



**PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION ESTACIÓN FERROCARRIL DE LA  
SABANA:**

**PROCESO HISTÓRICO Y SUS POSIBLES TRANSFORMACIONES EN EL MARCO  
DE LOS PROCESOS DE RENOVACION URBANA DE LA CIUDAD**

**Christyan Fabián Munca Santos**

Universidad La Gran Colombia

Facultad de arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

**PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION ESTACIÓN FERROCARRIL DE LA  
SABANA:**

**PROCESO HISTÓRICO Y SUS POSIBLES TRANSFORMACIONES EN EL MARCO  
DE LOS PROCESOS DE RENOVACION URBANA DE LA CIUDAD**

**Christyan Fabián Munca Santos**

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título  
de:

**Arquitecto**

Director (a):

Arq. Cesar Orlando Chapetón

Línea de investigación:

Recuperación del patrimonio

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

## NOTA DE ACEPTACIÓN

Observaciones

---

---

---

---

---

---

---

---

Firma Director Trabajo de Grado

---

Firma del presidente jurado

---

Firma del jurado

---

Firma del jurado

Bogotá, Junio de 2015

A mis padres quienes han sido mi punto de apoyo para la realización de mis metas y a todos los que de alguna manera apoyaron esta investigación.

A los que de alguna forma están interesados en el proyecto, para que Conozcamos y hagamos conocer nuestro patrimonio ya que este es el legado de nuestros antepasados y el futuro de nuestras próximas generaciones.

## CARTA DE AUTORIZACIÓN DE AUTORES PARA TESIS, TRABAJOS y/o MONOGRAFIAS DE GRADO (licencia de uso)

**Bogotá D.C. Junio 05 de 2015**

Señores:  
Departamento de Biblioteca  
**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**  
Ciudad

Estimados señores:

Yo (nosotros)

**Christyan Fabian Munca Santos** \_\_\_\_\_ , con C.C. No **1.030.576.285**

\_\_\_\_\_ , con C.C. No \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ , con C.C. No \_\_\_\_\_

Autor (es) exclusivo(s) de la (nuestra) obra titulada:

Plan especial de manejo y protección Estación Ferrocarril de La Sabana:  
proceso

histórico y sus posibles transformaciones en el marco de los procesos

de renovación urbana de la ciudad

(Por favor marque con una "x" las opciones que apliquen)

Tesis  Monografía o trabajo  Premio  Si  No   
doctoral de grado de grado distinción:

cual:

Presentado y aprobado en el año 2015 Autorizo (amos) a la Universidad La Gran Colombia obra las atribuciones que se indican a continuación, teniendo en cuenta que en cualquier caso, la finalidad perseguida será facilitar, difundir y promover el aprendizaje, la enseñanza y la investigación; conforme al art. 2, 12, 30 (modificado por el art 5 de la ley 1520/2012), y 72 de la ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, art. 4 y 11 Decisión Andina 351 de 1993 art. 11, Decreto 460 de 1995, Circular No 06/2002 de la Dirección Nacional de Derechos de Autor para las Instituciones de Educación Superior, art. 15 Ley 1520 de 2012 y demás normas generales en la materia.

<b>AUTORIZO (AUTORIZAMOS)</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
1. La conservación de los ejemplares necesarios en la Biblioteca.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. La consulta física o electrónica según corresponda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. La reproducción por cualquier formato conocido o por conocer	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4. La comunicación pública por cualquier procedimiento o medio físico o electrónico, así como su puesta a disposición en Internet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. La inclusión en bases de datos y en sitios web sean éstos onerosos o gratuitos, existiendo con ellos previo convenio perfeccionado con la Universidad para efectos de satisfacer los fines previstos. En este evento, tales sitios y sus usuarios tendrán las mismas Facultades que las aquí concedidas con las mismas limitaciones y condiciones	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. La inclusión en el repositorio Biblioteca Digital de la Universidad La Gran Colombia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

De acuerdo con la naturaleza del uso concedido, el presente consentimiento parcial se otorga a título gratuito por el máximo tiempo legal colombiano, con el propósito de que en dicho lapso mi (nuestra) obra sea explotada en las condiciones aquí estipuladas y para los fines indicados, respetando siempre la titularidad de los derechos patrimoniales y morales correspondientes, de acuerdo con los usos honrados, de manera proporcional y justificada a la finalidad perseguida, sin ánimo de lucro ni de comercialización.

*“son propiedad de los autores los derechos morales sobre el trabajo”*, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables; la Universidad La Gran Colombia está obligada a RESPETARLOS Y HACERLOS RESPETAR, para lo cual tomará las medidas convenientes para garantizar su cumplimiento.

**NOTA: Información Confidencial:**

Esta Monografía o Trabajo de Grado contiene información privilegiada, estratégica, confidencial y demás similar, o hace parte de una investigación que se adelanta y cuyos resultados finales no se han publicado. SI  NO

En caso afirmativo expresamente indicaré (indicaremos), en carta adjunta, tal situación con el fin de que se mantenga la restricción de acceso.

Firma: Christyan fabian munca santos      Firma.....  
Nombre: Christyan fabian munca santos      Nombre.....  
C.C. No 1.030.576.285 de Bogota      C.C. No.....de.....

## CONTENIDO

<b>LISTA DE IMÁGENES</b> .....	9
<b>LISTA DE TABLAS</b> .....	11
<b>LISTA DE PLANOS</b> .....	11
<b>RESUMEN</b> .....	13
<b>INTRODUCCION</b> .....	14
<b>FORMULACION DEL PROBLEMA</b> .....	16
<b>JUSTIFICACION</b> .....	17
<b>HIPOTESIS</b> .....	19
<b>OBJETIVOS</b> .....	20
General .....	20
Específicos.....	20
<b>CAPITULO 1. HISTORIA</b> .....	21
<b>1.1 RESEÑA HISTORICA</b> .....	21
<b>1.2 DESARROLLO EUROPA-COLOMBIA</b> .....	21
<b>1.3 EL FERROCARRIL EN COLOMBIA</b> .....	22
<b>CAPITULO 2. HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA</b> .....	25
2.1 FERROCARRIL DE PANAMÁ .....	26
2.2 COMUNICACIÓN ENTRE EL ALTIPLANO Y EL RIO .....	28
2.3 FERROCARRIL DE GIRARDOT.....	29
2.4 FERROCARRIL DE LA SABANA.....	31
2.5 FERROCARRIL DE CUNDINAMARCA .....	33
2.6 FERROCARRIL DEL SUR.....	34
<b>CAPITULO 3. DESARROLLO HISTÓRICO DEL CONJUNTO ARQUITECTÓNICO DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA</b> .....	35
3.1 ESTACION DE LA SABANA .....	35
3.2 FERROCARRIL DEL SUR.....	37
<b>CAPITULO 4. VALORACION, DELIMITACIÓN Y ZONA DE INFLUENCIA</b> .....	40
4.1 CARACTERISTICAS FISICAS.....	40
4.2 VALORACION.....	42

4.2.1 VALORACIÓN DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL .....	43
4.3 DELIMITACIÓN DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL Y SU ZONA DE INFLUENCIA. ....	48
4.3.1 Área afectada .....	48
4.3.2 Caracterización del Área de Estudio:.....	48
4.3.3 Desarrollo urbano de Bogotá y el área de estudio .....	49
CAPITULO 5. RENOVACION URBANA DEL SECTOR .....	51
5.1 planes existentes de renovación .....	51
5.1.1 plan maestro de movilidad.....	51
5.1.2 plan parcial renovación urbana La Sabana .....	53
CAPITULO 6. REFERENTES .....	56
6.1 Estación de Berlín.....	56
6.2 Estacion Atocha, Madrid – España.....	57
6.3 Estación del Ferrocarril de Medellín.....	60
CAPITULO 7. CONCLUSIONES .....	65
REFERENCIAS.....	69
BIBLIOGRAFIA .....	71
ANEXOS .....	73
GLOSARIO DE DETERIOROS .....	73



## LISTA DE IMÁGENES

Imagen 1 Estación de la sabana Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000 .....	24
Imagen 2 La primera locomotora del ferrocarril de Panamá. (Grabado de la época) Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel .....	28
Imagen 3 Contrato del ferrocarril de Girardot firmado con Carlos Uribe en 1872 Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel. ....	30
Imagen 4 Ferrocarril de la sabana. Inauguración de los trabajos. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel. ....	32
Imagen 5 Ferrocarril de la sabana, bendición de la línea, estación de Facatativá, puente de los micos. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel... 33	
Imagen 6 Antigua Estación de la Sabana. Calle 13 carrera 18. Fecha: 1895 Tomada de: Fundación Misión Colombia. Bogota .....	35
Imagen 7 la Estación del Ferrocarril del Sur. Tomada de “Ferrocarriles Colombianos Resumen Histórico por Alfredo Ortega Ing. Civil.” Biblioteca de Historia Nacional Volumen XXV Bogotá Imprenta Nacional. 1923.....	37
Imagen 8 Vestíbulo de la Nueva Estación del Ferrocarril del Sur que será inaugurada oficialmente mañana por el doctor Laureano Gómez, Ministro de Obras Públicas. Imagen y reseña tomada de la revista “Cromos” de julio 12 de 1926... 38	
Imagen 9 Estación del sur tomada del libro la arquitectura y el urbanismo en la época republicana German Tellez.....	39
Imagen 10 imagen tomada de <a href="http://upz102lasabana.blogspot.com/">http://upz102lasabana.blogspot.com/</a> .....	40
Imagen 11 tomada de Google earth.....	42
Imagen 12 Estación de la Sabana 1920; Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000.....	42
Imagen 13 <b>Plan de Renovación Urbana La Sabana, futuro polo de desarrollo económico y cultural Imagen tomada</b> <a href="http://bogota.gov.co/content/planeacion/plan-de-renovacion-urbana-la-sabana-futuro-polo-de-desarrollo-economico-y-cultural">http://bogota.gov.co/content/planeacion/plan-de-renovacion-urbana-la-sabana-futuro-polo-de-desarrollo-economico-y-cultural</a> .....	54

Imagen 14 Más de 1800 viviendas podrán desarrollarse con la firma del decreto del Plan Parcial “La Sabana” imagen tomada <a href="http://www.bogotahumana.gov.co/article/m%C3%A1s-1800-viviendas-podr%C3%A1n-desarrollarse-con-la-firma-del-decreto-del-plan-parcial-%E2%80%9Cla-sabana">http://www.bogotahumana.gov.co/article/m%C3%A1s-1800-viviendas-podr%C3%A1n-desarrollarse-con-la-firma-del-decreto-del-plan-parcial-%E2%80%9Cla-sabana</a> .....	55
Imagen 15 La estación ferroviaria más grande del mundo tomada <a href="http://arqytxt.blogspot.com/2006/05/berlnla-estacin-ferroviaria-ms-grande.html">http://arqytxt.blogspot.com/2006/05/berlnla-estacin-ferroviaria-ms-grande.html</a> ...	56
Imagen 16 Estación de Berlín imagen tomada <a href="http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Central_de_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin_Hauptbahnhof_1.jpg">http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Central_de_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin_Hauptbahnhof_1.jpg</a> .....	57
Imagen 17 Estación de Atocha Imagen tomada de <a href="http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Atocha">http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Atocha</a> .....	58
Imagen 18 tomada de <a href="http://blog.parquelineal.es/2009/05/atocha-se-adapta-a-la-ampliacion-de-las-nuevas-lineas-de-alta-velocidad-que-discurriran-por-el-parque-lineal-del-manzanares/">http://blog.parquelineal.es/2009/05/atocha-se-adapta-a-la-ampliacion-de-las-nuevas-lineas-de-alta-velocidad-que-discurriran-por-el-parque-lineal-del-manzanares/</a> .....	59
Imagen 19 Deterioro de la estación de Medellín, imagen obtenida del canal prisma tv de la universidad nacional de Colombia .....	62
Imagen 20 Deterioro de la estación de Medellín, imagen obtenida del canal prisma tv de la universidad nacional de Colombia .....	62
Imagen 21 Galería pública estación de Medellín del ferrocarril de Antioquia, imagen obtenida del canal prisma tv de la universidad nacional de Colombia.....	63

### LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Proyectos de ferrocarril entre rio Magdalena y Bogotá considerado hasta 1890. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel.....	29
Tabla 2 Estaciones del ferrocarril de la sabana Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel. ....	32

### LISTA DE PLANOS

Plano 1 Comunicación férrea de Bogotá con el rio Magdalena fechas de construcción. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel .....	26
Plano 2 plano identificación cada uno de los edificios de la estación. Tomada del ministerio de cultura .....	45
Plano 3 valoración: criterios de intervención tomada del instituto de patrimonio cultural.....	47
Plano 4 plano de valoración: intervencion prioritaria tomado del instituto distrital de patrimonio cultural .....	48
Plano 5 Fases evolutivas de la estación de Medellín, obtenida del artículo de Iconofacto volumen 8 11 de julio – diciembre de 2012.....	61

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**  
**FACULTAD Y/O PROGRAMA: ARQUITECTURA**  
**RAE Resumen Analíticos en Investigación**

**1. TITULO**

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION ESTACIÓN FERROCARRIL DE LA SABANA: PROCESO HISTORICO Y SUS POSIBLES TRANSFORMACIONES EN EL MARCO DE LOS PROCESOS DE RENOVACION URBANA DE LA CIUDAD

**2. TRABAJO PARA OPTAR AL TÍTULO DE:**

**Arquitecto**

**3. AUTOR (ES)**

- Christyan Fabian Munca Santos

**4. DIRECTOR, ASESOR, CODIRECTOR O TUTOR**

Arquitecto. Cesar Orlando Chapetón

**5. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

Recuperación del patrimonio

**6. PALABRAS CLAVE O DESCRIPTORES**

- Estación De La Sabana
- Plan Especial de Manejo y Protección
- Plan Maestro de Movilidad
- Plan Parcial de renovación urbana La Sabana
- Proceso histórico

**7. RESUMEN**

La re funcionalización de la Estación de la Sabana en el marco del Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Bogotá, propone un dialogo entre lo antiguo y lo nuevo por medio de una intervención responsable donde se valora y conserva integralmente su condición de Bien de Interés Cultural. La idea es realizar un plan especial de manejo y protección donde se haga evidente que si bien este tipo de edificaciones hacen parte del pasado, permiten ser objeto de una intervención contemporánea que las reintegre a la ciudad, recupere su simbología, reactive como patrimonio de la sociedad actual y recobre sus actividades y funciones dentro de la ciudad.

## RESUMEN

La Estación de La Sabana ubicada en la localidad de los Mártires se construyó entre 1913 y 1917, bajo la dirección del ingeniero William Lidstone con un costo de 750.000 pesos oro de la época. En 1988 se le declaró monumento nacional La Estación Central del Ferrocarril de La Sabana, contribuyó a la configuración de los imaginarios de progreso y renovación en la sociedad bogotana de principios de siglo xx.

Fue el epicentro de la llegada de forasteros a la capital, el paso del tren llevó a cuestras la modernización del país, al lomo de esta mula de hierro llegó la civilización y la modernidad a Colombia, sus ciudades fueron comunicadas y el intercambio floreció dejando un legado de construcciones cuyo sentido ha cambiado, pasando del orgullo al olvido y detrimento de su valoración y significado.

Identificando las diferentes problemáticas que presenta La Estación de La Sabana entre ellas la contaminación, el mal uso y el abandono de la misma es pertinente evidenciar la historia y los cambios que ha sufrido, para llegar a recuperar el estado original, trayendo de regreso el valor patrimonial, histórico y arquitectónico del lugar, donde la grandeza sea evidenciada no solo por aquellas personas que tuvieron la posibilidad de vivir en su época, sino también por los ojos que hoy en día la ven sin saber que es un monumento de historia y de arte y cito las palabras de Cindy Alejandra Morales “mi sueño desde muy niña era conocer los vagones de esa enigmática máquina que como decía Gabriel García Márquez: “anda como agarrándose con las uñas, respira con dificultad y de pronto empieza acorrer como un caballito” (Morales, 2010).

