

PARQUE MUSEO A CIELO ABIERTO: COMO PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL  
SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA

BLADIMIR GARCÍA CUERVO  
ANDRÉS CAMILO SÁNCHEZ PÁEZ



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
BOGOTÁ D.C

2019

**PARQUE MUSEO A CIELO ABIERTO: COMO PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN  
DEL SECTOR DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA**

**Bladimir García Cuervo**

**Andrés Camilo Sánchez Páez**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de arquitecto**

**Arquitecto Juan Pablo Paternina Paternina**

**Director de proyecto de grado**



Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Programa de Arquitectura

Bogotá D.C

2019

## **Dedicatoria**

### **A Dios**

Porque todo en él es posible, por permitirnos conocer el grandioso arte de la arquitectura, pero principalmente por ayudarnos a lograr cada meta propuesta, porque la arquitectura nos cambió la vida y siempre cada actividad que se realice, será buscando dar lo mejor como los profesionales grancolombianos que nuestra Alma Mater quiere para el país.

A mi madre Lucia y a mi hermana Adriana quienes acompañaron cada paso dado, y quienes apoyaron a diario este sueño de la Arquitectura, con sus valores, consejos y motivación constante. El norte de cada persona siempre es algo inspirador, en este caso ellas lo han sido.

A mi papá le dedico esto, porque me formo en carácter y en valentía y sé que desde el cielo está cuidando de mí, sé que sin su ejemplo muchas cosas del mundo me harían daño a diario, pero él me enseñó que luchar es de victoriosos y es la frase que me repito a diario y que me acompañara en cada paso de la arquitectura y de la vida.

Finalmente, a Diana Sánchez quien, con su inagotable consejo y apoyo diario, me ha acompañado sin importar la situación, lo que ha significado un gran aporte emocional constante, siendo una de mis más grandes amigas, pero más que eso uno de mis mayores logros en la vida.

### **Agradecimientos**

Primeramente, el agradecimiento es para Dios quien nos ha permitido desempeñar este camino de la Arquitectura desde todos sus ámbitos, y a quien además de nuestras familias le dedicamos cada esfuerzo y esmero puesto en el proceso; a ellos quienes han apoyado desde el primer momento, que decidimos ser partícipes del arte desde esta disciplina y han sido fieles testigos y cómplices del sueño de la Arquitectura.

El agradecimiento es también para la Arquitecta Claudia Mónica Castro quien nos permitió conocer la arquitectura, y así apreciarla desde el patrimonio, desde la recuperación de lo existente, de lo icónico y de la memoria urbana, siempre argumentando que las identidades de nuestros antepasados urbanos, se cultivan a través de la recuperación edificatoria, sin pausar su desarrollo y siempre relacionándolos; entendiendo que la pátina de las edificaciones y sus pinceladas junto con el tiempo siempre serán oportunidades.

Finalmente, agradecemos a los entes gubernamentales que apoyaron el desarrollo de la tesis, el Ministerio de Cultura e INVIAS quienes nos facilitaron información y datos de gran utilidad, base del desarrollo del proyecto de grado.



«Es importante entender el patrimonio como el derecho  
a la memoria de las generaciones futuras, que se  
Convierte en deber para las generaciones presentes»

**Mejía, 2012, párr. 5**

«Salvar el pasado puede ser una manera de aprender cara al futuro,  
del mismo modo que las personas cambian  
aprendiendo hoy lo que pueden aplicar mañana»

**Lynch, 1974, p. 45**

**Tabla de contenido**

<b>Resumen</b> .....	14
<b>Abstract</b> .....	15
<b>Introducción</b> .....	16
1. Formulación del problema .....	18
2. Justificación .....	22
3. Objetivo General.....	23
3.1 Objetivos Específicos .....	23
4. Marco teórico .....	24
5. Marco Normativo.....	33
6. Caracterización del Edificio Central de La Estación de la Sabana.....	36
7. Cronología Edificio Estación de La Sabana .....	41
8. Crecimiento de Bogotá relacionado con las Líneas Férreas .....	42
9. <b>Análisis Macro:</b> El paisaje, el espacio público y de los Mártires.....	44
10. <b>Análisis Meso:</b> Entendimiento del Contexto a través de sus sectores inmediatos.	47
11. <b>Análisis Micro:</b> El lugar desde la perspectiva del tren .....	51
12. Aspectos metodológicos .....	54
13. Referentes temáticos .....	55
14. <b>Propuesta de intervención y revitalización</b> .....	56

14.1	Criterios y relaciones para la propuesta .....	59
14.2	Operaciones de Diseño.....	61
15.	<b>Diseño y proyección del Parque Museo a cielo abierto</b> .....	65
15.1	Del tren al reencuentro: Programa urbano .....	69
15.2	Mirador La Sabana como elemento arquitectónico articulador .....	75
15.3	El parque como concepto, materialidad, sostenibilidad y mobiliario .....	76
15.4	Gestión del proyecto: Etapas y actores de gestión .....	80
16.	<b>Arborización</b> -La alfombra verde como estrategia revitalizadora.....	82
17.	<b>Conclusiones</b> .....	84
18.	<b>Bibliografía</b> .....	86
19.	<b>Anexos</b> .....	87

**Lista de Tablas**

**Lista de Tablas**

**Pág.**

**Tabla 1-** Satisfacción de la población con los parques existentes.....**19**

**Lista de Figuras**

Figura 1-Estación Central La Sabana .....	17
Figura 2-Componente-Historia (Árbol de Pensamientos) .....	24
Figura 3-Componente-Social- (Árbol de Pensamientos).....	27
Figura 4-Componente Patrimonio Arquitectónico- (Árbol de Pensamientos).....	28
Figura 5-Componente Urbano Polisémico- (Árbol de Pensamientos).....	29
Figura 6-Arbol de pensamientos consolidado.....	32
Figura 7-Estación de la Sabana La Gran estación- 1914.....	37
Figura 8-Fachada Edificio Central Estación de la Sabana 1917 .....	39
Figura 9-Fachada Edificio Estación del Sur 1926 .....	40
Figura 10-Línea de tiempo Estación de La Sabana .....	41
Figura 11-Crecimiento de Bogotá PEMP .....	42
Figura 12-Imagen Estación de la Sabana Render .....	43
Figura 13-Vista aérea de Los Mártires-Bogotá .....	44
Figura 14-Análisis de la pieza de intervención-Zonas de oportunidad.....	45
Figura 15-Usuarios y puntos estratégicos .....	46
Figura 16-Ficha de análisis Zona 1-Sector de intervención Estación de La Sabana .....	47
Figura 17-Ficha de análisis Zona 2-Sector de intervención Estación de La Sabana .....	48
Figura 18-Ficha de análisis Zona 3-Sector de intervención Estación de La Sabana .....	49
Figura 19-Ficha de análisis Zona 4-Sector de intervención Estación de La Sabana .....	50
Figura 20-Diagrama de composición, posibles conexiones para la permeabilidad .....	51
Figura 21-Análisis elementos de la pieza urbana. ....	52
Figura 22-Composicion arquitectónica de La Estación de La Sabana.....	52

