las políticas, directrices y regulaciones del orden nacional, regional y distrital sobre conservación, preservación y 28 Renovación Urbana de Los Mártires | Corredor ecológico como modelo de ciudad uso de las áreas de conservación y protección ambiental. Constituyen determinantes ambientales entre otras, las Leyes 99 de 1993 y 1523 de 2012, el Decreto- Ley 2811 de 1974, Decreto 1449 de 1977, los Decretos Nacionales 3600 de 2007, 1640 y 2372 de 2012, las Resoluciones 475 y 621 del 2000, el Acuerdo CAR 16 de 1998, y la Resolución Car 3194 de 2006.

Artículo 31. Objetivos de la Estructura Ecológica Principal.

Son objetivos de la estructura ecológica principal.

1. Conservar, y ampliar las áreas de protección ambiental, garantizando la conservación de la biodiversidad en todas sus escalas, y la oferta de servicios ambientales y eco sistémico, así como la conectividad ecológica distrital y regional.
2. Aumentar la resiliencia territorial de Bogotá, a partir del fortalecimiento de sus ecosistemas como elementos estructurantes que permiten la adaptación de la ciudad frente al cambio climático, y la gestión integral del riesgo y del recurso hídrico.

Subcapítulo I. Componentes de la Estructura Principal.

Sección 1. Sistema Distrital de Áreas protegidas

En los Artículos 36 y 37 de acuerdo con la estructura ecológica principal hecha por el POT (Plan de Ordenamiento Territorial), nos explica como es el funcionamiento de las áreas protegidas y como es el tratamiento para que dichas especies nativas como arborización y diferentes tipos de vegetación se puede dar un mejor tratamiento sin afectaciones alguna, por tal motivo y para la ciudad de Bogotá, es un sistema que aporta al crecimiento y a las nuevas ideas de manejo de espacios urbanos con buenas planeaciones que van principalmente por entidades públicas.

¹⁷Petro. Gustavo (2014). Plan de Ordenamiento Territorial. POT 2020. Colombia. Alcaldía Mayorde Bogotá D.C. Bogotá Humana.

El Artículo 45. Habla principalmente sobre los usos de áreas forestales distritales y

Formación de usos, como lo son usos principales, los cuales habla sobre la conservación de la flora y los recursos conexos, en usos Compatibles, nos habla sobre la recreación pasiva y las conexiones entre espacio ecológico y arquitectónica para tener una interacción con el hombre en dos funciones distintas.

5.4.2 Plan Zonal Centro

En el plan zonal centro lo que busca en primera instancia está en la idea de centros renovados, que busca darle un cambio de sentido a nuestro centro de la ciudad capital y como hoy en día se busca que las personas que viven en la ciudad también se puedan apropiar de su espacio y como las zonas públicas como caminos, senderos, plazoletas entre otros se puede apropiar de las personas de un modo influyente.

Como objetivos principales a la propuesta plan Centro se encuentra en Fortalecer y posesionar el Centro como nodo internacional, nacional y regional, Proteger el patrimonio cultural, Promover la renovación urbana.

Para la propuesta y para la conexión con el espacio lo que busca es incrementar 335.00 mts² de nuevas zonas verdes y 4.500.000 mts² de nuevo desarrollo inmobiliario con 330.000 m de espacio público, como fortalecimiento a la propuesta.

5.4.3 Anillo de Innovación

El anillo de innovación lo que busca es una articulación entre las actuaciones públicas y privadas en la que por medio de estrategias como ordenamiento territorial, de gestión del suelo, económicas y sociales se planea una conexión con el centro de la ciudad con los demás sectores de la capital. El anillo de innovación va a tener un alcance de un radio de 841,32 Hectáreas en la que se dividen por suelos de protección, malla vial, ciclo rutas, vía férrea, parques, restos, con la idea de generar principalmente equipamientos colectivos de carácter público y privado y con el crecimiento de vivienda de tipo VIP Y VIS para la ciudad a la falta de vivienda que da carencia al área a desarrollar.

Como objetivos claros tanto como de la propuesta como del Anillo de Innovación, lo que busca es al incentivar el desarrollo de actividades dirigidas a la innovación tecnológica y a su vez en conexión con lo anterior a la lógica de actividades económicas, productivas de alto valor agrario, generando proyectos de vivienda y actividades comerciales y de servicios para los mismo habitantes y al desarrollo humano de la ciudad.

La propuesta de intervención está dividido por 4 Áreas, 1 área Parque empresarial –Feria internacional, 2 área Gestión de la innovación, ciencia y tecnología, 3 área Desarrollo empresarial TIC (Tecnología de Información y Comunicación), 4 área Parque industrial Eco-eficiente.