## INTRODUCCION

Con el ritmo que crecen las ciudades hoy en día, los centros de la ciudad se vuelven sitios de trabajo o de reunión diurna, pero son lugares de paso, no lugares de permanencia. Los centros de las ciudades sufren de abandono, una de las principales causas de su deterioro. La ciudad se olvidó de su centro y se volcó a sus afueras, ocasionando el crecimiento incontrolado de la misma en extensión. Ahora, mediante políticas gubernamentales, intenta volver sus ojos nuevamente a su centro, redescubrirlo, recuperarlo. Operaciones encaminadas a revitalizarlo, como el llamado Plan Centro dentro del cual se incluye el Plan Parcial Renovación Urbana La Sabana, cuyo objetivo principal es aportar a la transformación del sector y a la configuración de un sistema de espacios públicos que, principalmente, privilegien y valoricen la presencia de los Bienes de Interés Cultural, así como Garantizar la oferta de Vivienda de Interés Prioritario y Vivienda de Interés Social en este importante sector del centro de la ciudad y contribuir con el repoblamiento del centro, este pretenden volver a hacer del centro el lugar más importante de la ciudad.

Llama la atención como los edificios declarados patrimonio, edificios que por su valor histórico, estético, arquitectónico, estilístico, etc., han merecido ser conservados y, en algunos casos, recuperados y que ahora cumplen papeles de vital importancia en la ciudad, pueden albergar actividades del presente, servir de una manera activa a la ciudad, como sucede con el palacio Liévano, la Catedral Primada, el Camarín del Carmen, el Capitolio Nacional, la Casa de la Moneda, el Claustro de Santa Clara, por nombrar algunos.

Además de la operación Plan Centro, existen varios planes de movilidad que buscan integrar el centro de la ciudad con sus otros sectores, creando un sistema de movilidad integrado con el cual la ciudad soluciones o mejore sus problemas de movilidad. En estos planes, específicamente en el Plan Maestro de Movilidad (PMM), se contemplan varios modos de transporte que crearían el “sistema integrado de movilidad”, los principales son: Transmilenio, la primera línea del metro, el tren de cercanías, las ciclo rutas, los estacionamientos públicos y los buses interurbanos.

El Plan Maestro de Movilidad para la ciudad de Bogotá formula un plan que “garantice la conformación del sistema de movilidad (...) orientado a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen“(plan maestro de movilidad (bogota a. d., plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte, S.f) s.f)

En él también se contempla la recuperación del área central de la ciudad pues considera que “tiene beneficios adicionales en términos de reducción en violencia, recuperación del patrimonio y menores tiempos de viaje. Revitaliza el centro y las zonas antiguas de la periferia de las ciudades, apoya y mejora el transporte.”(Plan maestro de movilidad, (bogota a. d., plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte, S.f)

Con estas bases para su planteamiento no es difícil imaginar porqué un lugar como el que ocupa la estación de la Sabana hace parte integral de estos modos de renovación urbana.

Este trabajo pretende, generar un plan Especial de Manejo y Protección donde se respete el edificio de La Estación de La Sabana dentro del marco de los planes de renovación urbana y lo ayude a reintegrarse a la ciudad, recuperando así su memoria e importancia. Ayudando a hacer evidente que este tipo de edificaciones hacen parte del pasado, pero permiten una intervención actual que sirva para que no se pierda, se reactive como patrimonio de la sociedad actual de la ciudad y se vuelva a poner en funcionamiento, recuperando sus actividades y funciones dentro de la Bogotá contemporánea.

## FORMULACION DEL PROBLEMA

El desarrollo económico, social y cultural de la ciudad de Bogotá se vio influenciado en gran parte por la construcción del ferrocarril de la sabana, un edificio histórico que en su época era de gran orgullo para la ciudad, una fuente de desarrollo para el turismo y el comercio.

Pero que al pasar los años se ha perdido la identidad y se ha dejado en el olvido, evidenciando el detrimento patrimonial, donde la mayoría de sus espacios se encuentran en usos diferentes a los que fueron dados en su época, generando el deterioro de sus instalaciones.

Tal y como lo describe Cindy Alejandra Morales en su columna “Recuerdo bien que el olor a abandono, a pobreza, a dejadez se mezclaba con la mierda de las palomas y los orines de los borrachos y pordioseros. Al entrar por una de las tres grandes puertas metálicas de color negro envejecidas, malgastadas y roídas, era imposible no sentir la nostalgia de tiempos ya pasados, de recuerdos, y de viejas generaciones que como yo también pisaron la Estación del Tren de la Sábana.” (Morales, 2010).

Actualmente en el sector donde se encuentra la estación de la sabana se contemplan planes de renovación urbana (plan de renovación urbana la sabana y plan maestro de movilidad) los edificios pertenecientes a la estación de la sabana hacen parte de estos planes de renovación. Pero surge una duda.

**¿Cómo el antiguo conjunto de edificios de La Estación de La Sabana en su estado actual de conservación puede incluirse y suplir las necesidades de la Bogotá contemporánea, en los planes de renovación urbana con miras hacia un futuro, sin que sus instalaciones sufran un cambio notorio y sean respetados sus valores patrimoniales y su declaración como Bien de Interés Cultural?**



## JUSTIFICACION

La construcción del sistema férreo en Colombia generó un gran desarrollo para el país, no obstante la construcción de los ferrocarriles no fue fácil, generando costos altos.

Al final pasó mucho tiempo para poder ver intercomunicado a las ciudades de todo el país.

Específicamente en Bogotá la construcción de la Estación de la Sabana y junto a esta la llegada de los ferrocarriles a la ciudad fue el punto de modernización y de adelanto económico y social para la ciudad.

El problema de la movilidad Bogotá implicó la formulación de un plan que lograra integrar el transporte urbano y regional de una manera ordenada, eficiente y que cumpliría con las necesidades de las personas que lo utilizaran, por esto se crea el Plan Maestro de Movilidad. Donde el área central de la ciudad juega un papel importante en la conformación de este sistema pues sería el encargado de reunir y redistribuir todas las personas que estudian y trabajan en el centro de la ciudad (población flotante), hacia los demás sectores, haciendo énfasis en que se pretende introducir uso residencial en la zona.

El papel que ocuparía la estación de la Sabana, sería de intermodal y “puerta de entrada” de los habitantes de pueblos y ciudades cercanas a la ciudad, según el Plan maestro de movilidad, mediante el tren de cercanías. Pero en los planes de renovación urbana se habla muy poco de La Estación de La Sabana y no se tiene un claro concepto sobre la intervención o como integrarla a dichos planes, dejándola un poco aislada y sin un futuro cierto de cómo será su intervención.

La estación de la Sabana merece una recuperación de su memoria, sus actividades y sus funciones. Aun hoy, el lugar donde está implantada es uno de los más importantes en cuanto a comercio en la ciudad y, de acuerdo a los planes de movilidad, será también uno de los sitios más importantes para la movilidad de la ciudad y la integración regional.

Por lo anterior es necesario la formulación de un plan que logre la integración de la estación de la Sabana como bien de interés cultural junto a estos planes comprendidos dentro del POT, para que su intervención no sea drástica y se conserve según la declaratoria comprendida en el decreto 2390 del 26 de septiembre de 1984.

La recuperación de la Estación de la Sabana se considera necesaria debido al alto grado de deterioro que se evidencia en sus instalaciones, y con el objeto de salvaguardar el desarrollo que generó la llegada del ferrocarril a Bogotá.

Evidenciando la historia y el proceso de cambio que sufrió la Estación de la Sabana desde su construcción (1917) hasta el cierre de los ferrocarriles nacionales de Colombia (1991).

Así como lo describe Alfredo ortega: “rescatar la memoria y formar el patrimonio es dar testimonio de lo sucedido en el apogeo del tren y evidenciar su desaparición no solo 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”. (*Ortega, 1917*)

## HIPOTESIS

La Estación de la sabana empieza su deterioro por problemas político – económicos debido a la guerra y a la llegada de nuevos transportes al país, que llevaron al cierre de los ferrocarriles, produciendo un abandono masivo de las instalaciones y por consecuencia el deterioro del sistema férreo.

La recuperación de la Estación de la Sabana se generara mediante el análisis del proceso histórico, Reintegrándola a la ciudadanía y buscando que el patrimonio se redescubra y se entienda como algo que nos pertenece a todos y que, por esto mismo, todos debemos cuidarlo y conservarlo pues, para que sea realmente patrimonio de una sociedad, es ella la que lo debe activar y para esto es necesaria una apropiación.

A partir de la implementación del sistema de Transporte Masivo Transmilenio, con la conexión más importante de transporte público entre el centro y el occidente, el proyecto del Eje Ambiental y la construcción de la estación de pasajeros La Sabana; el sector comienza a mostrar un mejoramiento general de la imagen urbana, generando un mayor movimiento de población, al cual debe responder un proyecto integral de recuperación y puesta en valor de la Estación de la Sabana. Se presentan en el panorama oportunidades de inversión y desarrollo del sector como por ejemplo el Tren de Cercanías y actividades asociadas a la constitución de un nodo de movilidad metropolitana que albergue servicios complementarios para un número de población muy alto que acceda a estas formas de transporte que redistribuyen hacia los sectores menores de la ciudad y la región.

## OBJETIVOS

### General

Proponer un Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) que permita la habilitación de las instalaciones de La Estación de La Sabana integrándola a los planes de renovación urbana que contempla la ciudad dentro del POT.

### Específicos

- Identificar los cambios que ha sufrido la Estación de La Sabana desde el año 1917 hasta la desaparición de los ferrocarriles nacionales en Colombia 1991, analizando el proceso de deterioro patrimonial que evidencia la estación, para su posible recuperación e inserción dentro de los planes de renovación urbana de la ciudad.
- Identificar los planes de renovación existentes para observar su relación con la Estación de La Sabana.
- Valorar la Estación de La Sabana en sus contextos inmediato y zonal
- Identificar las estaciones férreas que han sido restauradas, generando una posible comparación con la restauración de la Estación de la Sabana, para identificar como estas se integraron a la vida contemporánea de las ciudades.
- Recuperar el significado de la Estación de la Sabana como bien patrimonial donde sea la sociedad en general quien lo active, lo valore y lo preserve.
- Recuperar el carácter patrimonial de los edificios principales permitiendo una lectura de su importancia para el sector y la ciudad.

## PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN

### CAPITULO 1. HISTORIA

#### 1.1 RESEÑA HISTORICA

El ritmo de vida tranquilo que se llevaba hasta mediados del siglo XVIII se altera y cambia por un ritmo de vida acelerado, lo que marca el inicio de la modernidad. Hacia 1784 James Watt patenta la primera máquina de vapor en Inglaterra. Luego, en 1802, Richard Trevithick y Andrew patentaron una locomotora a vapor que se desplazaba sobre rieles. Esto revoluciona los modos de transporte, afectando la evolución de las ciudades, la economía y la población.

La máquina de vapor permitió utilizar una nueva fuente de energía para mover los engranajes de las máquinas en las fábricas. Ya, hacia 1814, George Stephenson fabrica su primera locomotora de vapor llamada Blucher con lo que incrementa la importancia del proceso industrial.

La aplicación de la máquina de vapor al ferrocarril y a la navegación, crean la llamada “revolución de los transportes”. Permitiendo así, intercambios comerciales con ciudades más lejanas, facilitando la migración del campo a la ciudad, impulsó la minería y la industria, acortó distancias y tiempos e introdujo el “mundo moderno”. (amar; mauricio; leon; juan carlos, 1996)

#### 1.2 DESARROLLO EUROPA-COLOMBIA

Colombia estaba muy lejos de ir a la par del desarrollo en Europa. Mientras en Europa hacia 1814 se fabricaba la primera locomotora, el país hasta ahora estaba despertando tras el grito de independencia de 1810. Y sólo hasta 1824 Juan Bernardo Elbers introduce la navegación de vapor en el río Magdalena, haciendo de este río la principal vía de transporte de personas y mercancías del país. La primera ley relativa a las vías férreas se dictó en 1835 y estaba relacionada con los cantones de Panamá y Portobelo. (departamento de investigacion economicas y comerciales, 1973)

Europa nos llevaba, y aun hoy, nos sigue llevando ventaja en modernización, investigación y aplicación de nuevas invenciones. Cuando en Europa Inglaterra ya contaba con una red de 7.250kms y Francia otros tantos hacia 1840 y Alemania contaba con 11.000kms de vías, hacia 1860, cinco años antes aparece la primera línea férrea en Colombia, la de Panamá y la de Cartagena inaugurada en 1871. Hacia 1873 en Colombia se desarrolla el ferrocarril que une el puerto de Sabanilla, puerto de carga y pasajeros provenientes de Europa y Estados Unidos, con

Barranquilla, convirtiendo a Barranquilla en la “puerta de oro de Colombia” por su conexión con el río Magdalena. Y luego, en 1874 se desarrolla el ferrocarril de Antioquia, el del pacífico (1878-1927), Ferrocarril de Cúcuta (1878-1888), el de La Dorada (1881-1907, Ferrocarril de Girardot (1881-1909), Puerto Wilches (1881-1943), **Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca** (1881-1936), Ferrocarril de Santa Marta (1882-1906), Ferrocarril de Cartagena (1889-1894) y Ferrocarril del Norte (Bogotá-Zipacquirá, 1889-1935), conformando así la red férrea nacional. La construcción de vías férreas en Colombia permitió rapidez en las comunicaciones, comodidad en los viajes, seguridad en el comercio y un mayor estrechamiento entre los distintos sectores económicos.

*“Vale la pena aclarar que todas las vías férreas construidas entre 1855 y 1920 tenían un factor común, el haber sido diseñadas y construidas para la importación y exportación de productos, por lo cual siempre se localizaban entre centros urbanos con cierta actividad económica y comercial y los puertos sobre el Magdalena o sobre sus afluentes, de tal forma que las mercancías pudieran moverse fácilmente”* (jimenez, 2015)

Cabe anotar que Colombia, a pesar del momento político en que encontraba, fue uno de los primeros países en Latinoamérica en tener la locomotora a vapor entre sus sistemas de transporte.

### 1.3 EL FERROCARRIL EN COLOMBIA

En Latinoamérica es México el primer país que construye el ferrocarril, hacia 1850, seguido por Chile, Brasil y Argentina. La construcción del sistema ferroviario nacional se dio a partir de 1870 (o 1855, si se tiene en cuenta la de Panamá). El proceso fue lento por las dificultades económicas y los problemas de construcción de las vías en una geografía como la de nuestro país. Se fueron construyendo pequeños tramos que unían ciudades con puertos sobre el río. Casi todas estas líneas buscaban llegar al río Magdalena para lograr una salida al mar, con miras a facilitar la importación y exportación de los productos agrícolas producidos en el país como el café, el tabaco y el banano. (departamento de investigación económicas y comerciales, 1973)

*“El desarrollo del sistema ferroviario no logró la conformación de una red nacional estructurada y eficiente, dadas las dificultades económicas que impedían la planificación a largo plazo”* (colcultura, 1994)

Hasta 1954, cuando se crea la Empresa Ferrocarriles de Colombia, se inicia la adquisición de las redes férreas por departamento y se emprende la creación de la

red férrea nacional, siendo esta empresa la única encargada de la construcción, conservación, administración y operación de las líneas. Así los ferrocarriles son el único medio de transporte en Colombia totalmente integrado.

Las estaciones del ferrocarril aparecen como símbolo del desarrollo del país en cuanto al ferrocarril. Estas estaciones, aunque modestas, se convirtieron en hitos, en símbolos de las ciudades. En la imagen de la modernidad y el progreso del país.