Figura 23-Imagen pasillo interior Estación de La Sabana .....	53
Figura 24-Ficha de análisis de referentes como instrumento de investigación .....	54
Figura 25-Analisis de referentes-Parque La Villete Paris.....	55
Figura 26-Concepto diseño- permeabilidad .....	56
Figura 27-Concepto de diseño-nodos .....	57
Figura 28-Concepto diseño-bordes y recorridos.....	57
Figura 29-Concepto diseño- hitos.....	58
Figura 30-Concepto de diseño- Versatilidad- Variedad.....	58
Figura 31-Fachada lateral de la Estación -abandono y pérdida de identidad .....	59
Figura 32-Diagramas de análisis para intervención y diseño .....	60
Figura 33-Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización.....	61
Figura 34-Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización.....	62
Figura 35-Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización.....	63
Figura 36-Logo proyecto Parque museo a cielo abierto.....	64
Figura 37-Planta de diseño de proyecto .....	66
Figura 38-Perfiles viales de la Estación y elementos para el museo a cielo abierto .....	67
Figura 39-Cortes interiores-Proyecto .....	68
Figura 40-Plano de circulaciones, permanencias y consolidación del proyecto .....	69
Figura 41-Planta del programa urbano proyectado .....	70
Figura 42-Proyecto vista aéreo render parque museo a cielo abierto La Sabana .....	71
Figura 43-Render área del circo ArteViva.....	72
Figura 44-Perfil interior plazoleta Arteviva .....	72
Figura 45-Render área acceso a la Estación-Edificio patrimonial y bosque de sauces.....	73

Figura 46-Testigos históricos y plazoleta central Mariano Santamaría .....	74
Figura 47-Vistas mirador La Sabana como elemento articulador arquitectónico.....	75
Figura 48-Detalles espacios en el proyecto.....	76
Figura 49-Detalles constructivos y mobiliario urbano.....	77
Figura 50-Sostenibilidad en el proyecto.....	78
Figura 51-Mobiliario urbano diseñado en el proyecto.....	79
Figura 52-Esquema de gestión y etapas del proyecto.....	81
Figura 53-Plano de arborización .....	83

## **Glosario**

### **Arquitectura participativa**

Es un acto donde se procede al diseño de un espacio o lugar a través del aporte de los habitantes del mismo, generando identidad y sentido de pertenencia de un lugar, ya que con estos procesos participativos es posible una activación efectiva de una propuesta donde los protagonistas sean sus mismos habitantes.

### **Conservación integral**

Implica la capacidad reflexiva del hecho urbano como factor de intervención donde se busque la recuperación de todo el elemento edilicio, y la conservación de todo en sus máximas posibilidades buscando no alterar ninguna de sus características.

### **Conservación arquitectónica**

La conservación arquitectónica más que una capacidad de análisis y diagnóstico, busca una actuación integral del elemento arquitectónico sin interesarse en los elementos externos, fijando principalmente una mirada en las características del mismo.

### **Conservación contextual**

La conservación arquitectónica más que una capacidad de análisis y diagnóstico solo busca una actuación integral del espacio urbano, sin interesarse en los elementos internos arquitectónicos, fijando principalmente una mirada en las características del exterior o ese complemento de la pieza arquitectónica donde se dé el encuentro social en general.

### **Restauración edificatoria**

Es un proceso de renovación donde se engloba una amplia cantidad de actividades, desde la limpieza de fachadas hasta la consolidación de cimientos. Es una forma de devolver a un bien



inmueble su integridad, manteniendo un respeto por su historia estética, mediante una serie de procesos técnicos y constructivos.

### **Integración edificatoria**

Se refiere al aporte de nuevos elementos arquitectónicos que permitan una relación integral de la edificación, ya sea con su contexto o con diferentes piezas que se encuentren seccionadas y requieran de unificación a partir de nuevos elementos con los que notablemente se evidencie que pertenece a lo existente y que fue lo modificado.

### **Integración de ciudad**

La intervención de la ciudad puede generar aspectos de desarrollo, como también aspectos de decaimiento y deterioro, si no se realiza un estudio y análisis de la idoneidad del espacio, ya que es necesario proponer “(...)espacios urbanos que sean más amables para sus habitantes, que posibiliten el encuentro con los otros y generen nuevas miradas sobre lo público(...)”(Castañeda, 2012, p.10), con base en ello se define el termino integración de ciudad.

### **Policentro urbano**

Con parámetros o estrategias de aprovechamiento de los espacios urbanos y su apreciación, se generan oportunidades desde diferentes ámbitos, donde una de las piezas claves para el desarrollo del espacio es la creación de lugares polisémicos (de diferente significado) o policentros, los cuales se caracterizan por la variedad de usos que permiten al ciudadano el mayor aprovechamiento del lugar.

### **Patrimonio social**

El uso social del patrimonio responde de forma definitiva a la relación entre el bien de interés cultural, la relación de sus usos, la identidad y la apropiación del territorio generando espacios urbanos donde lo histórico y la mezcla con lo urbano, permitan entender el espacio de forma participativa disfrutándole, pero al mismo tiempo protegiéndole.

## Resumen

La presente investigación, busca la revitalización de la Estación de la Sabana, como nodo de integración urbana y como hito histórico de la ciudad, por medio la conceptualización del término **Polisémico**; mediante el diseño de un Parque Urbano, dando lugar a la Estación de la Sabana como protagonista donde se permita mostrar cómo contribuyó al progreso y renovación de Bogotá a principios del siglo XX.

El paso del tren en diferentes ciudades, dejó un legado de construcciones que han pasado al detrimento y olvido de su valoración. A partir de estos acontecimientos nace la idea de intervenir el sector de La Estación de La Sabana, declarada Patrimonio Nacional, ya que sufre un proceso de deterioro, como consecuencia de que su uso original no es el mismo en la actualidad.

Como punto clave en el transporte de la ciudad ha sido omitida y las dinámicas que existen a su alrededor, generan la no apropiación y el detrimento del valor histórico de este bien, junto a la poca existencia de calidad espacial, por lo que se ve la necesidad de un proceso de revitalización.