5.4.4 Plan Zonal Aeropuerto

Para el plan zonal del aeropuerto se contempla a la expansión del mismo aeropuerto y al crecimiento de áreas de comercio agrícola, teniendo en cuenta las influencias que trae consigo mismo el aeropuerto, como plan zonal se estipula al crecimiento de empresas de carácter nacional e internacional con estrategias de crecimiento económico para la ciudad que de la misma al crecimiento de vivienda que se emplearía aledaña al sector empresarial.

Como objetivos específicos está en la planeación del desarrollo del Aeropuerto El dorado, al ordenamiento territorial de los municipios vecinos, al concepto de ciudad aeropuerto en tendencias mundiales y al desarrollo de planeación multi-escalar con escenarios urbanos regionales, estableciendo una articulación.

5.4.5 Plan Maestro de Movilidad

Para el PMM lo que busca para la actualidad es generar una movilidad Sostenible en la cual se divide en dos funciones que son para la planeación integral del territorio en la que se toma en cuenta los usos del suelo con flujos de transporte y por otra parte a nivel sectorial que está conformado por la infraestructura y transporte que genera una logística de movilidad haciendo una logística del territorio sostenible.

Para la propuesta en movilidad uno de los factores que actualmente el gobierno encargado quiere desarrollar esta en la función eco-eficiente el cual consiste en generar las vías más ambientales de tal manera que la ecología y las vegetaciones apropien las vías y de la misma manera la articulación del uso de las ciclas sea mejor en sentidos de conservación ambiental, crecimiento de no enfermedades y a la reducción de carbono debido al crecimiento automotor que para la ciudad hoy en día está afectando en cambios climáticos, por tal motivo estas estrategias se están llevando a planeaciones de escala metropolitanas para mirar u observar los grandes cambios posibles a solución para una ciudad en que la densidad poblacional aumente en mayores proporciones.

Conclusiones y recomendaciones

○ Conclusiones

La propuesta fue enfocada principalmente a la renovación y revitalización de la Estación de la Sabana y esto fue lo que quisimos expresar en nuestro tema de grado y en nuestra amplia investigación; recurrimos a varios factores y referentes para poder llegar a la conclusión y diseño, la propuesta es un principio que en la arquitectura se denomina “descomposición de la forma”, donde de un esquema lineal y recto, se descompone la figura sin perder su concepto inicial y esto fue lo que quisimos plasmar en nuestra propuesta.

Ya que, a través de la investigación se fueron realizando cambios, para llegar a un proyecto que tuviera una identidad única y que fuera acogido como un modelo de ciudad, para repetir en diferentes puntos de la ciudad, este propósito tiene una prospectiva hacia el futuro y funcionalidad de la ciudad como centro y monopolio del país.

En conclusión y como etapa final de nuestra investigación, descubrimos que a través de este cambio se llega a la problemática y objetivo fundamental de la misma, la inseguridad y mal uso del sector, la propuesta ayuda a mantener siempre en movimiento al sector con los usos principales y además nuevos de la estación de la sabana, con el nuevo modelo de espacio público que genera un enriquecimiento tanto visual como ecológico del sector y una funcionalidad constante, hemos cumplido con los objetivos de nuestra investigación y diseño de nuestro proyecto, la Nueva Estación de la Sabana.

○ **Recomendaciones**

- Una visión prospectiva de este sector se puede asimilar, configurando este modelo de ciudad y replicando en todo el sector, constituyendo una pieza clara y establecer parámetros que no se puedan cambiar en el futuro.
- Implementar los diferentes medios de transporte que lleguen a existir con el tiempo y mimetizar en el proyecto

A. Anexo A: Paneles de Exposición | Etapa final



Bibliografía

Institución	Disciplina de aplicación	Vínculos y ejemplos
Alcaldía Mayor de Bogotá.	Mortiz, Plan de Renovación Urbana La Sabana futuro polo la sabana	. [En Línea]. [Fecha de consulta: 29 de Octubre de 2014].Bogotá Humana Disponible en: http://www.bogota.gov.co/content/planeacion/plan-de-renovaci%C3%B3n-urbana-la-sabana-futuro-polo-de-desarrollo-econ%C3%B3mico-y-cultural
Alcaldía Mayor de Bogotá.	Plan Maestro de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá.	Plan Maestro de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Camacol – Universidad de los Andes	Urbanización y desarrollo	CURRIE LAUHLIN . Urbanización y desarrollo, un diseño para el crecimiento metropolitano. Bogotá, Camacol - Universidad de los Andes, 1988. Porque nos habla del crecimiento a nivel de ciudad y de espacio público, con datos demográficos y tablas de análisis espacial para la ciudad de Bogotá.