*“El desarrollo del sistema férreo en el país dio como resultado la construcción de un conjunto de 410 edificios, erigidos en el periodo comprendido entre 1850 y 1960, en los cuales se entrelazaron lenguajes formales extranjeros y locales. Las estaciones fueron testigo del intercambio social, cultural y comercial de la época y en muchos poblados no solamente determinaron la traza urbana y su crecimiento, sino también algunos aspectos formales y arquitectónicos de otros edificios”*  
(colcultura, 1994)

Las estaciones ferroviarias, como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles, fueron las construcciones simbólicas de la época. Primero fueron construcciones muy sencillas para la llegada de los pasajeros, pero más tarde se les iría añadiendo mayor espacio donde se tendrían andenes y pabellones de gran amplitud. Normalmente eran monumentales, con formas inspiradas en la arquitectura romana, columnatas clásicas, grandes arcos de entrada, tímpanos, cúpulas, etc., o adoptando una mezcla de todos los estilos históricos del pasado.  
(amar; mauricio; leon; juan carlos, 1996)

Por su parte La Estación de la Sabana es uno de los edificios representativos de la arquitectura neoclásica, pues en él reúne una serie de elementos característicos de las dos primeras décadas del siglo XX, por su belleza e imponentia, expresa la importancia que su construcción significó para la ciudad y para el país.

Las primeras construcciones de este tipo fueron de carácter público. Edificaciones como estaciones de tren, teatros, cinemas, hoteles, edificios fueron los más representativos.

“El neoclásico se caracterizó por la introducción y el uso de los órdenes griegos y romanos (dórico, jónico y corintio), la sencillez y claridad geométrica en su composición, la simetría, la elegancia y la sobriedad” (francis, 2002)



*Imagen 1 Estación de la sabana Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000*

La estación fue imagen de progreso para la ciudad y fue allí el punto de llegada de la modernidad.



## CAPITULO 2. HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA

Al inicio del periodo republicano el país se encontraba rodeado de miseria y en conflictos internos que no permitieron atender seriamente el tema de los ferrocarriles, esto puso a Colombia cerca de un siglo de atraso con respecto a los países de Europa y estados unidos.

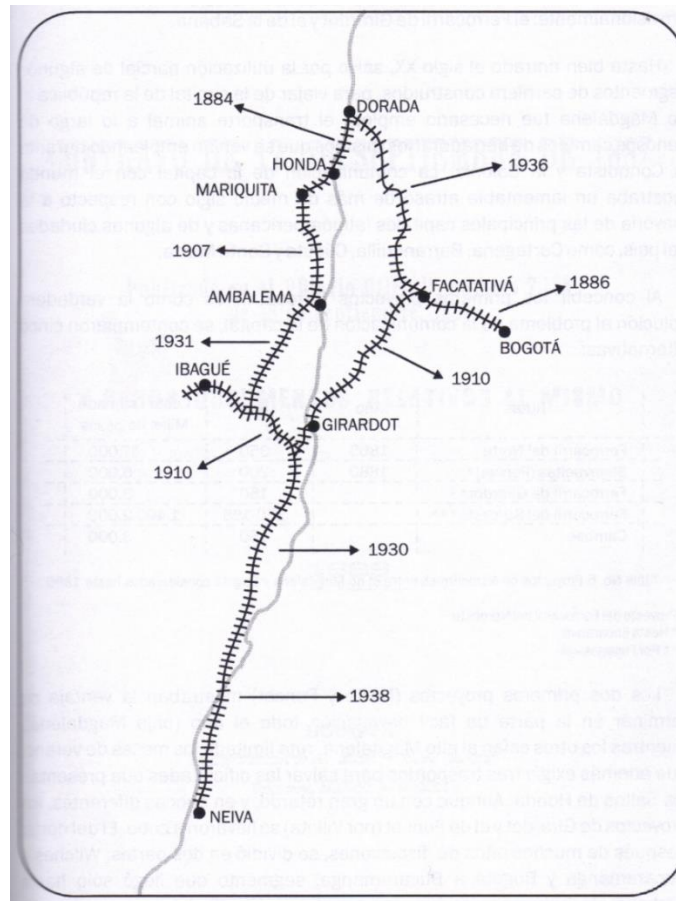
Para los gobiernos de la segunda mitad del siglo XIX era necesario modernizar el transporte terrestre y la única opción era el ferrocarril, pero Colombia no contaba ni con el dinero, personal especializado o la técnica para adelantar una obra ferroviaria de esta magnitud.

A pesar de conseguir la financiación interna era necesario la participación extranjera para el suministro de materiales y de tecnología por esto la necesidad de acudir al sistema de concesiones que ofrecían subsidios en dinero y o adjudicación de terrenos cercanos a las obras como garantía para los inversionistas, “a fin de no comprometer perennemente a la nación, las concesiones deberían otorgarse por periodos suficientes para que el inversionista recuperase su capital” (Angel, 2008)

Tan solo cuando se crea la necesidad de unir los dos mares por panamá se firma un contrato en mayo de 1847.

*“En 1849 se dictaron dos leyes relacionadas con el desarrollo ferroviario: la ley 25 de mayo de 1835, el cual se concedió una franquicia a los cantones de panamá y portobello, buscando un constructor para el ferrocarril interoceánico y la ley del 29 de mayo de 1836, mediante la cual se concedieron privilegios y regalías especiales a quien construya y explote un camino de rieles o una carretera entre la ciudad de panamá y la desembocadura del rio chagres.” (Angel, 2008)*

El ferrocarril de panamá fue el primero en construirse en el territorio colombiano el cual comenzó a funcionar desde 1895, sirvió como modelo y fuente de financiación de los transportes en todo el territorio colombiano, solo después de 1863 dentro del marco legal de la constitución federalista de Rionegro, se iniciaron los esfuerzos para establecer ferrocarriles en diferentes regiones.



*Plano 1 Comunicación férrea de Bogotá con el río Magdalena fechas de construcción. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel*

## 2.1 FERROCARRIL DE PANAMÁ

Unir los dos océanos se convirtió en una obsesión mundial y la solución era el ferrocarril, para poder iniciar el proyecto se debía conseguir un permiso de la nueva granada.

*Un contrato preliminar se firmó el 10 de mayo de 1847 durante el gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera, aprobado y modificado por medio del decreto legislativo del 8 de junio del mismo año. Cambiando algunas partes del acuerdo inicial se firmó uno nuevo en Washington el 28 de diciembre de 1848, el cual fue considerado por el congreso nacional, entidad que por medio del decreto de 12 de junio de 1849 autorizo al ejecutivo para ampliar y reformar los dos convenio anteriores. En virtud de esa autorización se protocolizo en Bogotá el 15 de abril de 1850 el acuerdo definitivo. (Angel, 2008)*

Este contrato fue adjudicado a Panamá Railroad Company, se dio un plazo de seis años para construir un ferrocarril a través del istmo, tiempo durante el cual el gobierno se comprometió a no permitir la construcción de otro sistema ferroviario por la zona.

Este convenio además le concedía a la empresa el derecho de utilizar terrenos para construcción de vías puertos marítimos, embarcaderos, almacenes, posadas entre otras, las cuales debían ser entregadas al finalizar las obras.

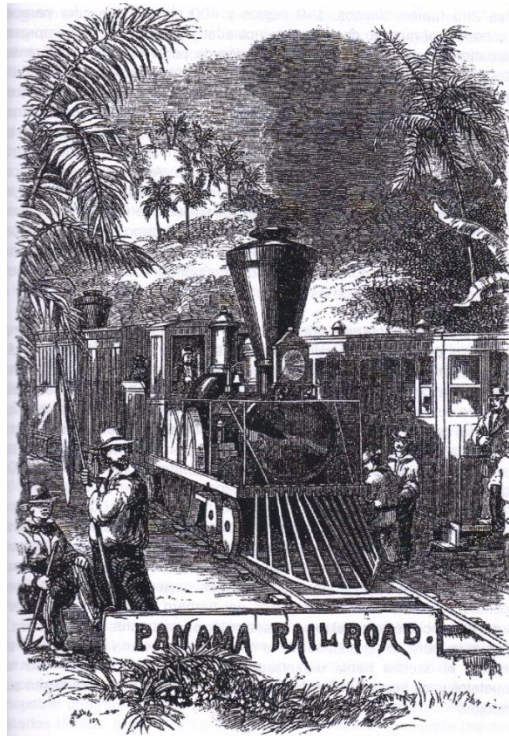
Las primeras exploraciones las realizaron Stephens y el ingeniero J.L Baldwin sobre las cuales la empresa realizó los primeros estudios trazando una ruta sobre la cordillera.

*Con base en estos resultados se firmó un contrato de construcción con el coronel George M. Totten y con John C. Trautwine, ingenieros. Previa una visita al terreno, localizaron el trazado de la vía entre la desembocadura del río Chagres en el Caribe y la ciudad de Panamá sobre el Pacífico, cruzando la cordillera por el sitio denominado la Culebra, considerado el menos elevado. (Ángel, 2008)*

El avance y desarrollo en la construcción del ferrocarril de Panamá se realizó de forma lenta debido a los numerosos inconvenientes que se presentaron como la inclemencia del clima, las enfermedades tropicales (paludismo, fiebre amarilla, cólera y tifoidea) que cobraron varias vidas y la deserción de muchos trabajadores.

Debido a la cantidad de agua se requirió la construcción de 304 puentes de los cuales 170 eran de más de 5 metros y 134 de menos.

*En enero de 1854 los rieles llegaron a la cima de la cordillera en el punto denominado la Culebra a una altura de 79 metros sobre el nivel del Atlántico, después de superar numerosos obstáculos, el 28 de enero de 1855 cruzó la primera locomotora entre los dos mares. Para el servicio se importaron de Estados Unidos 14 máquinas de vapor de 20 toneladas y un buen número de cómodos coches para pasajeros y vagones de carga. El tren convirtió la pesadilla del cruce de la selva tropical que tomaba una semana en un cómodo viaje que duraba menos de 4 horas cuando no había paradas inesperadas. (Ángel, 2008)*



*Imagen 2 La primera locomotora del ferrocarril de Panamá. (Grabado de la época)  
Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel*

## 2.2 COMUNICACIÓN ENTRE EL ALTIPLANO Y EL RIO

Durante la primera administración Mosquera en 1847 se comenzó a construir un camino de 200 km. Llamado siete vueltas, por la vía trazada por el ingeniero francés Poncet, la cual desciende desde Subachoque, toma la vertiente de los ríos dulce, siquima y Rio negro, para llegar al Magdalena cerca de Guarumo, sitio seleccionado por Elbers como término de la fácil navegación durante todas las épocas del año. La siguiente administración del presidente José Hilario López no pudo continuar el trabajo por situaciones económicas por estas razones quedó el proyecto en suspenso. En 1884 se concedió a Indalecio Liévano una concesión para abrir un camino carretero por la orilla del Rio negro, con el privilegio de convertirlo en un ferrocarril.

Hacia el año de 1870 se inició la construcción del camino que cruzaba por Siquima, Vianí, San Juan de Rio seco y termina 50 km aguas arriba de Honda en el puerto de Cambao, acondicionando poco después a carretas de rueda para transportar los materiales que se iban a necesitar para la construcción del ferrocarril de la Sabana. El trazado de este camino tenía el gran inconveniente de terminar en lo alto del río Magdalena, dejando insatisfechas las dificultades de la navegación de los saltos de Honda.

### 2.3 FERROCARRIL DE GIRARDOT

La comunicación de la capital con el resto del mundo se encontraba en un atraso de casi medio siglo con respecto a otros países latinoamericanos y de algunas ciudades como Cartagena, santa marta, barranquilla y Cúcuta. Debido a que era necesario utilizar caminos de herradura usados durante la época de la conquista y la colonia empleando el precario transporte animal.

Para resolver este problema de comunicación la verdadera solución estaba en los ferrocarriles para lo cual se propusieron cinco rutas: ferrocarril del norte, siete vueltas (Poncet), ferrocarril de Girardot, ferrocarril de sur oeste y Cambao.

Rutas	Año	Km.	Costo Estimado Miles de pesos
Ferrocarril del Norte	1865	350	17.000
Sietevueltas (Poncet)*	1880	200	6.000
Ferrocarril de Girardot**		150	3.000
Ferrocarril del Suroeste***		150-165	1.400-2.000
Cambao		150	3.000

*Tabla 1 Proyectos de ferrocarril entre rio Magdalena y Bogotá considerado hasta 1890. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel.*

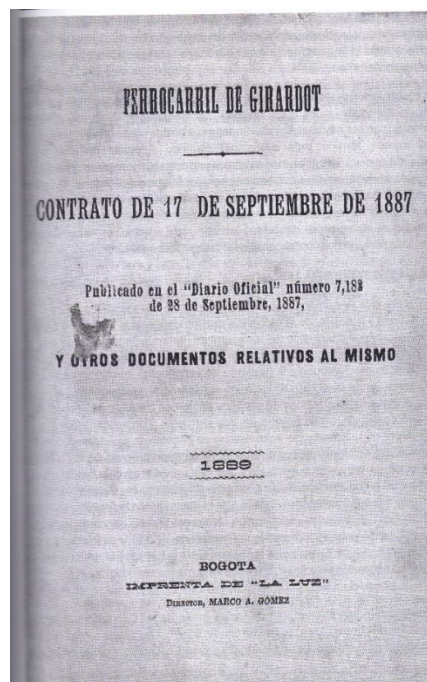
Los dos primeros mostrando ventajas por su terminación en la parte más fácil de navegación durante todo el año mientras que los demás caían en lo alto del Magdalena donde se debían hacer varios transportes para sortear los saltos de Honda.

La construcción del ferrocarril que finalmente unió a Bogotá con el rio Magdalena se realizó en dos etapas una entre Girardot y Bogotá de carácter nacional y la otra entre Bogotá y la parte navegable del rio Magdalena de carácter estatal, encontrándose ambas en Facatativá.

Este desacuerdo aumento los costos ya que al encontrarse ambos segmentos mostraron diferencia de anchos en los rieles que después toco ajustarlos para unir las dos vías.

La ley 78 de 1880 creo la junta directiva y administrativa del ferrocarril de Girardot, entidad encargada de los contratos y obras de dicho ferrocarril.

Mediante contrato con el gobierno del general Julián Trujillo, el ingeniero Indalecio Liévano en 1880 exploró y trazó la primera parte de la línea del ferrocarril entre Girardot y juntas de Apulo. El 28 de junio de 1881 el gobierno nacional, presidido por Rafael Núñez contrató con Francisco Javier Cisneros en su calidad de constructor los primeros 28 km de 33 km por construirse de carrilera comprendidos entre Girardot y Tocaima, el 24 de octubre de 1884 se celebró un segundo contrato con Francisco J. Cisneros relacionado con la construcción de los 11 km entre Tocaima y juntas de Apulo. Durante este segundo contrato el ferrocarril solo avanzó 3 km hasta portillo en el km 31 por razones imputables a la guerra civil de 1885. (Ángel, 2008)



*Imagen 3* Contrato del ferrocarril de Girardot firmado con Carlos Uribe en 1872  
Obtenida del libro *Nos dejó el tren*, Gustavo Pérez Ángel.

El 1 de mayo de 1887 la junta directiva del ferrocarril se encargó de las obras avanzando 8 km hasta llegar a juntas de Apulo en el kilómetro 39, donde fue inaugurado el 21 de enero de 1889.

El 20 de octubre de 1898 se terminó el trayecto de 5 km entre juntas de Apulo y Anserma y el 22 de noviembre de 1899 quedó terminado hasta Anapoima. Luego de varias dificultades y modificaciones del trazado del ferrocarril la obra se entregó en Facatativá el 22 de septiembre de 1908.

## 2.4 FERROCARRIL DE LA SABANA

La unión entre el estado de Cundinamarca y el sector privado logro realizar este proyecto en un corto plazo y abajo costos.

La historia del ferrocarril de la sabana tiene sus orígenes en el ferrocarril de Girardot con la idea de unir por una vía ferroviaria la sabana de Bogotá con el rio Magdalena.

Sin embargo los dos entes estatales: el gobierno nacional y el estado de Cundinamarca. No se pusieron de acuerdo en un solo proyecto, considerando que dos esfuerzos separados asegurarían su culminación, iniciando simultáneamente sus obras con el mismo objetivo.

El gobierno nacional comenzó en Girardot y el estado de Cundinamarca inicio en la sabana de Bogotá partiendo de Facatativá en dirección al oriente hacia la ciudad capital, con el plan de avanzar hacia el occidente para llegar al rio Magdalena.

La separación de los dos proyectos genero diferente financiación, diferente personal y diferentes técnicas (el ancho del ferrocarril) por eso cuando se vio la necesidad de unir ambos tramos en ancho de cada proyecto era diferente.