El proyecto se enmarca en una investigación descriptiva que ayuda a analizar las características del lugar y así determinar los problemas de estudio, para definir su naturaleza. Bajo la línea de investigación “Diseño y gestión del hábitat territorial” se busca indagar acerca de los procesos de interrelación del hombre con el medio, a través de los sistemas sociales, culturales e históricos tomando como base el sentido de pertenencia y la recuperación de la memoria urbana.

**Palabras claves:** Cultura, Museo a cielo abierto, Integración, Restauración de Monumentos, Historia, Identidad, Polisémico, Revitalización del Patrimonio.

### **Abstract**

The present investigation seeks the revitalization of La Estacion de La Sabana as a node of urban integration and as a historical landmark of the city through the conceptualization of the term Polysemic through the design of Urban Park, using La Estacion de La Sabana as protagonist and from its design show how this contributed to the progress and renovation of Bogotá at the beginning of the 20th century.

The passage of the train in different cities left a legacy of constructions that have gone to the detriment and forgetfulness of their valuation. From these events the idea of intervening the sector of La Estación de La Sabana, declared a National Heritage, is born, since it undergoes a process of deterioration, as a consequence of its original use is not the same today.

As a key point in the transport of the city has been omitted and the dynamics that exist around it generate the nonappropriation and detriment of the historical value of this good together with the lack of spatial quality so that we see the need for a revit process alcurve.

The project is part of descriptive research that helps analyze the characteristics of the site and thus determine the study problems, to define its nature. Under the line of research "Design and management of territorial habitat" seeks to investigate the processes of interrelationship of man with the environment, through social, cultural and historical systems based on the sense of belonging and recovery from urban memory.

**Keywords:** Culture, open air museum, Integration, monument restoration, History, Identity, Polysemic, heritage revitalization.

## Introducción

La presente investigación hace énfasis en los problemas de espacio público, arquitectónico y de apreciación de la memoria histórica de la ciudad de Bogotá, específicamente en el Barrio El Listón, ya que se entienden como aspectos de la relación del medio físico que genera consecuencias indirecta o directamente negativas sobre la calidad de vida de la población.

Esta es una investigación Cualitativa que se lleva a cabo mediante el método inductivo donde la búsqueda de procesos de interrelación entre el medio y el hombre a través de sistemas sociales, políticos y económicos nos impulsa al estudio y tratamiento del sector de la Estación de La Sabana tomando como base la cultura, mentalidades e ideologías; involucrando las categorías de historia y patrimonio, igualmente buscando indagar en el conocimiento de la arquitectura, el urbanismo y la construcción en su forma y enseñanza elementos base de la línea de investigación “**Diseño y gestión del hábitat territorial**” de la facultad de arquitectura de la Universidad La Gran Colombia.

Problemáticas como la no apreciación del patrimonio arquitectónico, basados en declaratorias monumentales de bienes de interés cultural, que se les aplican a los edificios pero que sin lugar a dudas se dan de forma contradictoria, basados en gran variedad de elementos como la utilización efectiva de los mismos y su interrelación con el contexto; son los motivos que nos impulsan a indagar y proponer una forma de solución desde nuestra disciplina, que permita aprovechar estos espacios arquitectónicos y urbanos, en base a la **Arquitectura Polisémica**.

Sobre la base de las ideas expuestas, es necesario pensar la ciudad como un lugar donde a través de intenciones como conservar la memoria urbana se produzca transformación efectiva para el futuro, siendo de gran relevancia entender las diferentes manifestaciones que puede

producir la edificación antigua donde a pesar de que se restaure no se frena su decadencia, esta investigación busca a partir de teorías y análisis generar intervenciones idóneas para piezas de ciudad fracturadas por el transcurrir del tiempo.

El propósito es generar estrategias que permitan, analizar el proyecto a diferentes escalas, teniendo en cuenta la población como su principal protagonista y factor fundamental para su funcionamiento, para que como finalidad se preserve, se revitalice, se teja y se mantenga una memoria colectiva fuerte y permanente, permitiendo comunicar el significado del lugar al público, basados en los espacios polisémicos como estrategia básica de intervención.



Figura 1-Estación Central La Sabana

Imagen de la estación de la Sabana. Fuente propia.

## 1. Formulación del problema

El planeamiento y ordenamiento físico son el soporte de las diferentes dinámicas de desarrollo de una ciudad, dinámicas que son la estructura de la interacción y del uso significativo del espacio.

La apreciación del paisaje, la recuperación de ciudad y el tejido social, son las tres variables que nos llevan a interactuar en la zona de Los Mártires, Barrio el Listón, donde se encuentra La Estación de tren La Sabana, éste es un lugar de vital importancia en la historia de Colombia, ya que pertenecía a los Ferrocarriles Nacionales, con un gran auge en la mitad del siglo XX, gracias a la conexión que se tenía con otros departamentos del país para transportar diferentes mercancías y ser el principal medio de transporte que “unió regiones, propósitos, esfuerzos y acercó culturas foráneas a la vez que apporto a la consolidación de una propia muy clara. (Gonzales, 2003, p. 23) además de esto “fue una clara apuesta de modelo político y económico en búsqueda de modernización de la ciudad y el país.” (Gonzales, 2003, p.p. 23-24)

En 1984 bajo el (decreto 2093) La estación de La Sabana es declarada Monumento Nacional, y junto a esta todo el conjunto de estaciones de pasajeros recibieron declaratoria de bienes de interés cultural de ámbito nacional mediante el Decreto 746 de 24 de abril de 1996, debido a que representan un valor estético ya que conforman “una unidad Arquitectónica representativa de una época, un valor simbólico porque incidió en el desarrollo económico, social y cultural del país” (Gonzales, 2003, p.25) y por último un valor histórico ya que “fue el principal medio de transporte de carga y pasajeros durante la primera mitad del siglo XX” (Gonzales, 2003, p. 25) y la principal razón es porque que todas las estaciones y el sistema ferroviario en general fue abandonado, entrando en un proceso de deterioro que no solo afecta al cuerpo arquitectónico sino a su entorno inmediato.

El sector de La estación del tren de La Sabana se encuentra en un marco donde las problemáticas urbanas, sociales y arquitectónicas son de una evidencia significativa, esta zona de la ciudad atraviesa por situaciones de tensión complejidad y densidad, que muchas veces lo tornan como un lugar incomodo, inseguro y hasta agresivo, esto sumado a su estado de abandono hace que la estación sea “un claro ejemplo en el que se reflejan diversas problemáticas, por las que atraviesan los centros históricos de las diferentes ciudades y el abandono al que ha sido sometido el sistema férreo en Colombia”(Gonzales, 2003, p. 32).