Pontificia Universidad Javeriana	Urbanización y desarrollo urbano, planificación de la ciudad.	ALEXIOU, Ioannis Aris, La ciudad del futuro, la ciudad inteligente. Una aproximación sistémica, Editorial. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá 2011. Porque nos habla de cómo generar a partir de una problemática y de una ciudad ya existente un modelo de ciudad inteligente y sostenible para el futuro.
ETSA de Valladolid	Derechos humanos y ciudad como arquitectura	Altamente recomendables todos los informes que desde 2002 a 2006 publico anualmente el "Grupo de Investigación sobre los Derechos Humanos y la Ciudad" de la ETSA de Valladolid. Lamentablemente la página web desde donde se podían descargar no está operativa, pero algunos de ellos, como el dedicado a la vivienda, todavía pueden encontrarse en http://www.vecinosvalladolid.org/spip.php?article624 y http://www.fedevivienda.org.co/aa/img_upload/646f63756d66656/Der_a_la_vivienda_informe_Valladolid.pdf
Plataforma Arquitectura	Arquitectura y Urbanismo	Castro, Fernanda. "Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers / Estudio Aisenson + Estudio Alberto Varas & Asociados" 20 Apr 2013. Plataforma Arquitectura. Accesado el 06 Apr 2014. < http://www.plataformaarquitectura.cl/?p=252757 >
Plataforma Arquitectura.	Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers.	Castro, Fernanda. Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers. [En Línea]. [Fecha de consulta: 31 de Octubre de 2014]. Disponible en: http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-252757/primer-lugar-concurso-plan-maestro-playa-ferroviaria-de-liniers-estudio-aisenson-estudio-alberto-varas-and-asociados

Subdirección de Patrimonio	Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso.	NIÑO, Murcia Carlos, HERNÁNDEZ, Víctor. Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso. Documento inédito, Subdirección de Patrimonio, Archivo No. 420. Ministerio de Cultura. Santafé de Bogotá 1993.
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte – Observatorio de Culturas	Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de los Mártires)	CARDEÑO, Mejía Freddy. Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de los Mártires), Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte – Observatorio de Culturas, Primera edición. Alcaldía Mayor de Bogotá 2007.
Universidad Distrital Francisco José de Caldas.	La arquitectura republicana y su relación con la Estación de la Sabana.	CASTIBLANCO, Roldan Andrés, La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá1. Ensayo. Documento inédito.
Plataforma Arquitectura.	"Recorre el inaugurado High Line Nueva York en 33 fotografías de Iwan Baan".	Valencia, Nicolas. "Recorre el inaugurado High Line Nueva York en 33 fotografías de Iwan Baan". [En Línea].. [Fecha de consulta: 31 de Octubre de 2014]. Disponible en: < http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-33-fotografias-de-iwan-baan >
Localidad de los Mártires	Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá.	Cardeño, Freddy Arturo (2007). Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires). Colombia. D'Vinni S.A. Pag. 21
Localidad de los Mártires	Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá.	Cardeño, Freddy Arturo (2007). Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de los Mártires). Colombia. D'Vinni S.A. Pag. 15
Alcaldía Mayor de	Plan Ambiental	Suarez, Martha Lucia (2013). Plan Ambiental Local – PAL. Localidad de los Mártires. Colombia.

Bogotá	Local – PAL.	Alcaldía Mayor de Bogotá. Secretaria Distrital de Gobierno. Alcaldía Los Mártires. Pag. 23
Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá.	Reloj de la Población.	http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/RelojDePoblacion, toma de estadísticas.
Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá.	Información Primaria	http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/InformacionPrimaria , Encuestas y estadísticas.
Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá.	Información Toma de Decisiones. // Documentos.	http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Documentos/An%E1lisis/DICE076-MonografiaLosMartires-31122011.pdf
Secretaría de Planeación Distrital de Bogotá.	Información Toma de Decisiones. // Estadísticas sisben.	http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Instrumentos:Sisben
Alcaldía de Bogotá.	Plan de Desarrollo de la Localidad de Los Mártires 2013 – 2016	Acuerdo Local 001 (31 de agosto del 2012). Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo de la Localidad de Los Mártires 2013 – 2016
Alcaldía de Bogotá.	Gestión Pública	"Alcalde Petro da vía libre al proyecto de renovación urbana más importante de la ciudad". <i>Vanessa Velasco, directora técnica de la ERU</i> http://www.bogota.gov.co/article/gesti%C3%B3n-p%C3%BAblica/Alcalde%20Petro%20da%20v%C3%ADa%20libre%20al%20proyecto%20de%20renovaci%C3%B3n%20urbana%20m%C3%A1s%20importante%20de%20la%20ciudad
Instituto de estudios urbanos.	Planes de Renovación urbana Bogotá.	http://institutoestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-

		Sec Planeacion.pdf //Planes de Renovación urbana Bogotá, Estación de la Sabana.
Alcaldía Mayor de Bogotá	Plan de Ordenamiento Territorial. POT 2020.	Petro. Gustavo (2014). Plan de Ordenamiento Territorial. POT 2020. Colombia. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Bogotá Humana.
<hr/>		