El Estado de Cundinamarca tuvo la ventaja pues el proyecto estaba en un trayecto corto y plano, pero con la dificultad de tener que subir el material utilizado en el proyecto hasta la planicie a lomo de mula mediante el precario transporte animal.

El 28 de febrero de 1882 el general Aldana inicio el trazado, la explanación del terraplén de Facatativá hacia el oriente y la adecuación del camino de herradura de Cambao al fin de convertirlo en un camino apto para subir los materiales para la construcción del ferrocarril utilizando el transporte animal, Simultáneamente se adelantó la construcción de las estaciones de Facatativá y Madrid.

El camino de Cambao se convirtió en un auxiliar importante del ferrocarril de la sabana y posteriormente del ferrocarril de Zipaquirá, ya que con la demora surgida por el ferrocarril de Girardot al empalmarse con el de la sabana la comunicación de la ciudad capital con el rio Magdalena debió emplear los servicios integrados del ferrocarril de la sabana con el camino de Cambao.

A pesar de las demoras ocasionadas por la guerra, las limitaciones presupuestales del departamento y los obstáculos sufridos. La construcción de los 40 km de vía ferroviaria tomo 7 años.



*Imagen 4 Ferrocarril de la sabana. Inauguración de los trabajos. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel.*

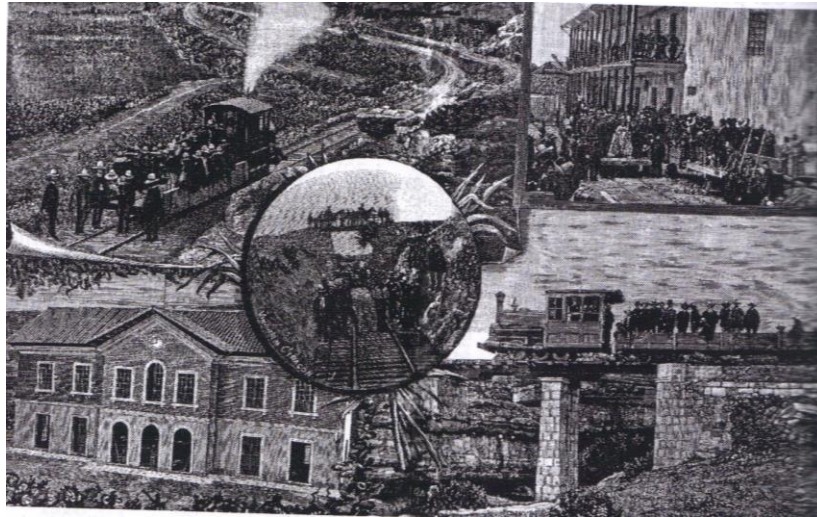
*El primer tren llegó el 22 de abril de 1888 a Mosquera; el 24 de febrero de 1889 se inauguró el servicio hasta Fontibón y el 20 de julio del mismo año se celebró la llegada del tren a la estación de Bogotá. (Ángel, 2008)*

*Un analista extranjero, el Sr. Jalay en 1909 alabó la proeza de la raza colombiana que fue capaz de subir en mula los elementos necesarios para construir un ferrocarril localizado a 2.246 metros sobre el nivel del río. (Ángel, 2008)*

Estación	Km.
Bogotá. Estación de la Sabana	0
Fontibón	11 Km.
Mosquera	22 Km.
Madrid (Serrezuela)	27 Km.
Facatativá	40 Km.

*Tabla 2 Estaciones del ferrocarril de la sabana Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel.*





*Imagen 5 Ferrocarril de la sabana, bendición de la línea, estación de Facatativá, puente de los micos. Obtenida del libro Nos dejó el tren, Gustavo Pérez Ángel.*

## 2.5 FERROCARRIL DE CUNDINAMARCA

La construcción del ferrocarril de Cundinamarca se creó por la deficiencia del ferrocarril de la dorada y las quejas de los usuarios por la dificultad del transporte de carga hacia la capital.

El ferrocarril de Cundinamarca conectó el altiplano con la parte navegable del río Magdalena evitando los transbordos y los malos servicios del ferrocarril de la dorada.

Resueltas las diferencias entre los dos entes del gobierno se celebró un convenio entre la nación y el departamento y se creó la compañía del ferrocarril de Cundinamarca cuyo objetivo era explotar y desarrollar el tramo Bogotá Facatativá prolongar y administrar el ferrocarril del sur y construir la extensión de la línea hasta el río Magdalena por la ruta de Alban - Villeta – Utica hasta llegar al río en puerto Liévano o palanquero frente a la dorada.

Al comenzar la segunda década de los años veinte se construyeron 14.5 km hasta el dintel y se realizó el trazado hasta el kilómetro 145 por la hoya del río negro, pero después de varias modificaciones la junta directiva resolvió abandonar este proyecto y decidió trabajar en dos frentes: de Facatativá hacia Alban por la tribuna y del río Magdalena hacia Villeta, trabajo realizado por ingenieros Colombianos.

*El ferrocarril finalmente completo los 197 km de Bogotá a Puerto Salgar sobre el río en el año 1936, 54 años después de haberse iniciado los*

*trabajos, con una velocidad media de construcción de 3.6 km por año.*  
(Angel, 2008)

## 2.6 FERROCARRIL DEL SUR

La historia del ferrocarril del sur es la de unas obras pequeñas en las cuales se evidencio el influjo político y social de unos personajes en contra de los intereses nacionales que quisieron triplicar el precio del ferrocarril para su propio beneficio.

El primer intento de adelanta la carrilera hacia el sur se encuentra vinculada al ferrocarril de la sabana; Carlos Tanco obtuvo del gobierno departamental en 1893 un contrato para construir y explotar la linera entre Bogotá y Soacha, con miras de prolongarlo hacia el sur. Al no conseguir el capital suficiente traspaso el contrato a Guillermo Torres en 1895. Durante el año 1896 Torres construyo 6 km de carrilera empalmados con el ferrocarril de la sabana. Durante los siguientes años previos a la guerra de los mil días la carrilera avanzo hasta Bosa en el km 13 luego a Soacha en el km 18, Chusaca en el km 23, la unión en el km 27 y finalmente llego a la estación de santa Isabel o Sibaté en el km 30.

En 1905 el estado adquirió la ferrovía y como nuevo propietario se hizo cargo de su administración por medio de Enrique Morales, periodo durante el cual se construyeron por cuenta de la nación los dos kilómetros faltantes para empalmar la vía con la estación de la sabana a donde llegó en 1906. En poder de la nación el ferrocarril del sur se fundió con el de la sabana en 1921, formando una sola empresa ambas confluyendo en la estación de la sabana. Posteriormente se iniciaron los trabajos de prolongación de la vía férrea que llegaron hasta San Miguel 10 km delante de Sibaté, con miras de ampliarlo hasta Fusagasugá, proyecto que nunca se llevó acabo. Por otro lado la vía avanzo 5 km hasta el Charquito y luego 4.5 km hasta el salto de Tequendama, en donde concluyo con un total de 50.5 km.

## CAPITULO 3. DESARROLLO HISTÓRICO DEL CONJUNTO ARQUITECTÓNICO DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA.

### 3.1 ESTACION DE LA SABANA

Durante los últimos años del siglo XIX, tanto el gobierno como la sociedad colombianos emprendieron múltiples proyectos conducentes al logro de la conexión de las diferentes y aisladas regiones que conformaban la Nación colombiana. Para tal fin, concretaron sus esfuerzos en la instalación de redes férreas y fluviales que permitieran dicho propósito como condición prioritaria para la modernización del Estado y el gobierno del territorio. En tal contexto se circunscribe la construcción del conjunto de las líneas férreas y los edificios de las Estaciones, dentro de los cuales resulta muy destacado el de la Estación de la Sabana en la Capital colombiana, pues su interés desborda el carácter del conjunto en sí, para establecer parámetros significativos ante la consolidación y crecimiento del conjunto capitalino como centro del país; y se proyecta hacia la definición de una estructura articuladora del orden nacional, como pieza clave para proyectar el contacto internacional del país a través de la ruta fluvial por el Río Magdalena.

Es evidente que la situación del proyecto del Ferrocarril en Bogotá localizado exactamente sobre la Avenida Colón, hoy Calle 13 y muy próxima a la Plaza de San Victorino, hizo parte del conjunto de infraestructuras que acompañaron el proceso de industrialización y modernización tanto de la Capital como del país. Sobre dicha zona también se localizaron nuevas industrias, centros de educación concebidos para el progreso de diferentes áreas del conocimiento y obviamente las áreas de habitación necesarias para el desarrollo de tales actividades.



*Imagen 6 Antigua Estación de la Sabana. Calle 13 carrera 18. Fecha: 1895  
Tomada de: Fundación Misión Colombia. Bogota*

Con el desarrollo Ferroviario del país, se hizo indispensable la construcción de estaciones, paraderos y campamentos, que sirvieran como puntos de acopio de

productos y de Terminal de pasajeros, sin embargo con un desarrollo fraccionado y desigual de las redes Férreas, era común que se invirtiera más en rieles y maderas para las líneas, que en la adecuada disposición de un edificio para los pasajeros y la carga. En estas condiciones se desarrolla el Ferrocarril de la Sabana con su respectiva estación central de Bogotá, la cual inicialmente mas que una estación fue una casa adaptada e inadecuada al servicio de pasajeros y carga, sobre la que cada administración propuso arreglos y mejoras que solo llevaron a la decadencia del edificio y la correspondiente necesidad de remplazarlo. De esta manera antes del desarrollo del actual conjunto de la estación de la Sabana, todos los esfuerzos constructivos fueron enfocados al tendido y ampliación de la red de rieles, dejando de lado la optimización y construcción de edificios especializados para estación. (Anonimo, 1930)

No solo era deficiente el servicio de pasajeros sino que además y de manera critica, al aumentar el volumen de carga con la intensificación del comercio, la bodega fue insuficiente generando muchos inconvenientes y reclamos por parte de los comerciantes quienes victimas del maltrato de sus mercancías padecieron los estragos causados por su exposición a la intemperie al ser depositadas en patios descubiertos, con su correspondiente deterioro.

Otro agravante sobre la Estación de la Sabana fue el que sirviera de Estación a otros ferrocarriles con los que se asoció mediante concesiones y alianzas para compartir algunos tramos de ferrocarril y, en ocasiones, la misma Estación. Uno de estos ferrocarriles fue el de Girardot, con el que estaba articulado en la estación de Facatativa, punto medio donde llegaba el ferrocarril de la Sabana y empezaba el de Girardot.

La actual edificación reconocida como “Estación de la Sabana” responde al proyecto iniciado en 1911, dentro del cual además del denominado Edificio “Central de la Estación de la Sabana”, se desarrolló un conjunto de edificaciones que le otorgaron un carácter apropiado y destacado, pero el proyecto solucionó favorablemente lo relativo a los pasajeros, dejando de lado la carga que siguió padeciendo los problemas del pasado al ser las bodegas escasas y mucha carga continuó expuesta a las inclemencias del clima y los correspondientes daños en la misma.

En 1913 se inicia la construcción con base en los planos diseñados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría. En 1917, el 19 de Julio, se inaugura el edificio de La Estacion de la Sabana, constituyó en su momento, un acto de trascendencia nacional, tanto por la relación de este proyecto con las provincias del país como por ser considerado un verdadero avance en el desarrollo de la ingeniería nacional. Por tal motivo, instituciones como la “Sociedad Colombiana de

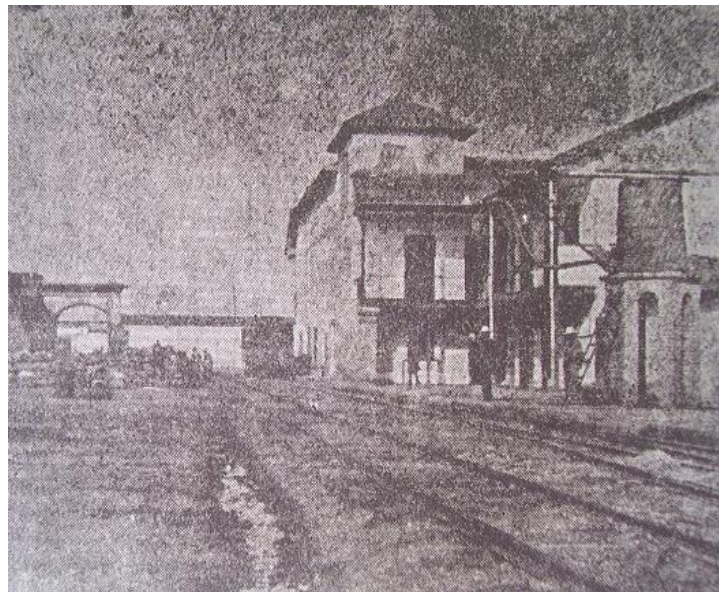
Ingenieros” hicieron presencia y lideraron el acto inaugural para el cual se propuso y aprobó un programa y se escribió un artículo con los pormenores del evento el cual fue titulado “Festejos Patrios”, Este edificio remplazó la vieja estación construida en 1887, y fue inaugurado por Laureano Gómez, quien la denominó como “La puerta de Oro de la Ciudad”. (castiblanco roldan , S.f)

Este proyecto fue sin duda uno de los mas importantes para la ciudad, convirtiéndose en referente urbano obligado y centralizando la mayor parte de los sistemas de movilidad urbana, como fueron el Tranvía y otros ferrocarriles regionales.

Años más tarde fue necesario el desarrollo de la parte de las bodegas faltantes en el proyecto inaugurado, pues el deterioro de la carga continuaba pues ésta permanecía aún expuesta.

El desarrollo y construcción de las bodegas, tuvo que contemplar la relación de la Estación de la Sabana con la Estación del Ferrocarril del Sur, la cual aunque poco definida se venía dando tiempo atrás (1912) y se reconocía por el mutuo préstamo de servicios y elementos, al final Las Bodegas, fueron planeadas para ser utilizadas por ambas Estaciones, sin embargo parte de ellas fue demolida, para dar lugar a los nuevos edificios de la Estación del Sur.

### 3.2 FERROCARRIL DEL SUR.

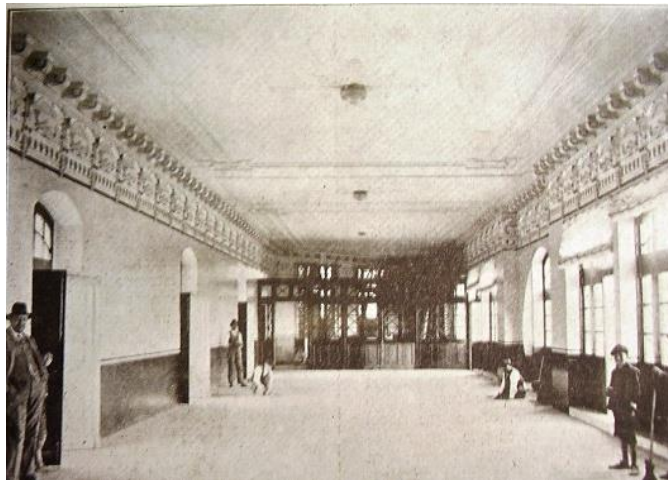


*Imagen 7 la Estación del Ferrocarril del Sur. Tomada de “Ferrocarriles Colombianos Resumen Histórico por Alfredo Ortega Ing. Civil.” Biblioteca de Historia Nacional Volumen XXV Bogotá Imprenta Nacional. 1923.*

Hacen parte del conjunto que hoy se identifica como “Estación de la Sabana”, algunos edificios desarrollados para la “Estación del Sur” entre 1918 y 1926, por lo que se presenta una reseña sobre este ferrocarril buscando esclarecer algunas relaciones que presentan las dos Estaciones entendidas como conjunto. Los primeros edificios del ferrocarril del Sur hacen referencia a bodegas.

La conveniencia de la actualización de la Estación de la Sabana hizo que su vecina inmediata, la Estación del Sur entrara en desuso para pasajeros, quedando relegada a los servicios de carga, bodega y almacenes.