Junto al proceso de deterioro también existe un mal aprovechamiento de los espacios públicos anexos a la estación, como lo refleja el estudio realizado por la Secretaria de Hacienda (2012, p. 15) en la cartilla “Recorriendo Los Mártires:

“Existe una gran afectación de los suelos producto de la mala disposición de los residuos sólidos en la localidad, principalmente en las zonas que circundan las plazas de mercado, San Andresito, San José, Ropavejero, fuentes hídricas y las vías del ferrocarril (específicamente en los barrios Ricaurte, Samper Mendoza y Paloquemao), lo que a su vez incrementa la presencia de recicladores e indigentes en la zona en búsqueda de material reciclable y alimento.”

Existen otras deficiencias que afectan al sector como, por ejemplo, en la estructura ecológica donde:

“(…) los parques de zonas residenciales, sufren un proceso de deterioro secundario debido al uso inadecuado y frecuente por parte de la población, teniendo en cuenta que los espacios son reducidos. Por su parte, el área de protección de la carrilera del ferrocarril se encuentra

abandonada en cuanto a su mantenimiento vial y de prados, lo que ha favorecido su utilización como botadero de basura por parte de recolectores callejeros” (Secretaria de Hacienda 2012 p.p. 18-19).

Lo anterior indica que los espacios públicos y abiertos a la población no pueden ser aprovechados ya sea por la contaminación o por percepción de inseguridad, esto respaldado por la siguiente tabla realizada por la Secretaria de Recreación y deporte en un informe titulado “FICHA LOCAL LOS MÁRTIRES DICIEMBRE 15 2016”

Tabla 1  
*Satisfacción de la población con los parques existentes.*

Satisfacción con los parques	2011	2013	2015
<b>Bogotá</b>	17%	17%	22%
<b>Localidad Menor</b>	4%	10%	11%
<b>Localidad Mayor</b>	38%	28%	38%
<b>Mártires</b>	12%	12%	11%

TABLA TOMADA DE “FICHA LOCAL LOS MÁRTIRES DICIEMBRE 15 2016” SECRETARIA DE RECREACIÓN Y DEPORTES, contextualizando los datos la satisfacción de la población con los parques existentes en diferentes escalas.

En donde se observa cómo la localidad evidencia poco sentido de pertenencia por los parques públicos y espacios comunes en general.

Según la tabla el foco principal a tener en cuenta es el abandono que tiene gran variedad de las líneas férreas y todas los inconvenientes que se generan con el abandono de estas, el deterioro general de la Estación de la Sabana y entre ellas, la pérdida del valor histórico dentro de la ciudad, la restricción del uso del tren como medio de transporte específicamente en su mayoría para transporte mercantil, la falta de apreciación histórica del lugar, la ausencia del aprovechamiento del lugar como zona estratégica para la conectividad con centralidades y equipamientos en su contexto inmediato, además de la riqueza y variedad de características patrimoniales e históricas, que son testimonios vivos de la historia y el pasado de la ciudad, pero



fundamentalmente viendo a futuro el lugar según planes parciales y su idoneidad, como la transformación de aislamiento de las líneas férreas y zonas verdes; síntomas que nos impulsan a estudiar el lugar como zona vulnerable al deterioro progresivo teniendo en cuenta el significado cultural e histórico que tiene el tren para la ciudad como representante de la Arquitectura Republicana, ya que en su construcción quedaron implícitas las intenciones, imaginarios, ideologías y el contexto de la sociedad bogotana de las dos primeras décadas del siglo XX y así poder proponer ideas de revitalización y activación en la zona, tejiendo ciudad, cultura y sociedad.

La pregunta de investigación se estructura según las premisas anteriores, las cuales indican las intenciones y las problemáticas que fracturan de forma evidente, gran variedad de dinámicas desde las sociales hasta las culturales, partiendo desde la propia identidad de los habitantes inmediatos a la Estación de la Sabana, con lo que se busca dar solución desde la contextualización y conceptualización de la arquitectura polisémica como medio de revitalización, lo que lleva a formular la siguiente pregunta:

***¿Cómo generar criterios de diseño urbano, que permitan revitalizar el sector de la Estación de La Sabana, conservando caracteres patrimoniales y aplicando el termino polisémico como concepto base de diseño?***

## 2. Justificación

La estación de la sábana se muestra como un espacio sin memoria, de su anterior funcionamiento como estación de tren y lugar de llegada de mercancías y de transporte de los ciudadanos, hoy permanece la estructura de una edificación obsoleta, abandonada, y sentenciada al olvido a pesar de la declaratoria como bien de interés cultural, que se presenta de forma contradictoria con relación a la desestimación que posee en su actual realidad, la intervención y valoración integral es una de las intenciones primordiales que surgen en este proyecto de tesis, impulsados principalmente por esta realidad Bogotana de pérdida de memoria urbana, que se da de forma progresiva.

En el marco de la línea Diseño y gestión del hábitat territorial que acoge gran variedad de factores como lo son la cultura, la memoria, la permanencia del recuerdo, la protección y regeneración de piezas urbanas que transporten al actual a los antepasados bogotanos y que a partir de su estilo plasme una memoria urbana, la cual es responsable de la transformación del hoy como ciudad, las dinámicas urbanas y el contexto social son grandes factores que se pretenden en la propuesta de revitalización del patrimonio.

La transformación urbana de forma absurda y llevada por problemáticas como la drogadicción, el poco espacio público, la carencia de parques y el abandono de las líneas férreas de la estación de la sábana, son las huellas significativas del Barrio el listón que nos entregan la posibilidad de un tratamiento a partir de la arquitectura como excusa utilizando el urbanismo como factor primordial que degrade problemáticas, interactúe con dinámicas sociales y culturales, y de forma paralela aproxime una nueva mirada a la ciudad, trayendo a la vida a una estación de tren de memoria y pátina, aprovechando su ubicación estratégica y cada una de las riquezas culturales que posee.

### **3. Objetivo General**

Diseñar un parque museo a cielo abierto que permita conectar y revitalizar el sector de la Estación de La Sabana integrando edificios patrimoniales, revelando valores formales e históricos, por medio de la generación de espacio público, caminos y trazados verdes, buscando identidad y sentido de pertenencia en la localidad de los Mártires

#### **3.1 Objetivos Específicos**

**1.** Analizar el espacio urbano del sector de La Estacion de La Sabana a través de perspectivas urbanas, desde sus formas arquitectonicas y de espacio público identificando las necesidades del lugar, que caracterizaran la intervencion del mismo.

**2.** Desarrollar una propuesta de integración de la pieza urbana a partir de la valoración de la Estación de La Sabana y su relación con el espacio público, dándole nuevos usos al hito arquitectónico.

**3.** Diseñar un parque museo a cielo abierto, por medio de esquemas de espacio público y relaciones espaciales de la Estación de La Sabana, buscando romper la frontera urbana que representa la calle 13 y así permitir su permeabilidad e integración con la ciudad.

#### 4. Marco teórico

El presente marco teórico busca presentar cada uno de los referentes bibliográficos que estructuraron este proyecto de revitalización de la estación de La Sabana, haciendo énfasis en la Arquitectura Polisémica como base conceptual que al ser estudiada se presenta como estrategia de diagnóstico, diseño e intervención entre ejes articuladores desde lo que es el patrimonio Arquitectónico, la pieza urbana inmediata y cada una de sus habitantes relacionándolos desde la arquitectura participativa.

Cuatro conceptos Básicos fundamentan esta propuesta de **revitalización** y son **el factor histórico** visto desde orígenes del sistema férreo en Colombia, pero tomado desde las bases teóricas, **la integración** llevándose a un factor social enfocado al territorio, **el patrimonio arquitectónico** como factor que dispondrá medidas de intervención de la pieza arquitectónica y finalmente un concepto denominado **Urbano Polisémico**, en el cual se presenta el factor multipropósito que se tendrá en cuenta para la generación de integraciones, funcionalidad del edificio y la propuesta de transición entre la pieza urbana y Arquitectónica.



Figura 2-Componente-Historia (Árbol de Pensamientos)

Describe el componente histórico del marco teórico, los autores utilizados y que aporta a la investigación. Fuente propia.

Las memorias construyen recuerdos y traen consigo una serie de acontecimientos que transforman lugares y a las mismas personas quienes son los protagonistas, de la misma forma los edificios pueden llegar a ser partícipes de la construcción histórica de una ciudad, Bogotá ha sido

con el tiempo un ejemplo claro del desarrollo a partir de acontecimientos históricos, que la han visto crecer pero que con el tiempo la Antigua Atenas latinoamericana, cómo se conocía por tener el mejor castellano hablado y escrito, pasó a dejar ir detalles como este e iniciar un proceso devastador de memoria urbana e identidad.

La Estación de la Sábana es uno de los memoriales que llevan el recuerdo junto a la nostalgia cómo huellas dactilares, la estación surge a partir de necesidades de opciones de transporte que se percibían en la ciudad.

Es importante entender como el transporte ha sido la clave para la configuración de una ciudad y al mismo tiempo como oportunidad de surgimiento económico, y Bogotá no sería la excepción. Entre el año de 1875 y 1890 se presenta como la primera estación modesta de Arquitectura colonial que entregaría grandes beneficios mercantiles y de transporte a la creciente Bogotá; para que en el año de 1913 a 1917 la llegada de Arquitectura europea permitiera el reconocimiento y aplicación de nuevos estilos arquitectónicos europeos junto a la arquitectura Bogotana lo que inicia la construcción de esta nueva Estación concebida como puerta de oro, la nueva Estación de La Sabana de estilo neoclásico y ecléctico en gran variedad de sus espacios donde el transporte, la ciudad y el arte serían los protagonistas.

Para entender la transformación de los edificios monumento o Arquitectura patrimonial los palacios de Inglaterra y Francia son el principal referente de valoración, ya que han sido evidentes protagonistas de la pátina y del pasar del tiempo, Fil Hearn en su obra cuenta como la arquitectura patrimonial requiere unas acciones para su revitalización, donde la restauración se realiza con el propósito de preservar la arquitectura histórica que al final se convierte en” modos de resolver con una intencionalidad estética las necesidades humanas de adaptación al medio natural.”(Hearn, 2006, p.11)

Kevin Lynch ha sido uno de los más específicos en la concepción de las intenciones del porque revitalizar lo histórico. En su obra "De qué tiempo es este lugar" trae una serie de acontecimientos históricos que provienen de las guerras donde la nostalgia, la memoria y la adaptación al medio, son algunos de los argumentos con los que el concibe la recuperación, hace énfasis en cómo las familias que huyen del desarrollo bélico que ha consignado el mundo en libros de historia y que ha generado cómo respuesta la reconstrucción de la ciudad y de muchas de sus costumbres, trae como ejemplo: las familias americanas y su traslado a nuevas ciudades, intentando encontrar casas que les recuerden a su niñez, basados en este argumento Lynch indica como la restauración permite una mejor relación del usuario con el edificio, si se concibe en el; recuerdos buenos de épocas pasadas, dónde "salvar el pasado puede ser una manera de aprender cara al futuro, del mismo modo que las personas cambian aprendiendo hoy lo que pueden aplicar mañana" Lynch, K(2015). Hay grandes variaciones entre los puntos de vista de la restauración cómo de la necesidad de objetivar las obras arquitectónicas para que su fin sea llegar a ser ruinas.

Albert Speer, proyectó su obra pensándola al futuro con la intención total de que las grandes masas estructurales concebidas llegarán a ser nobles ruinas. En su obra "La ciudad de la arquitectura" Valdivia (1996) expone que:

"Se puede afirmar que las innovaciones arquitectónicas se han valido siempre de acentuaciones particulares, no de invenciones de la tipología. No existe ninguna posibilidad de invención tipológica si admitimos que está se conforma mediante un largo proceso en el tiempo y que está en un complejo vínculo con la ciudad con la sociedad"(pág. 214)

Entendiendo la referencia del autor el indica cómo la innovación y modificación arquitectónica pierde sentido cuando no se relacionan sus aspectos históricos y memoriales, por

lo que es de gran relevancia la reconstrucción más que del inmueble, del reconocimiento propio de nuestros antepasados y célebres piezas edilicias, donde el olvido las acoge y el deterioro las presenta.

Frente a lo anterior La Estación de La Sabana se da como lugar de interés patrimonial manifestándose como espacio olvidado, donde las memorias de la puerta de oro se quedaron estancadas en el tiempo, el lugar como pieza representativa permite entender como ha sido la transformación de la zona, y es que, con la modernización, la aparición de diferentes modos de transporte, generaron el olvido del tren como medio de transporte que en lugar de entender el lugar como zona de memoria histórica, se ha convertido en bodegas y paso de un tren del cual el carbón es su único pasajero frecuente.

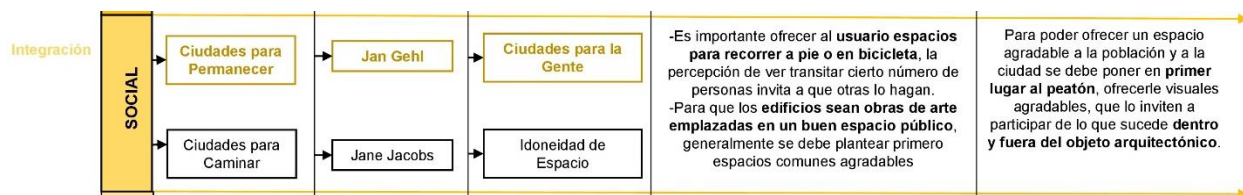


Figura 3-Componente-Social- (Árbol de Pensamientos)

Describe el componente social del marco teórico, los autores utilizados y que aporta a la investigación. Fuente propia.