A pesar del evidente interés por constituir una sola compañía entre el Ferrocarril del Sur y El Ferrocarril de la Sabana, esto no se logró sino hasta 1928, con la unificación de las líneas férreas, por cuenta del departamento denominándose entonces “Ferrocarril de Cundinamarca”. Entre tanto se empezó la construcción de la nueva Estación del Ferrocarril del Sur en 1924, obra del Arquitecto Pablo de la Cruz e inaugurada en 13 de junio de 1926.



*Imagen 8* Vestíbulo de la Nueva Estación del Ferrocarril del Sur que será inaugurada oficialmente mañana por el doctor Laureano Gómez, Ministro de Obras Públicas. *Imagen y reseña tomada de la revista “Cromos” de julio 12 de 1926*

Esta obra tuvo un costo de \$160.000 y fue considerada como uno de los edificios mas bellos de la ciudad, especialmente por el salón del vestíbulo principal el cual fue escenario de muchos actos sociales de importancia para la ciudad, iniciando con el de la inauguración del mismo. (1926, en memoria del ministerio de obras publicas al congreso en, 1926)

Desafortunadamente con la ampliación de la Calle 13, la mayor parte del edificio fue demolida, dejando solo un pequeño sector de su cuerpo occidental y las bodegas



Imagen 9 Estación del sur tomada del libro *la arquitectura y el urbanismo en la época republicana* German telled

## CAPITULO 4. VALORACION, DELIMITACIÓN Y ZONA DE INFLUENCIA

### 4.1 CARACTERISTICAS FISICAS

#### IDENTIFICACIÓN DEL INMUEBLE

Denominación: Estación del Ferrocarril de La Sabana

#### UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Departamento: Distrito Capital Municipio: Bogotá DC.

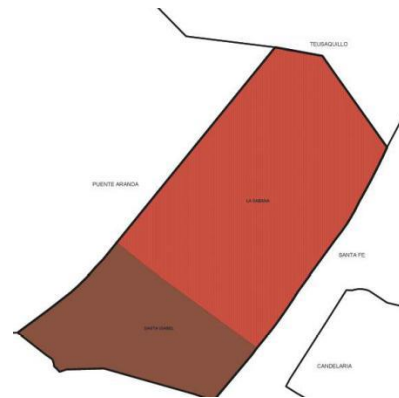
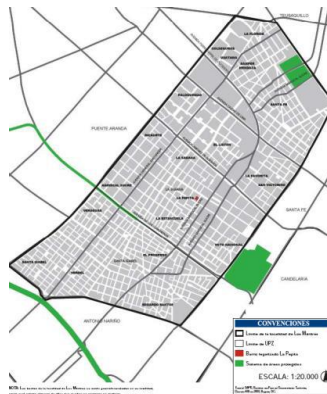
Localidad: Los Mártires (14)

UPZ: 102 sabana

#### UBICACIÓN CATASTRAL

Dirección: Calle 13 No 18 - 24 Barrio: La Sabana

Localidades                      Barrios                      Unidades de Planeación  
Zonal



*[Imagen 10 imagen tomada de http://upz102lasabana.blogspot.com](http://upz102lasabana.blogspot.com)*

#### ASPECTOS GEOGRÁFICOS

Temperatura media: 15o C.

Clima: Humedad Relativa 14°C

Precipitación: 1050 y 1000 mm

Altitud: 2.600 m.s.n.m

Zona Sísmica: Riesgo Sísmico Alto

#### DATOS HISTÓRICOS

Fecha de Construcción: 1913 - 1917

Periodo Histórico: Republica

Arquitecto: Mariano Santamaría

Ingeniero: William Lidstone



## VALORACIÓN

Género: Arquitectura Ferroviaria, Arquitectura Neoclásica

Tipo: Estación de Pasajero

Uso Original: Estación del Ferrocarril

Uso Actual: Sede estación de policía.

Valor: Valor Estético, Valor Técnico, Valor Testimonial

## PROTECCIÓN LEGAL

Nivel de Declaratoria: Monumento Nacional. Resolución 003 12-III-1982 (Propone). Decreto 2390 26-IX-1984 (Declara)

Normas Vigentes de Protección: Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura

Área de Influencia Delimitada : Calle 13 entre carreras 17 y 19; Carrera 19 entre las calles 13 y 19, comprendido el edificio del Noviciado de San Facon; Carrera 18 entre calles 19 y 18; Calle 18 entre carreras 18 y 17; Carrera 17 entre calles 18 y 13. (Consejo de Monumentos Nacionales)

Propietario: FERROVIAS

## OTROS

Uso del suelo: comercial y residencial consolidado

Topografía: levemente inclinado

Accesibilidad: Al sur, la calle 13, donde se ubican varios servicios metropolitanos, como la Plaza de mercado, el Hospital San José, el Noviciado y colegio de San Facon, entre otros. Por el costado Oriental las Carreras 18, 17 y por el Occidente la Carrera 19, al igual que los terrenos del Noviciado de San Facon. Al norte calle 19.



*Imagen 11 tomada de Google earth*

El edificio de la Estación de la Sabana de Bogotá es una construcción de estilo neoclásico, sede de la estación central del Ferrocarril de la Sabana de Bogotá y de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC). Se ubica sobre la Calle 13 o Avenida Centenario con Carrera 20. Fue construido entre 1913 y 1917 y declarado Monumento Nacional en 1984 debido a su importancia histórica y cultural.



*Imagen 12 Estación de la Sabana 1920; Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000*

La Estación de la Sabana fue pensada, en un principio, como el centro del sistema ferroviario nacional, por esto se llegó a considerar el sitio más representativo del desarrollo comercial de la ciudad. Además de esto, se ubicó en la calle 13, por considerarla “puerta de la ciudad” pues es una vía de comunicación nacional que permite el acceso a diferentes puntos del país. Esta estación de ferrocarril fue punto de partida y de llegada de inmigrantes rurales que venían en busca de nuevos horizontes, y sitio predilecto de los bogotanos de la época.

Esta impulsó un gran desarrollo comercial de la zona aledaña a la Avenida Jiménez que aun hoy se mantiene y que se pone en evidencia con la construcción de grandes bodegas de almacenamiento de productos, hoteles, restaurantes y cafés. Es por esto que hoy se desarrolla en esta zona de la ciudad el comercio mayorista, que se localiza en las zonas aledañas a la plaza España y al parque de Los Mártires.

#### 4.2 VALORACION

La valoración de un bien de interés cultural, deriva del conocimiento y comprensión de su historia, que permiten entender los antecedentes de su creación, lo sucedido durante su proceso de desarrollo, y su situación en el momento en que se aborda su estudio para definir cómo actuar con fines de conservación. La historia de un bien cultural inmueble forma parte de la historia de la sociedad que lo creó para suplir unas determinadas necesidades, que decidió su construcción y lo mantuvo en el tiempo, de acuerdo con las circunstancias que se fueron presentando, y justo por esas razones derivadas de su permanencia,

aborda conscientemente en un determinado momento su estudio para definir cómo continuar conservándolo en el futuro.

Los diferentes tipos de valores que se enuncian para tratar de expresar por qué un bien cultural se debe conservar, para tratar de facilitar su análisis y tipificarlos para aplicarlos en general, como los valores de originalidad, de identidad, económico, político, de uso, entre otros, e incluso el valor simbólico, son todos aspectos relacionados con la historia del bien cultural.

El único criterio de valor que hasta ahora se ha considerado que puede definirse independientemente, aunque también forma parte de la historia del bien cultural, es el estético: el reconocimiento que un bien cultural pueda tener como obra de arte, que hace que este bien sea único y particular. Es un criterio basado en la estética, como disciplina que trata la teoría y la filosofía del arte.

#### **4.2.1 VALORACIÓN DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL**

La construcción del ferrocarril en Colombia, fue resultado de la necesidad que se verificó en el país de mejorar las comunicaciones terrestres y los medios de transporte, en especial, el transporte de carga para la comercialización y exportación. El ritmo de desarrollo que había caracterizado a Bogotá durante el siglo XIX, se incrementó de manera notoria con la llegada del siglo XX, y la ciudad localizada en el centro del territorio, asumió su carácter como capital del país y comenzó a instalar la infraestructura acorde con su rol. El ferrocarril de la Sabana de 40 km de longitud, que comunicaba a Facatativá con Bogotá, había sido inaugurado en 1882, y en las dos décadas siguientes ya se contaba con los ferrocarriles del Norte y del Sur “que siguieron el trazado de las principales carreteras que salían de la capital” (mejia pavony, 2000)

Era evidente la importancia que tenía para el comercio y el desarrollo económico, la disminución de los tiempos de comunicación en el país y la necesidad de mejorar las condiciones del transporte terrestre. Las características del paisaje colombiano y la localización de las principales ciudades en terreno montañoso, dificultaban esta posibilidad.

Los ferrocarriles, que conectaron con el transporte fluvial, fueron parte de la solución que se implantó, incluso si la topografía no era su mejor aliada, y los esquemas administrativos que se definieron para su construcción, en vez de fortalecer su avance terminaron por minar su posibilidad de desarrollo futuro.

Inicialmente la estación de pasajeros de los ferrocarriles en Bogotá era una edificación modesta, insuficiente para la función que debía suplir, y prontamente debió ser reemplazada por la estación que aún hoy permanece con el conjunto de edificaciones que la conforman, como un claro reconocimiento al papel que jugó el

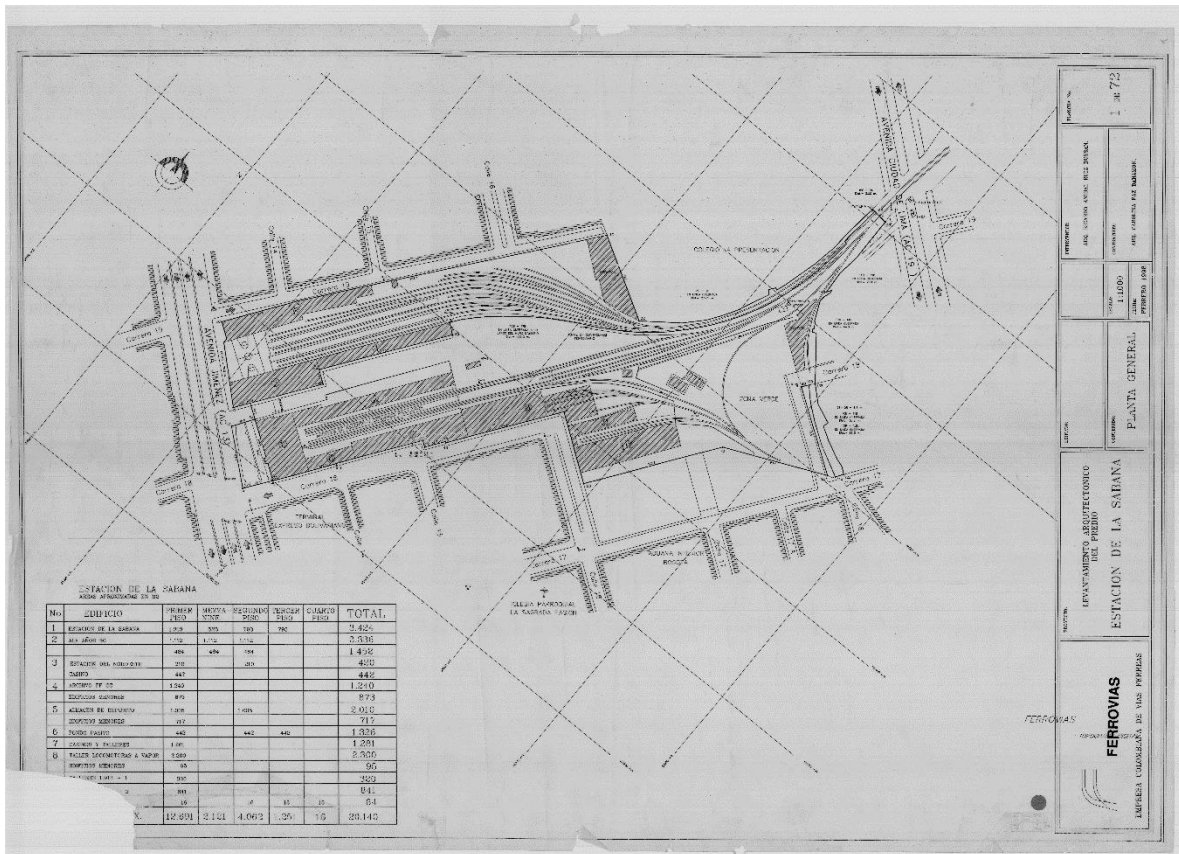
ferrocarril en la búsqueda de la modernidad en el país y en la conformación de Bogotá como una ciudad capital.

La construcción de los ferrocarriles como parte de la red de transporte del país permitió un mayor dominio del territorio, que se tradujo en una notoria reducción de los tiempos de comunicación. Evidentemente, si el sistema impactó en su momento el territorio, es claro que entenderlo lleva a valorar el conjunto de la Estación de la Sabana en las tres escalas geográficas: territorial, urbana y arquitectónica.

El sistema ferroviario significó un avance tecnológico para el país, que en busca de su desarrollo inició el siglo XX, con el empuje natural de una nación joven que intenta inscribirse en el panorama mundial. Entonces, valorar su significado en el contexto de hoy, implica entender, además del conjunto urbano arquitectónico que concretamente permaneció en el tiempo y que como toda huella tangible potencia esa posibilidad de comprensión, esa dimensión temporal, intangible, acorde con el desarrollo de las culturas, que enlaza mediante la concreción de los bienes patrimoniales que permanecen en el tiempo, los diferentes momentos de la historia colombiana y su proyección al futuro.

Con la llegada del sistema ferroviario a Latinoamérica, no solamente se mejoraron las conexiones, sino que principalmente se favoreció el progreso de las regiones por donde pasaba el ferrocarril, y las diferentes capitales y ciudades principales vieron aparecer en su paisaje urbano las grandes estaciones: edificios de la industrialización propios de la construcción en hierro que estimularon directamente el desarrollo urbano. En Colombia, el “tren fue el modernizador por excelencia. Su paso generaba estaciones, hoteles de veraneo, bodegas o estructuras industriales: edificios que surgían estimulados por las etapas del recorrido en su articulación con las regiones intermedias” (niño murcia, 2003)

El conjunto urbano que hoy se conoce como Estación de la Sábana está conformado por la gran estación central y sus edificaciones subsidiarias, localizadas de acuerdo con la procedencia y el trazado de las diferentes líneas férreas, articuladas por estas y por los espacios de uso común, como la plazoleta de entrada sobre la calle 13 o los andenes, característicos componentes del sistema ferroviario.



*Plano 2 plano identificación cada uno de los edificios de la estación. Tomada del ministerio de cultura*

La Estación de la Sabana representa para la historia de la ciudad y del país uno de esos motores simbólicos del proceso de cambio y modernización. Las diferentes líneas del ferrocarril atravesaron Bogotá y quedaron impresas en su morfología urbana cuando la ciudad se expandió. Con su trazado, determinaron el diseño de importantes ejes viales actuales, de la forma urbana y división predial de zonas de influencia inmediata como el barrio San Facón, y principalmente, estructuraron la implantación en el predio de las edificaciones de la estación, protagónica entre ellas la estación central, y de los elementos que como los andenes las complementan, las relacionan y forman parte integral del conjunto.

Es fundamental entender que la afectación de la declaratoria como Bien de interés cultural de carácter nacional considera el conjunto en el contexto urbano y no se refiere únicamente al edificio de la estación central.

Entonces, para entender el valor cultural de la Estación de la Sabana y los valores específicos derivados de su naturaleza material y de los aspectos inmateriales vinculados a su proceso de construcción y transformación en el tiempo, es

necesario considerar varios momentos de su historia, que consolidan su integridad como patrimonio y su significación:

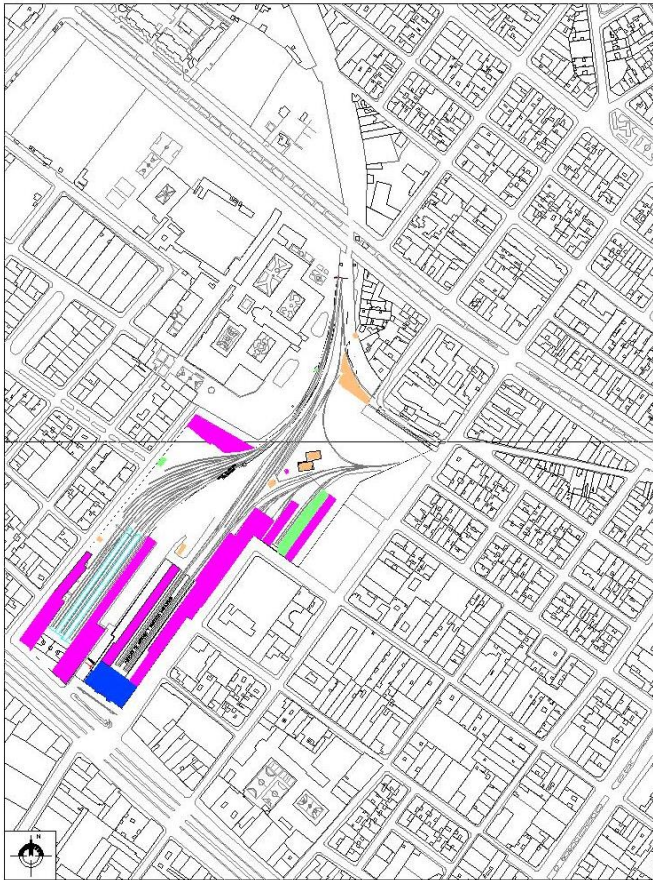
1. La construcción inicial de las líneas férreas, de la primera estación y su puesta en funcionamiento.
2. La construcción de la estación definitiva y su inauguración en 1917.
3. La ampliación de la calle 13 y las transformaciones que sufrió el conjunto hacia mediados del siglo XX.
4. La decadencia de los ferrocarriles y por ende de la Estación de la Sabana, ya evidente a finales de los años '60s del siglo XX.

La Estación de la Sabana fue para la ciudad un equipamiento fundamental que reflejó su progreso y actuó como polo de desarrollo de la expansión a occidente.

Con el crecimiento acelerado del país y de las ciudades principales, en especial de Bogotá, en la segunda mitad del siglo XX, y el avance de otros sistemas de transporte como el vial, se sobrepusieron al sistema ferroviario, este pasa a un nivel menor de importancia y pierde vigencia, hasta llegar a considerarse obsoleto. La Estación de la Sabana inicia un proceso acelerado de deterioro debido a la pérdida de su razón de ser, y aunque aún funcionan las líneas férreas para carga y como tren de pasajeros solamente queda como iniciativa de un ente privado el Tren Turístico de la Sabana, el conjunto permanece en la ciudad, que como parte de sus futuros desarrollos la considera como un punto estratégico.

Es muy importante entender que conservar el conjunto de la Estación de la Sabana puede significar un mayor esfuerzo en tiempo e inversión de recursos de diferente tipo, pero sin duda, sus valores vinculados a la historia del país y de su ciudad capital en diferentes momentos, sus valores formales específicamente relacionados con las características de la arquitectura ferroviaria y su técnica, y su significado para la sociedad, deben ser el punto de partida para definir y poner en marcha las medidas de protección, y formular el proyecto que vuelva a darle a la ciudadanía la posibilidad de usar, disfrutar y apropiarse de este bien producido por su propia cultura y para ella misma.

A continuación el plano con los criterios de intervención, de acuerdo con los niveles establecidos por el Ministerio de Cultura para los planes especiales de protección.



- Conservación Integral.
- Conservación de tipo arquitectónico.
- Contextual
- Liberación de pequeñas estructuras sin ningún valor arquitectónico.

Plano 3 valoración: criterios de intervención tomada del instituto de patrimonio cultural



- NIVEL 1 Se realiza a partir de la pérdida total de capacidad de servicio pudiendo desencadenar aceleradamente otros mecanismos de daño. Intervención inmediata eliminando las causas del daño, pues la estabilidad del inmueble se halla afectada gravemente
  
- NIVEL 2 Atiende degradaciones importantes debidas a la falta de atención de daños incipientes y que de no intervenir se pueden alcanzar el nivel 1 rápidamente. Requiere de primeros auxilios o actuaciones inmediatas que eviten el desarrollo de situaciones de riesgo identificados en el diagnóstico, a riesgo de poner en peligro la estabilidad del inmueble
  
- NIVEL 3 Intervención sobre daños nacientes que por falta de mantenimiento preventivo se han presentado. Requiere pronta atención de las causas evitando el desarrollo de nuevos mecanismos de daño o afectar la habitabilidad y la funcionalidad.
  
- MANTENIMIENTO PREVENTIVO Mantenimiento preventivo para evitar la aparición de daños y que de no realizarse requerirán su atención en nivel 3, con una mayor inversión por los daños asociados. Requiere intervenciones pequeñas que propendan por la conservación del inmueble optimizando la inversión de recursos
  
- Conservación relativa al programa Tren de cercanías, registro trazado.

*Plano 4 plano de valoración: intervención prioritaria tomado del instituto distrital de patrimonio cultural*

#### 4.3 DELIMITACIÓN DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL Y SU ZONA DE INFLUENCIA.

##### 4.3.1 Área afectada

El presente estudio desprende la necesidad de aclarar el área que debería ser afectada por la declaratoria, la cual, para el caso del Conjunto Ferroviario, corresponde con los límites de los predios que hacen parte del conjunto y los cuales es importante seguir manejando como conjunto.

##### 4.3.2 Caracterización del Área de Estudio:

Se desarrolló en el sector occidental que hizo parte de los primeros tejidos de la ciudad, con carácter y vocación industrial y comercial. El tejido residencial que se halla en sus cercanías fue esporádico y de crecimiento lento, en la zona predominan los usos mixtos. Acoge dos de los ejes viales de gran importancia que sirven de conexión con el resto de la ciudad. Como criterios generales los resultados de una intervención favorecerán la reactivación económica, el mejoramiento de las calidades urbanas la implementación de servicios y el mejoramiento de las condiciones de seguridad. También se debe reevaluar el sistema de transporte existente para maximizar el servicio complementario entre el Transmilenio y el sistema de tren.



### 4.3.3 Desarrollo urbano de Bogotá y el área de estudio

Hasta 1600 el crecimiento de la ciudad de Bogotá se había dado teniendo como límites los ríos san Francisco y san Agustín. Luego, el crecimiento de la ciudad se inicia hacia la calle 13, al occidente de la ciudad, en lo que se llamó “Alameda Nueva”, vía que comunicaba a Bogotá con Fontibón y era el acceso a la ciudad desde honda. Hacia 1790 se comienzan a ubicar asentamientos, en lo que hoy es el barrio del voto nacional. Entre 1770 y 1790 se construyó la casa de campo de la familia París, la que recibió el nombre de Sans Fason.

Hacia 1870 se erige el monumento a los Mártires de la independencia el cual fue construido en el lugar en donde se llevaron a cabo los fusilamientos de los próceres durante el régimen del terror en 1816 y 29 años más tarde se inaugura el obelisco. Para ese entonces, este era un sector al cual personas de grupos sociales con buenos recursos económicos se mudaron, además de comenzar el desarrollo del sector de chapinero.

*“Desde 1848, el gobierno central, sopeso la posibilidad de erigir un ferrocarril que conectara a Bogotá con el río Magdalena. En 1882 el estado soberano de Cundinamarca, contrato trabajos, con la firma Brown & Rodgere, que inició labores desde Facatativá, en dirección de Bogotá. El 20 de Julio fueron inaugurados pomposamente, los 40 Km de vía férrea, con trocha de un metro, que unieron a las dos ciudades citadas. Siguiendo hacia el norte, en 1894, los rieles llegaron hasta la Caro, (puente del común) en 1896 a Cajicá, y en abril 15 del mismo año, con las debidas celebraciones y regocijo público, a Zipaquirá”.*  
(cardenas, ulloa, & gutierrez, 2001)

La zona donde se ubicó el edificio de la estación era una zona de gran belleza y de afluencia de personas de diferentes clases sociales, lugar que parecía perfecto para la edificación de la puerta de entrada de la ciudad. Pero, con la construcción de la estación y el paso del tiempo esta zona residencial pasó a convertirse en la zona comercial por excelencia de la Bogotá del siglo XX, además de ser lugar estratégico para la ubicación de las Zonas de Bodegaje de las grandes empresas de la ciudad, lo cual transformaría la fisonomía urbana del sector.

La zona ya poseía un comercio localizado y organizado se dividía en zonas teniendo en cuenta la creación de la central de abastos de Paloquemao que le restó importancia a la plaza España, siendo esta área en general terminal de transporte intermunicipal durante muchos años, ya que era la conexión entre la estación del tren y el resto de la ciudad.

El avance de la tecnología, que le restó importancia al tren y le dio paso al automóvil y, posteriormente al avión, hizo que comenzara el detrimento del sector. Además, el Bogotazo significó un duro golpe para la ciudad, en términos económicos, sociales y de desarrollo. Con esto se inició el deterioro físico y social del sector.

Para 1944 ya estaba desarrollado el barrio “El Ricaurte” y trazadas las vías del barrio “La Pepita”. Igualmente ya existían los barrios “La Favorita” y “Santa fé” al norte de la estación y “la favorita”, “El Listón” y “San Victorino” al oriente. La estación ayudó a la consolidación de los barrios del sector y a la creación de unos nuevos barrios a partir de la venta de terrenos baldíos de pertenencia de la compañía del ferrocarril. Entre 1943 – 1958, la compañía del ferrocarril entregó a particulares tierras para que se edificaran allí viviendas, muchas de ellas habitadas por los empleados de los Ferrocarriles. Los barrios creados fueron: “La Estanzuela”, “El Listón”, “Samper Mendoza” y “La Favorita”.

*“La pérdida de importancia del ferrocarril y el detrimento de la zona donde se encuentra ubicada la Estación de la Sabana es progresiva, pero en la década de 1960 se intensifica debido en parte al crecimiento de la ciudad y a la transformación de los puntos comerciales de Bogotá”. (castiblanco roldan , S.f)*

La expansión de la ciudad de la forma desordenada que se dio, el fracaso de la gestión financiera de los ferrocarriles y la descomposición física y social, hicieron que los usos residenciales se desplazaran de la zona, convirtiéndola en sector de abandono. Ahora es sector de “ropavejeros”, indigencia, prostitución y marginalidad. Además, sus edificaciones en mal estado son centros de comercio legal e ilegal o de contrabando, bien sea de repuestos, ropa o ferretería. El sector mantiene una importante actividad económica durante el día, pero esta no se ve reflejada ni retribuida en un mantenimiento del sector, pues este se mantiene en estado de degradación y abandono.

## CAPITULO 5. RENOVACION URBANA DEL SECTOR

En Bogotá existe una entidad encargada de la renovación urbana, esta es la Empresa de Renovación Urbana. La ERU define el término renovación urbana, acuñando al economista Miles Calean como:

*“El reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado(...) En la actualidad las operaciones de renovación urbana van cada vez más dirigidas a la rehabilitación de barrios estratégicamente situados y que como consecuencia de esa actuación se revalorizan, impulsando procesos económicos públicos y privados al igual que movimientos sociales”.*

*“Los centros urbanos son los principales lugares de actuación de proyectos de renovación urbana pues allí se concentran los barrios más antiguos y con infraestructura menos adaptada a las estructuras económicas y sociales actuales”.*  
(bogota a. m., s.f.)

Además de que el sector cumple con la definición de la ERU para ser un sector de renovación, en el plan maestro de Movilidad de la Ciudad también se propone la recuperación de las áreas centrales, como la del sector de la Sabana, sector a trabajar, argumentando que tiene beneficios en términos de reducción en violencia, recuperación del patrimonio y menores tiempos de viaje para las personas, los cuales son valores muy significativos en una ciudad como Bogotá. Revitaliza el centro y las zonas antiguas de la periferia de las ciudades, apoya y mejora el transporte público.

Pero, para hacer posible la renovación urbana de un sector se hace necesario un proyecto principal o varios proyectos que, en conjunto, ayuden a generar esas transformaciones en el sitio.

### 5.1 planes existentes de renovación

Los siguientes planes para la ciudad, afectan directamente la Estación de la Sabana, y se considera pertinente nombrarlos, resumirlos y explicarlos.

#### 5.1.1 plan maestro de movilidad

El objetivo general es la formulación del Plan Maestro de Movilidad (PMM) es que garantice la conformación del sistema de movilidad previsto en el Decreto 319 de 2006 y el cumplimiento de sus objetivos, orientados a lograr un transporte urbano

regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen.

El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los flujos externos de movilidad de personas y de carga en el marco de la estrategia de ordenamiento para una ciudad abierta y desconcentrada en un territorio urbano regional, orientado a consolidar el área urbana, contener la conurbación, mejorar la productividad sectorial y, en general, aumentar la competitividad de la región Bogotá – Cundinamarca. (bogota a. d., plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte, S.f)

La construcción de nuevas vías es muy costosa y no alivia el tráfico y la congestión en el mediano plazo pues muy pronto los automóviles las llenarán. La oferta crea su propia demanda.

Por el contrario, la recuperación de las áreas centrales tiene beneficios adicionales en términos de reducción en violencia, recuperación del patrimonio y menores tiempos de viaje. Revitaliza el centro y las zonas antiguas de la periferia de las ciudades, apoya y mejora el transporte público y conserva los espacios abiertos y las tierras para la agricultura.

***Desarrollo inteligente es el crecimiento eficiente dentro de zonas y entornos ya construidos.***

Este modelo se basa en una política de renovación urbana que conlleva la recuperación de las zonas degradadas en los centros urbanos, bien localizadas y con potencial de desarrollo, densifique las áreas centrales con multiplicidad de usos, especialmente vivienda y genere dinámicas de transformación en zonas estratégicas de la ciudad. (bogota a. d., plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte, S.f)

Dentro del plan maestro de movilidad se contempla una red de transporte público masivo que amplíe las posibilidades de viaje de los ciudadanos, mediante la utilización de modos de transporte sostenible y de calidad, dentro de los cuales se presentan: transporte masivo metro- metro pesado- metro ligero, transmilenio y tren de cercanías.

### 5.1.2 plan parcial renovación urbana La Sabana

La propuesta del Plan Parcial aborda uno de los sectores más representativos y tradicionales como polo de desarrollo de la ciudad, con una posición estratégica que le da una perspectiva urbano-regional en el futuro próximo.

El sector de la Estación de La Sabana es de gran trascendencia en la memoria de los bogotanos, aun cuando fue sufriendo procesos de deterioro progresivo, debido a la sustitución del tren como medio de transporte de los visitantes y turistas que llegaban a la capital desde distintas ciudades del país en los años sesenta y que determinaron la fisonomía que actualmente lo caracteriza.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, acogió la tradición del sector proponiendo una serie de operaciones estratégicas para permitir su renovación urbana, asignándole este tipo de tratamiento con el propósito de inducir el cambio de los usos que han generado deterioro, por nuevos usos acordes con la vocación de la ciudad en el siglo XXI.

Bogotá ya no puede continuar expandiendo su suelo hacia los municipios vecinos, sino que la directriz del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, de construir una ciudad-región, debe materializarse a través de su crecimiento hacia adentro, mediante la densificación de los sectores mejor servidos de la ciudad, con una adecuada mezcla de usos que atiendan la demanda de comercio y servicios como ciudad terciaria y se logre el repoblamiento del centro conjuntamente con la recuperación de su patrimonio histórico y cultural.

El Plan Parcial se concibe como un instrumento para lograr armonizar la transformación física del sector de la Estación de La Sabana, con parámetros de calidad ambiental y urbanística que respondan a las necesidades económicas, sociales y culturales de la población



***Imagen 13 Plan de Renovación Urbana La Sabana, futuro polo de desarrollo económico y cultural Imagen tomada***

***<http://bogota.gov.co/content/planeacion/plan-de-renovaci%C3%B3n-urbana-la-sabana-futuro-polo-de-desarrollo-econ%C3%B3mico-y-cultural>***

*“ El propósito final del plan es lograr una construcción colectiva y un “gana gana” de todos los actores: los propietarios incrementan el valor de su patrimonio, los dueños de empresas y negocios mejoran el entorno para atraer compradores, los inversionistas y promotores inmobiliarios logran niveles de rentabilidad por encima de sus costos de oportunidad y finalmente la ciudad con la recuperación y repoblamiento del centro logra la estructuración de un sistema de espacios públicos y la protección de sus Bienes de Interés Cultural, atendiendo a la vez las necesidades de su población en condiciones de habitabilidad y productividad.”*  
(bogota a. d., secretaria distrital de planeacion, s.f.)