La línea social de este marco histórico intenta relacionar el espacio, el edificio y los habitantes cómo un todo, dónde los lugares permitan permanecer de forma cómoda y al mismo tiempo la arquitectura juegue un papel importante de inclusión, revitalización y reconocimiento de la memoria, Jan Ghel es un arquitecto Danés y consultor de diseño urbano cuya carrera se ha centrado en la mejora de la ciudad hacia el peatón y el ciclista, entrega en su Obra " Ciudades para la gente" una serie de conceptos que al relacionarlos se entienden como premisas para propuestas de espacio público e integración de edificaciones antiguos, la primera son los sentidos y la escala dónde el planteamiento de lo urbano y la comunicación se plantean como las

dimensiones que deben ir de la mano, otro de los conceptos es **La ciudad vital** entendiendo su importancia, busca ofrecer al usuario espacios para recorrer a pie o en bicicleta, ya que la percepción de ver transitar a las personas de esta manera invita a otras a qué lo hagan, **La ciudad Sostenible** es otro de los parámetros de los que habla el autor relacionando la sostenibilidad en un planteamiento urbano que se debe poner como centro de todos los desplazamientos a pie y a bicicleta, **Buenas ciudades para caminar** hace referencia el autor a la comodidad que debe percibir el usuario al hacer trayectos ofreciendo espacios amplios, en los que tenga el menor número de obstáculos y dependiendo del tipo de usuario generar una circulación lenta en el caso de las personas de la tercera edad, para finalmente traer a colación **La vida, espacio y edificios** donde explica que para que los edificios sean obras de arte deben estar localizadas en un buen espacio público indica un ejemplo de las antiguas ciudades que surgen a partir de la localización en intersecciones de caminos donde los comerciantes solían ofrecer sus productos.

El autor nos entrega gran variedad de estrategias para la creación de espacios urbanos que enmarquen las zonas históricas y sus monumentos, como reglas importantes para que funcionen, se activen y se revitalicen.

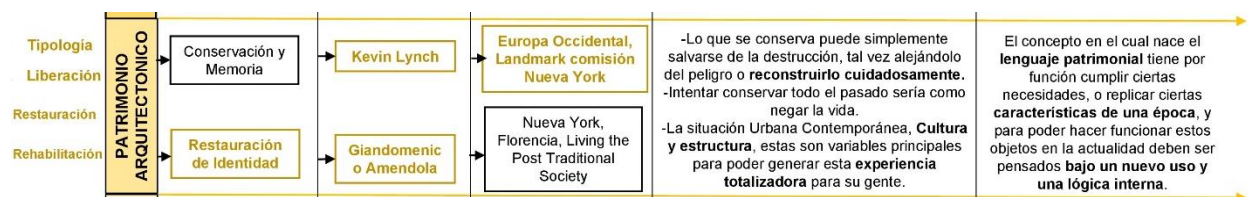


Figura 4-Componente Patrimonio Arquitectónico- (Árbol de Pensamientos)

Describe el componente Patrimonio Arquitectónico del marco teórico, los autores utilizados y que aporta a la investigación. Fuente propia.

El patrimonio arquitectónico se fundamenta a partir de estudios que realiza el Sociólogo urbano Giandomenico Amendola y son presentados a partir de su obra **La ciudad Posmoderna** en la cual hace énfasis al **Renacimiento Urbano** fijando la situación de la ciudad contemporánea



de cultura y estructura como las variables para la generación de experiencias totalizadoras para la comunidad. El énfasis en su estudio es Europa donde indica que no hace falta inventar áreas históricas allí, si no lo idóneo sería revalorizar el corazón antiguo de las ciudades, siempre buscando la relación de las mismas entre el pasado y el presente ya que los dos simbolizan grandes paradigmas.



Figura 5-Componente Urbano Polisémico- (Árbol de Pensamientos)

Describe el componente Urbano Polisémico del marco teórico, los autores utilizados y que aporta a la investigación. Fuente propia.

Para la conceptualización y ejecución de las propuestas de intervención y análisis se procede a formular un concepto base del proceso de revitalización y es la **Arquitectura Polisémica**, que para explicarse, se presentan manifiestos de ocupación del espacio como la idoneidad de la función y su vocación, la arquitectura polisémica pretende en general la creación de espacios donde su función y forma lo convierten en un todo, que al convertirse en conjunto forman un organismo, la funcionalidad de muchos edificios radica en su función esto implica un ideal de características como la materialidad, los muebles o el mismo conjunto de elementos como lo es la luz y la percepción del espacio.

Definiendo la palabra “**polisemia**” como la gran variedad de significados que se le puede dar a algo, se configura junto al concepto arquitectura; para entenderlo como la categorización de lugares, que generan una percepción de multifuncionalidad y variedad de significados buscando otorgarle al Bien de Interés Cultural una revitalización, tejiendo un sector e incluyendo

y reestructurándolo a la ciudad de Bogotá y esto permita entregar a los habitantes más espacios para la participación y disfrute.

En el libro “**Los usos sociales del patrimonio**” de Néstor García Canclini se menciona el centro patrimonial en México, donde se da una redefinición de patrimonio como expresión de solidaridad donde se unen un conjunto de Bienes y prácticas que generan identidad pero que también suelen generar complicidad social.

El patrimonio cultural sirve como instrumento para reproducir las diferencias entre los grupos sociales, pero que reunidas en un todo permiten apropiación del mismo. Se propone en este libro que el patrimonio debe permitir la actividad de diferentes usos, que beneficien a la comunidad de forma artística, social o de servicios. Este libro también nos permite identificar variables que pueden permitir una propuesta idónea, con relación a que no se trata de intervención de cualquier espacio, sino de un Bien de interés patrimonial el cual representa una variedad de caracteres y variables en particular, que deben ser tenidas en cuenta, desde el uso, la actividad propuesta, la actuación humana, la conectividad, aptitud y eficacia de la misma.