*Imagen 14 Más de 1800 viviendas podrán desarrollarse con la firma del decreto del Plan Parcial “La Sabana” imagen tomada <http://www.bogotahumana.gov.co/article/m%C3%A1s-1800-viviendas-podr%C3%A1n-desarrollarse-con-la-firma-del-decreto-del-plan-parcial-%E2%80%9Cla-sabana>*

el objetivo general del plan parcial es Aportar a la transformación del sector de la Estación de La Sabana mediante la configuración de un sistema de espacios públicos que, principalmente, privilegien y valoricen la presencia de los Bienes de Interés Cultural (BIC) y equipamientos de ciudad presentes en el sector; el desarrollo de un modelo de ocupación que incorpore nuevos usos de comercio y servicios que atiendan las demandas originadas por la recuperación de la Estación de La Sabana como nodo de integración intermodal en el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad y la región; y definiendo una oferta de vivienda de diferentes perfiles socioeconómicos en el marco de las políticas de repoblamiento del centro. (bogota a. d., secretaria distrital de planeacion, s.f.)

## CAPITULO 6. REFERENTES

### 6.1 Estación de Berlín

Tras la reunificación alemana en 1990 se inician planes de remodelación de Berlín, su capital. Berlín Hauptbahnhof es la principal estación de trenes. Se inicia el proyecto en 1992 y se inauguró el 26 de mayo de 2006 y es la estación ferroviaria sobre dos niveles más grande Europa.

Está situada sobre el antiguo emplazamiento de Lehrter Bahnhof, el antiguo enlace ferroviario de 1871 entre Berlín y Lehrte, que pronto se convirtió en un punto importante para el tráfico entre el Este y el Oeste.



*Imagen 15* La estación ferroviaria mas grande del mundo tomada <http://arqytxt.blogspot.com/2006/05/berlnla-estacin-ferroviaria-ms-grande.html>

*“Las líneas servidas antiguamente por el Anhalter Bahnhof están vinculadas a la Estación Central por el túnel norte-sur Fernbahn (Fernbahn o larga distancia para diferenciar del túnel norte-sur de la S-Bahn de Berlín).*

*Se prevé la circulación diaria de 240.000 personas aproximadamente en unos 500 trenes en el eje norte-sur y unos 250.000 adicionales en el eje este-oeste. A ello se suma la circulación de 1.000 trenes tranvías y metro. Tiene 6 vías en tres andenes en el eje Este-Oeste, es decir en el nivel superior del viaducto de la Stadtbahn y 8 vías subterráneas para el eje Norte-Sur. La superficie total es de 70.000 m<sup>2</sup> distribuidos en cinco plantas, con un total de 15.000 m<sup>2</sup>, para restaurantes y comercios situados en las tres plantas centrales, mientras que la superior e inferior albergan los andenes ferroviarios. A ambos lados de la estación se alzan dos bloques de oficinas. La estación será el motor de desarrollo de esta*



*zona, con un plan de urbanización que mantiene un equilibrio entre oficinas, hoteles, comercios, viviendas y zonas verdes” (wikipedia, estación central de berlin, s.f.)*

Esta es un ejemplo de conservación de la memoria histórica y la significación del sitio donde estuvo la antigua estación de tren y que hoy en día es una de las estaciones más grandes y modernas de Europa.

Además se ve cómo la ciudad puede cambiar a su alrededor. Es un proyecto que sirve a la zona, la ciudad y Europa.



*Imagen 16 Estacion de berlin imagen tomada*  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_Central\\_de\\_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin\\_Hauptbahnhof\\_1.jpg](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Central_de_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin_Hauptbahnhof_1.jpg)

## **6.2 Estacion Atocha, Madrid – España**

El edificio antiguo fue inaugurado el 9 de Febrero de 1851 con el nombre de *Estación del Mediodía (del Sur)*, siendo así la primera estación de ferrocarril de Madrid. —*En 1888 comienzan las obras de la nueva estación, bajo la dirección de Alberto de Palacio, un colaborador de Gustave Eiffel, las cuales duraron cuatro años. La nave tenía 152 m de largo, y 40 m de luz. La estructura quedó cerrada por el extremo que da a la glorieta del Emperador Carlos V, en donde se halla la característica fachada” (wikipedia, estación de atocha, s.f.)*



*Imagen 17 Estación de atocha Imagen tomada de [http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Atocha](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Atocha)*

Cuando la antigua estación queda fuera de servicio, en 1985, se realiza una ampliación y remodelación de la estación. —El objetivo de la remodelación era cuadruplicar la capacidad de la estación creando un gran intercambiador que acogiera tanto trenes de cercanías y largo recorrido —entre ellos los trenes de alta velocidad a Sevilla—, como metro, autobuses y un aparcamientoll. Los edificios complementarios se situaron detrás de la antigua estación, siendo más bajos que esta para no competir con su fachada. —El viejo edificio fue convertido en un espacio comercial con tiendas, bares, la discoteca Ananda y un jardín tropical cubierto; este último, se encuentra donde antes llegaban los trenes”. (wikipedia, estacion de atocha, s.f.)



*Imagen* 18 tomada de <http://blog.parquelineal.es/2009/05/atocha-se-adapta-a-la-ampliacion-de-las-nuevas-lineas-de-alta-velocidad-que-discurriran-por-el-parque-lineal-del-manzanares/>

Los nuevos edificios que se crearon el complejo fueron:

**Puerta de Atocha:** —*Situada tras la marquesina histórica, constituye la terminal principal de la estación y debe la denominación a la antigua Puerta de Atocha que, situada a pocos metros de la estación, era una de las entradas a la Villa de Madrid. Proyecto de Rafael Moneo inaugurado en 1992 como gran estación terminal de la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. Esta terminal repite, al menos en parte, el esquema de la antigua estación al ser una estación terminal, sin vías pasantes, aunque el nivel de los andenes es ligeramente inferior al de la playa de vías original.*

*Originalmente todos los tránsitos de la terminal se realizaban desde el nivel inferior, pero ante el crecimiento del número de usuarios fundamentalmente debido a la alta velocidad, la llegada de viajeros se realiza por el nivel inferior, mientras que la salida de viajeros y las salas de esperas y controles de pasajeros se sitúan un nivel por encima.*

**Intercambiador:** —*El intercambiador constituye la otra mitad del complejo ferroviario. Se encuentra al este de Puerta de Atocha, entre ésta y la Avenida Ciudad de Barcelona. Consta de dos partes fundamentales: la estación de Atocha Cercanías y la estación de Metro de Madrid de la línea 1 de Atocha Renfe. Se completa además con el intercambiador con autobuses en superficie y con las paradas de taxis del entorno junto con el área principal de taxis junto a Puerta de Atocha.*

**Atocha Cercanías:** “*Atocha Cercanías complementa al complejo permitiendo a los trenes continuar hacia el norte y el oeste al ser una estación pasante. Atocha Cercanías se convierte en el nodo principal del núcleo de Cercanías Madrid, siendo estación de paso de todas las líneas de la red salvo la una.*

*El acceso a los andenes de Atocha Cercanías se realiza bajo el gran vestíbulo que se sitúa en el edificio circular de Moneo y que se comunica con la antigua marquesina, con la superficie a través de dicho edificio y con la contigua estación de Metro.*

*El nivel de las 10 vías pasantes es sensiblemente inferior al de Puerta de Atocha al continuar las vías bajo el centro de la ciudad, lo cual también obliga a una particular configuración de la playa de vías de todo el complejo como un continuo de vías a diferentes niveles y saltos de carnero, complicados además por la presencia de los dos tipos de anchos de vías y las dos electrificaciones.*

(wikipedia, estacion de atocha, s.f.)

### 6.3 Estación del Ferrocarril de Medellín

Un ejemplo destacado dentro del tema de la restauración de las estaciones de los ferrocarriles en Colombia, el cual se encuentra en la Estación de los ferrocarriles de Antioquia, su construcción se realizó en Medellín el 26 de Junio de 1986. Iconofacto en su artículo afirma que:

*La estación de Medellín se constituyó como el conjunto ferroviario más emblemático y significativo de la empresa ferrocarril de Antioquia, no solo por su envergadura monumental sino por su condición de estación terminal, base de operaciones ferroviarias en el departamento de Antioquia y su efecto de implantación como nueva centralidad comercial y de negocios en la ciudad de Medellín. (Anónimo, 2012).*

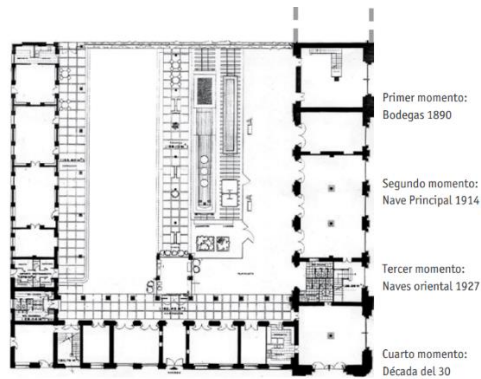
La estación de Medellín represento una fuente importante de ingreso económico para este departamento.

El novedoso sistema de transporte alivió el trabajo requerido para mover las cosechas, pues el comercio comenzó a efectuarse mucho más rápidamente y con costos sustancialmente menores.

Como dice José maría Bravo “el ferrocarril de Antioquia no fue un simple sistema de transporte para su época; logro lo que muchas veces se manifestó verbalmente: encauzar un desarrollo, orientar el proceso histórico de los antioqueños e indirectamente del país” (bravo, 2008)

La edificación de la estación de Medellín se fue construyendo por etapas, iniciando con la crujía de bodegas a finales del siglo XIX, pasando por la nave principal en 1907 y finalizándose hacia el año 1914.

Con la creciente demanda de uso de carga y de pasajeros se hizo necesaria la disposición de nuevas salas de tiquetes de segunda y tercera categoría como también el crecimiento de las dependencias administrativas en las naves oriental y sur, las cuales fueron terminadas en 1937 completándose con estas la planta actual en forma de herradura. (Iconofacto, 2012)



*Plano 5 Fases evolutivas de la estación de Medellín, obtenida del artículo de Iconofacto volumen 8 11 de julio – diciembre de 2012*

Pero después el tren de Antioquia y la empresa ferroviaria nacional comenzaron a decaer, El ferrocarril comienza a tener competencia fuerte por parte de otros medios de transporte. La preponderancia de carreteras genera una fuerte competencia entre medios de transporte y una guerra de tarifas. Por otra parte la guerra de los Mil Días perjudicó mucho al país, consecuentemente a los ferrocarriles nacionales, que se habían ido desarrollando simultáneamente con el de Antioquia.

En efecto, durante esta época se suspendió el servicio férreo en el país durante tres años, y debido a la guerra fueron destruidas, vueltas a restaurar y luego demolidas, muchas estaciones.

Posteriormente, se da por finalizada la gran Empresa del Ferrocarril de Antioquia y se aprueba la venta de la empresa a la nación. Los dineros de esta venta, condujeron al nacimiento del Instituto para el Desarrollo de Antioquia entidad que se ha constituido en una enorme línea de progreso para el departamento y buena parte del país.

En este sentido, el destino final del Ferrocarril de Antioquia, gracias a la inversión antioqueña y a los recursos del departamento, resultó en la creación de una entidad única en el país.

La estación de Medellín fue declarada patrimonio en 1982 y para 1985 se iniciaron los estudios para la restauración del bien de interés cultural, el edificio llevaba 20 años de abandono y se encontraba en un gran deterioro.



*Imagen 19 Deterioro de la estación de Medellín, imagen obtenida del canal prisma tv de la universidad nacional de Colombia*



*Imagen 20 Deterioro de la estación de Medellín, imagen obtenida del canal prisma tv de la universidad nacional de Colombia*

El encargado de la restauración de la estación de Medellín fue el arquitecto Álvaro Sierra Jones director de la Fundación Ferrocarril de Antioquia quien para la restauración realizó un proyecto integral de restauración donde se tuvo en cuenta un estudio del edificio desde su fundación, sus cimientos y la parte de las cubiertas, se realizó un trabajo de investigación de métodos constructivos y materiales constructivos.

En la restauración de la estación de Medellín se contemplaron unos pasos a seguir y entre ellos se identifica la recuperación de las fachadas del edificio, la rehabilitación de sus instalaciones y la restauración de sus elementos arquitectónicos originales.

En el primer piso se establece una sala de exposiciones en lo que antes era la antigua sala de tiquetes de primera clase y en la segunda planta en un gran salón

que era de contabilidad se adecuó como un auditorio para presentaciones, seminarios y actividades culturales.

Sierra, citado por Horacio Duque en el colombiano.com anota “la idea no es mirar las edificaciones con el ojo de la ruina, sino con el valor histórico y vivencial que cargan esas construcciones”. (Duque, s.f)

En relación con la estación de Medellín Silvia Vallejo en su documental para Prisma TV canal de la Universidad Nacional rescata lo siguiente:

*Hoy este centro cívico complementario a la alpujarra donde se encuentran bancos, locales comerciales, cafeterías, librerías, oficinas, un auditorio, una sala de exposiciones y una galería pública está organizado amablemente a través de una agradable plazoleta con los edificios circundantes de centro administrativo. A pesar de que nuestra cultura ha sido significativamente reacia a conservar y valorar su patrimonio construido en aras de un malentendido concepto de progreso aquí por fortuna se conserva un valioso elemento que facilita la preservación del rastro cultural a través de los espacios que la maravillosa arquitectura de la estación logró mantener en pie. (Vallejo, s.f)*



*[Imagen 21](#) Galería pública estación de Medellín del ferrocarril de Antioquia, imagen obtenida del canal Prisma TV de la Universidad Nacional de Colombia*

Hoy en día la estación de Medellín del ferrocarril de Antioquia aunque no cumple su función por la cual fue diseñada, es un monumento a la historia y al progreso. Hoy no alberga los viajeros de antes ni persigue los afanes de otros tiempos ni suena ni huele a terminal ahora los bancos, los restaurantes, los sitios de comidas rápidas, las librerías y las oficinas de entidades públicas y privadas hacen parte de

lo que hoy parece más un pasaje comercial que una estación de tren (tele Antioquia, 2013)

Hoy en día la estación de Medellín cumple funciones diferentes pero sigue albergando a la población que al pasar o cruzar delante de la majestuosa arquitectura recuerda con anhelo la época del ferrocarril de Antioquia.



## CAPITULO 7. CONCLUSIONES

La Estación de la Sabana se entiende no como un edificio único, sino como un conjunto de edificios. Es por esto que la valoración, el estado actual y la posterior propuesta se basan en el conjunto de edificios que conforman la estación de la Sabana y no sólo su edificio principal.

Los deterioros del edificio se evidencian, sobretodo, en sus fachadas. La fachada principal del edificio 1 presenta varias alteraciones cromáticas producidas por manchas de humedad, evidenciadas por manchas de color gris-verde que se pueden estar presentando por la retención de aguas lluvias y la suciedad que esta trae consigo y que es acumulada en ciertos lugares de esta fachada. Además, se presentan manchas o costras negras que están asociadas a un deterioro físico mecánico como fisuras, grietas y pérdida de material pétreo. Es un deterioro puntual, no se desarrolla lo largo de toda la cornisa, como la mancha de humedad. Asimismo, otro deterioro que se evidencia por la alteración cromática de la fachada es la suciedad. Esta suciedad está asociada a partículas ajenas externas que se acumulan, dando un color oscurecido a la fachada. Están asociadas a factores como: Contaminación atmosférica, palomas, vehículos que crean manchas de hollín, etc.