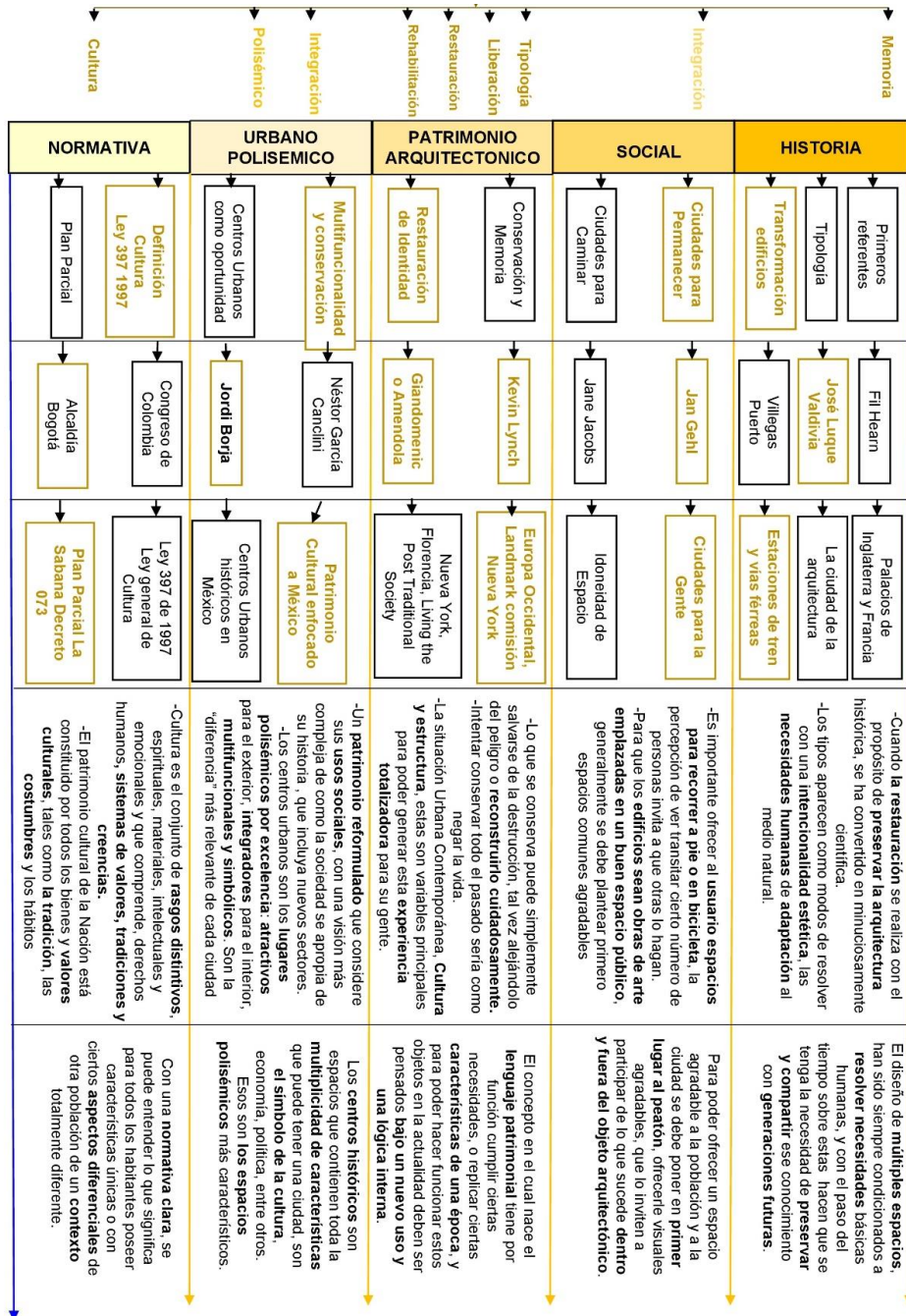
Finalmente “La ciudad se conoce y se reconoce por sus centros. Toda la ciudad es histórica, es el espacio que contiene el tiempo” Borja (2001, p. 78). El autor define la ciudad como un lugar polisémico o con varios significados, indica que la ciudad requiere un conjunto de elementos urbanos que respondan a la identidad de lugar para que sea rico perceptivamente pero que además genere apropiación por el conjunto de personas que lo circundan. “En las ciudades tradicionales, el espacio público es el que da identidad y carácter, el que permite reconocerla y vivirla en sus (...)” diferentes espacios: “(...) Naturales, culturales y patrimoniales (...)” (Borja 2001, p. 79). La lectura genera unas preguntas que al mismo tiempo responde a las incógnitas

más importantes de lo que es la ciudad y los elementos más relevantes que deberían componerla de una forma armónica.

Da una serie de pasos, de cómo sería la conformación de la ciudad; indicando que no se debe hacer un proyecto para resolver un solo problema, sino para resolver dos, tres o varios a la vez.

Es una guía de gran importancia para seguir en los procesos de reconstrucción de ciudad, de regeneración del tejido urbano y activación de espacios sociales donde la pieza urbana prima y donde a partir de variables como el paisaje y la riqueza perceptiva, se tenga en cuenta la ciudad como espacio polisémico de amplios alcances, donde se teja de forma urbana dándole protagonismo al peatón.

Se puede concluir que el sector de la Estación de La Sabana posee en su contexto una gran variedad de zonas de influencia que atraen personas, lo cual se debe tomar como factor relevante en el momento de la intervención, al igual que la gran variedad de las zonas que poseen un denso carácter de problemáticas sociales, con las que el proyecto de intervención debe saber actuar para disminuir su afectación y permitir un cambio urbano radical en el lugar.



ARBOL DE PENSAMIENTO-Revitalización del patrimonio

Figura 6-Arbol de pensamientos consolidado

Describe el Árbol de pensamientos, los textos investigados, los autores y lo que aporta cada uno a la investigación. Fuente propia.

## 5. Marco Normativo

Este marco normativo hace referencia a diferentes principios, acuerdos o leyes que tienen por objetivo principal la conservación de elementos patrimoniales. Se encuentran dentro de estas Cartas o principios internacionales que datan de 1931 aproximadamente y leyes nacionales en las que se define el concepto cultura para Colombia y que elementos la conforman.

La **Carta de Atenas para la Restauración de Monumentos Históricos de 1931** fue uno de los primeros principios o acuerdos realizados a nivel internacional para la conservación de objetos con características históricas. En esta carta se tiene por objetivo principal "...respetar la obra artística e histórica del pasado, sin proscribir el estilo de ninguna época..." (Cristenelli, 2012, párr. 7). Otro punto importante es que se aprobó el empleo de nuevos recursos o técnicas modernas, especialmente el uso del concreto armado, siempre y cuando no se altere el aspecto y el carácter del edificio a restaurar.