Otros deterioros, como la descamación, aparecen en el material pétreo. Esta descamación es el despegamiento total o parcial de escamas de la superficie de la piedra, lo que puede ser causado por cambios térmicos abruptos (bajas temperaturas en las madrugadas y altas durante la tarde), piedra porosa que ayuda al retenimiento de la humedad y causa tensión mecánica en el material, aguas lluvia o del sistema de alcantarillado que arrastran sales que generan tensión mecánica. Esta descamación puede ir acompañada de eflorescencias, por las sales que acompañan la humedad.

La aparición de plantas en la parte inferior del zócalo se presenta en lugares donde se ha perdido material o pega, pues esto crea lugares propicios para la aparición de estas plantas. Hasta ahora, en la estación de la Sabana sólo se presentan plantas pequeñas que, por su tamaño, no crean tensión mecánica, pero que si siguen su crecimiento normal lo podrían crear, ocasionando daños al material pétreo. Igualmente, estas plantas son reservorios de agua y pueden liberar sustancias que afecten mecánicamente la piedra.

La fachada del costado oriental es la más deteriorada ya que no está protegida, se encuentra abierta al público y por esta está abierta al vandalismo. En ella se presentan las mismas manchas de humedad en la parte superior, ya

mencionadas. Al igual que la principal, esta presenta descamación, pero aquí está acompañada de eflorescencias, las cuales están asociadas a factores antropológicos ya que esta fachada se ha convertido en orinadero. Estas sales hacen que se acelere el proceso de descamación, habiendo pérdidas importantes de material. Pero este no es el único deterioro causado por factores antropológicos. Esta fachada también presenta rayaduras.

Sobre este costado está también la fachada del edificio moderno, hecha en ladrillo. En esta fachada se evidencian manchas de humedad en la parte superior y suciedad en la parte inferior. Además, esta parte se ha convertido en refugio de indigentes debido a que posee un voladizo y esto provee de techo a dichas personas. Por esto, este lugar está lleno de basura y suciedad.

Las fachadas de los edificios de los talleres presentan desprendimiento de material, además de haber sido blanco de vandalismo, habiendo sido rotos los vidrios de las ventanas y faltarles algunas partes de la rejilla de cerramiento de las ventanas. Y por último, el abandono de estos espacios por parte de la ciudad y de los ocupantes de la estación, han hecho que los edificios tengan faltantes en sus cubiertas y que la humedad de los muros a la intemperie sea propicia para aparición de grandes plantas. Estos edificios están en ruinas debido al descuido y falta de uso de los mismos, por lo que se encuentran en peligro de venirse abajo.

La adecuación de la antigua estación de la Sabana, debe hacerse con miras a la integración de estos nuevos modos de transporte que ayuden a suplir las necesidades actuales y a futuro de la capital, donde se hace realmente importante una valoración del patrimonio que este bien patrimonial representa para que su intervención ayude a rescatar y redescubrir sus valores y que no termine por destruir el bien y su memoria. Esta sería una manera de reintegrarlo a la ciudad, recuperando su memoria e importancia para la capital.

En la ciudad de hoy, la Estación de la Sabana es un recurso potencial, que podría transmitir no solamente su gloria pasada y permanecer como referencia urbana de la ciudad y del proceso de modernización del país, sino que además podría constituir un factor de revitalización único de la zona, que inscribiría el conjunto en la dinámica de la ciudad del siglo XXI. Por tal razón, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente consideró la Estación de la Sabana como punto estratégico del sistema de transporte del tren de cercanías que comunicaría los municipios de la sabana con la capital.

En el momento en que el sistema ferroviario se reactive en el transporte de carga, beneficiará altamente el abastecimiento de la Plaza de Mercado y de toda la zona de bodegas aledaña. Igualmente la zona de bodegas puede prestar servicio de almacenamiento a la Estación en un momento determinado.

Algunas propuestas que se generan a través de la investigación realizada son:

1. Continuar con los programas de recuperación de espacio público ya establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial.
2. Implementar sistemas para mejorar las condiciones de seguridad que respondan a la estructura física de los inmuebles que ocupan las manzanas.
3. Para el caso de San Facón se plantea dos alternativas, la primera consiste en la consolidación del tejido residencial para asegurar una población permanente y con apropiadas condiciones de seguridad. La segunda propone evaluar los distintos proyectos existentes para la zona con el fin de determinar qué tipo de uso se debe implantar que sea compatible con la vía del tren.
4. Para el colegio de La Presentación: Facilitar la movilización de la población estudiantil por medio del uso de la Estación.
5. Restringir la edificabilidad del sitio a las condiciones ya establecidas por el tratamiento de conservación bajo el cual está catalogado.
6. Planear la relación de la Plaza España con la Estación de La Sabana a nivel de espacio público.
7. Implementar la reglamentación para la recuperación del espacio público.
8. Definir zonas de carga y descarga para evitar la ocupación de las calles y agilizar el tránsito por las mismas.
9. Preparar la zona para el aumento del flujo de personas que va a llegar por medio del tren.
10. Renovar paulatinamente para implementar las condiciones adecuadas de albergue de usos comerciales y mantener la vivienda existente.
11. Sobre ésta vía se encuentra la estación de Transmilenio “La Sabana” que hace parte de uno de los sistema de transporte masivo de pasajeros dentro de la ciudad. Esto cobra vital importancia al plantearlo como el punto de unión entre ambos medios de transporte de pasajeros como sistemas complementarios (el de Transmilenio y el tren de cercanías)
12. Sobre esta avenida igualmente se encuentran edificaciones que aunque no tengan las condiciones para que estén en el inventario de Inmuebles de Interés Cultural, tienen una tipología arquitectónica que puede ser recuperada en un tratamiento de imagen de perfil urbano.

13. Establecer vínculos directos entre entidades institucionales, educativas y residenciales para fortalecer y complementar los servicios que cualifiquen la calidad de vida y mejoren las condiciones de la comunidad.

Esto se pretende lograr introduciendo al proyecto dentro de los planes para la renovación urbana del sector de San Facón que tome al complejo de la estación de la sabana como estructurador de la renovación, teniendo en cuenta su importancia histórica, de localización y memoria en el sector.

Los diferentes referentes muestran como puede ser exitosa la inclusión de edificios patrimoniales y la recuperación de la memoria del lugar en un proyecto integrado que sirva para la recuperación de los bienes existentes y que brinden diferentes servicios a la ciudad.

## REFERENCIAS

- Anónimo. (2012). La Estación Medellín y la arquitectura en Colombia, Iconofacto, artículo 8.
- Silvia Vallejo (presentadora). (s.f) Estación de Medellín del ferrocarril de Antioquia. Canal prisma tv. Universidad Nacional de Colombia <http://www.prismatv.unal.edu.co/nc/detalle-serie/detalle-programa/article/estacion-medellin-del-ferrocarril-de-antioquia.html>
- Anónimo. (2013), Ferrocarril de Antioquia antigua Estación Medellín, De vuelta. Canal tele Antioquia.
- Ortega. (1917). Historia del Ferrocarril de la Sabana. Águila negra
- Morales (2010), Altus en línea. Universidad Sergio arboleda. <http://www.usergioarboleda.edu.co/altus/estacion-de-la-sabana-bogota.htm>
- Bravo. (2008), el mundo, <http://elmundo.com/portal/pagina.general.impresion.php?idx=78406>
- Ángel, G.P. (2008). Nos dejó el tren. Intermilenio.
- Ministerio de Cultura. (2012). Plan Nacional de recuperación de las Estaciones del Ferrocarril. Recuperado de <http://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/investigacion-y-documentacion/plan-nacional-de-recuperacion-de-estaciones-de-ferrocarril/Paginas/default.aspx>
- Duque (s.f). Álvaro sierra vive la pasión por el patrimonio. El colombiano. [http://www.elcolombiano.com/alvaro\\_sierra\\_vive\\_la\\_pasion\\_por\\_el\\_patrimonio-PVEC\\_AO\\_4437971](http://www.elcolombiano.com/alvaro_sierra_vive_la_pasion_por_el_patrimonio-PVEC_AO_4437971)
- <http://blog.parquelineal.es/2009/05/atocha-se-adapta-a-la-ampliacion-de-las-nuevas-lineas-de-alta-velocidad-que-discurriran-por-el-parque-lineal-del-manzanares/>
- (wikipedia, estacion de atocha, s.f.) [http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Atocha](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Atocha)

- (wikipedia, estacion central de berlin, s.f.)  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_Central\\_de\\_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin\\_Hauptbahnhof\\_1.jpg](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Central_de_Berl%C3%ADn#/media/File:Berlin_Hauptbahnhof_1.jpg)
- <http://arqyxt.blogspot.com/2006/05/berlnla-estacin-ferroviaria-ms-grande.html>
- (bogota a. d., secretaria distrital de planeacion, s.f.)  
[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20Renovacion%20Urbana%20La%20Sabana/DTS\\_SABANA%2014\\_10\\_14.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20Renovacion%20Urbana%20La%20Sabana/DTS_SABANA%2014_10_14.pdf)
- (jimenez, 2015) <http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/46/1.php>
- bogota, a. d. (s.f.). Obtenido de  
[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT\\_2020/Documentos/Documento\\_Tecnico\\_Soporte\\_Noviembre\\_2012.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Documentos/Documento_Tecnico_Soporte_Noviembre_2012.pdf)

## BIBLIOGRAFIA

- 1926, en memoria del ministerio de obras publicas al congreso en. (1926).  
ferrocarril del sur. imprenta nacional.
- amar; mauricio; leon; juan carlos. (1996). *influencias urbanisticas de las estaciones de tren en la conformación de las ciudades*. bogota.
- Angel, G. P. (2008). *Nos dejó el tren*. intermilenio.
- Anonimo. (1930). las obras publicas en los ultimos 20 años, desarrollo de los ferrocarriles .
- bogota, a. d. (s.f.). Obtenido de  
[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT\\_2020/Documentos/Documento\\_Tecnico\\_Soporte\\_Noviembre\\_2012.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Documentos/Documento_Tecnico_Soporte_Noviembre_2012.pdf)
- bogota, a. d. (s.f.). *plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte*.
- bogota, a. d. (S.f). *plan maestro de movilidad, documento tecnico de soporte*.
- bogota, a. d. (s.f.). *secretaria distrital de planeacion*. Obtenido de  
[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20Renovacion%20Urbana%20La%20Sabana/DTS\\_SABANA%20\\_14\\_10\\_14.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ArchivoPlanesParciales/Plan%20Parcial%20Renovacion%20Urbana%20La%20Sabana/DTS_SABANA%20_14_10_14.pdf)
- bogota, a. m. (s.f.). *empresa de renovacion urbana*. Obtenido de  
[http://www.eru.gov.co/docs/que\\_es\\_renovacion.pdf](http://www.eru.gov.co/docs/que_es_renovacion.pdf)
- cardenas, r., ulloa, b., & gutierrez, a. (2001). como destruyen a colombia.
- castiblanco roldan , a. (S.f). la estacion de la sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de bogota.
- colcultura. (1994). programa de reciclaje de las estaciones de ferrocarril.  
presencia.
- departamento de investigacion economicas y comerciales. (1973). *los ferrocarriles en cifras, ferrocarriles nacionales de colombia*. bogota.
- editores, V. (s.f.). *Bogota vuelo al pasado*.
- francis, c. (2002). diccionario visual de la arquitectura.
- Greiff, G. A. (s.f.). *la mula de hierro*.

ICOMOS. (s.f.). *glosario ilustrado sobre patrones de deterioro en piedra*.

jimenez, m. (22 de 03 de 2015). *historia critica*. Obtenido de  
<http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/46/1.php>

mejia pavony, g. (2000). los años del cambio. historia urbana de bogota 1820-1910. Bogota.

niño murcia, c. (2003). arquitectura y estado . bogota: universidad nacional de colombia.

Ortega, A. (1917). *Historia del Ferrocarril de la Sabana*. Aguila Negra.

Quijano, A. B. (s.f.). *Historia de los Ferrocarriles en Colombia*.

wikipedia. (s.f.). *estacion central de berlin*. Obtenido de  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_Central\\_de\\_Berl%C3%ADn](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Central_de_Berl%C3%ADn)

wikipedia. (s.f.). *estacion de atocha*. Obtenido de  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Atocha](http://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Atocha)



## ANEXOS

### **GLOSARIO DE DETERIOROS**

#### **Descamación, eflorescencias, disgregación**

##### **Descamación**

Alteración por disyunción que se manifiesta por despegamiento total o parcial de escamas de la superficie de la piedra, independientemente de su estructura. Las escamas están formadas generalmente de material en apariencia inalterado. Pueden ir acompañadas de eflorescencias y/o microorganismos.

La descamación puede ser un deterioro causado por dos factores:

Hipótesis: La presencia de humedad por lluvias o sistema de alcantarillado penetra y asciende por los poros transportando sales solubles que cristalizan una vez el agua se evapora generando tensión mecánica y escamando la piedra. El agua que asciende por los poros experimenta cambios de temperatura bruscos (cómo en las madrugadas) lo cual puede causar fenómenos de hielo – deshielo creando tensión mecánica y escamando la piedra.



##### **Eflorescencia**

Alteración en forma de depósito cristalino, blanco, poco coherente, de sales solubles, originado por migración y evaporación de soluciones. (ICOMOS)

En la parte inferior del edificio principal, en la fachada que da a la carrera, en las esquinas o vértices y zonas muy puntuales, se encuentran eflorescencias salinas, escamación, desplazado y disgregado. La altura a la cual se encuentran y la localización, permiten asociarlas con una causa antropogénica: Los peatones e indigentes que se encuentran en la zona hallan el espacio propicio para orinar. La orina contiene sustancias como nitrógeno y cloruros que derivan en sales que son transportadas a través de los poros de la piedra. Una vez el líquido se evapora, las sales cristalizan y generan tensión mecánica escamando la piedra y disgregándola.

### Faltante

Ausencia de material, se divide en parcial e integral.

**Parcial** es cuando se hay faltante de solo una parte del material, mientras que **integral** es cuando compromete la forma. (ICOMOS)



### Grieta

Separación de dos partes claramente visible, su abertura es mayor a un milímetro, por lo general son integrales. (ICOMOS)



### Manchas - humedad, gris-verde y costras negras



Alteración que aparece como una pigmentación en la superficie accidental y localizada, que está correlacionada con la presencia de material extraño.

**Manchas de humedad:** Generadas por presencia de humedad o agua.

La parte superior de la fachada que corresponde antepecho, manifiesta manchas que son causadas por el agua que atraviesa el muro desde la parte posterior cuando llueve. Esta humedad arrastra suciedad formando manchas de color gris oscuro que alteran estéticamente en la parte frontal y pueden afectarla.



**Manchas gris – verde:** En las molduras superiores de las cornisas hay manchas de color verde grisáceo que indican la presencia de organismos vivos como musgo y probablemente bacterias.

El musgo crece en presencia de humedad y sobre sustratos como la piedra. La razón por la cual se manifiesta en las molduras superiores, puede obedecer a que el agua lluvia se posa en la superficie de las cornisas por su posición horizontal.

La piedra al ser porosa, retiene la humedad por un tiempo considerable creando el ambiente propicio para su crecimiento.

**Manchas o “costras” negras:** Algunas zonas de las cornisas presentan una mancha negra que está asociada a deterioro físico mecánico como fisuras, grietas y pérdida de material pétreo.

Es un deterioro puntual, no se desarrolla lo largo de toda la cornisa.



### Plantas

Las plantas o líquenes aparecen en la piedra desde que exista humedad. Estas plantas son reservorios de agua y pueden liberar sustancias que afecten mecánicamente la piedra. (ICOMOS)  
Se presenta en algunas zonas en la parte baja en las que se ha perdido material pétreo o mortero de pega. Esta ausencia crea espacios propicios para el crecimiento de plantas.

### Rayado

La zona inferior de la fachada es susceptible al vandalismo al estar abierta a la calle.

Se encuentra escritos en tinta, rayado con elementos punzantes, chicles pegados a la superficie, etc.

### Suciedad

Acumulación de partículas exógenas que otorgan una apariencia de oscurecimiento en la de un bien. (ICOMOS)