La **Carta Italiana del Restauo** fue elaborada en 1932 por el Consejo Superior de antigüedades y Bellas Artes donde se retomó la estructura y el contenido de la Carta de Atenas. Se fijaron criterios de intervención en el patrimonio histórico y se pusieron límites a las reconstrucciones de estos objetos. Otro principio realizado es la **Carta Internacional sobre Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios**, realizada en Venecia en el año de 1964 donde define que "... la conservación y restauración tiende a salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico (...)" (Cristenelli, 2012, párr. 16). Además, aconseja que un monumento es inseparable de su historia ya que todos aquellos elementos de escultura, pintura o decoración son parte integral de un monumento.

El documento titulado **Normas de Quito** fue realizado en 1967 y es el informe final de la reunión sobre Conservación y utilización de monumentos y lugares de interés histórico y

artístico. Uno de los puntos a resaltar es que “(...) La idea de espacio es inseparable del concepto de monumento, por lo que se debe entender el contexto urbano del mismo (...)” (Cristenelli, 2012, párr. 19) y además de esto todo monumento debe cumplir una función social para que este quede en el olvido y sea abandonado. Otro punto especial de este informe es que resalta las características del continente americano, ya que “es rica en recursos monumentales, testimonios de culturas precolombinas, expresiones arquitectónicas, artísticas e históricas del largo periodo colonial (...)” (Cristenelli, 2012, párr. 19).

Por otro lado, la **Declaración de Ámsterdam** de 1975 fue un llamado masivo a volver con fuerza los ojos hacía su patrimonio arquitectónico, tanto artístico como popular. También señala que “(...) El éxito de cualquier política de conservación integrada depende de tomar en consideraciones los factores sociales, también significa la integración del patrimonio arquitectónico con la vida social (...)” (Cristenelli, 2012, párr. 9). Además, en el año de 1987 se realizó la **Carta de Washington** que tenía por objetivo principal la conservación de las poblaciones y áreas urbanas históricas. También tenía por principios que primero los valores a conservar son de carácter histórico, segundo la participación y compromiso de los habitantes y por último la intervención de las poblaciones.

En cuanto al contexto nacional está la **Ley 397 de 1997**, denominada **Ley General de Cultura** en donde se da definición al termino Cultura siendo “el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias” (L. 397, 1997) y caracteriza estos elementos que hacen parte del patrimonio de la nación. Además, se consultó el Plan Parcial La Sabana el cual busca “Aportar a la transformación del sector de la Estación de La Sabana mediante la configuración de un

sistema de espacios públicos que, principalmente, privilegie y valore la presencia de los Bienes de Interés Cultural (BIC) y equipamientos de ciudad presentes en el sector (...)” (L. 397, 1997).

Por último, el **Decreto 763 de 2009** el cual aclara que “El sistema Nacional de patrimonio Cultural de la nación tiene incidencia en todos los niveles territoriales y está bajo la coordinación general del Ministerio de Cultura...” y otorga ciertos criterios de evaluación para determinar si un objeto posee alguna característica patrimonial, los cuales son:

- **ANTIGÜEDAD:** Determinada por la fecha o época de origen, fabricación o construcción del bien.
- **AUTORÍA:** Identificación del autor, autores o grupo, asociado a una época, estilo o tendencia.
- **AUTENTICIDAD:** Determinada por el estado de conservación del bien y su evolución en el tiempo.
- **CONSTITUCIÓN DEL BIEN:** Se refiere a los materiales y técnicas constructivas o de elaboración.
- **FORMA:** Elementos compositivos y ornamentales del bien respecto de su origen histórico.
- **ESTADO DE CONSERVACIÓN:** Condiciones físicas del bien plasmado en los materiales, estructura, espacialidad o volumetría.
- **VALOR HISTÓRICO:** Cuando se constituye en testimonio para la reconstrucción de la historia, así para el conocimiento científico, técnico o artístico.
- **VALOR ESTÉTICO:** Cuando se reconocen en este, atributos de calidad artística o de diseño que reflejan una idea creativa en su composición.
- **VALOR SIMBÓLICO:** Cuando manifiesta modos de ver y de sentir el mundo. El valor simbólico tiene un fuerte poder de identificación. (Dec. 763, 2009)

En conclusión, se evidencia un proceso detallado del cuidado de objetos con características patrimoniales a nivel internacional desde 1931, en los cuales hacen llamados a proteger y conservar objetos que cuentan la historia pasada. En Colombia se empezó a reglamentar mediante la Ley 397 de 1997 con la Ley General de Cultura.

## 6. Caracterización del Edificio Central de La Estación de la Sabana

En esta caracterización de la Estación Central tiene por objetivo contar el proceso histórico por el que ha atravesado el conjunto arquitectónico, además de datos sobre la autoría del proyecto. Los datos fueron suministrados por el Ministerio de Cultura.

Durante los últimos años del siglo XIX, tanto el gobierno como la sociedad emprendieron múltiples proyectos orientados al logro de la conexión de las diferentes y aisladas regiones. 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 territorio, construidas con el propósito de relacionar la ciudad principalmente por el occidente hacia la ciudad de Honda para articular el flujo de productos y viajeros hacia el exterior; y por el norte, para vincular definitivamente a Bogotá con el resto del país, desde Zipaquirá.

El 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, entre otros.

El primer conjunto arquitectónico de la estación inicialmente más que una estación fue considerada una casa grande e inadecuada al servicio de pasajeros y carga, en ella cada administración propuso arreglos y mejoras que solo llevaron a la decadencia del edificio y la correspondiente necesidad de remplazarlo. Como soporte a lo anterior se muestra un fragmento del Informe del Ferrocarril de la Sabana a la Gobernación de Cundinamarca en 1897, en el que se muestra el estado de las estaciones: *“Estación de Bogotá. La construcción de la bodega en esta*



*es urgente pues la carga está sufriendo los perjuicios de la intemperie.” (Universidad Nacional, 2011, p. 30).*

*“Urge necesariamente que Bogotá tenga un Ferrocarril de la Sabana una verdadera estación que dé al público las comodidades a que tiene derecho. Lo que hay no merece el nombre de estación: Una casa vieja, enramadas una casita de pesebre santafereño, remiendos y más remiendos, todo costoso e inadecuado y sin plan ninguno. A los pasajeros los deja el tren en medio de un gran patio, y si la llegada corresponde con un aguacero, bien mojados ganan los corredores de la casa; esto que es malo para el común de la gente, es gravísimo para los que llegan de nuestras tierras calientes, y más para los enfermos, como hemos tenido ocasión de comprobarlo por desgracia.” (Universidad Nacional, 2011, p. 32)*



*Figura 7-Estación de la Sabana La Gran estación- 1914*

Muestra la primera construcción de la Estación de La Sabana, con una construcción de un nivel y características coloniales. Recuperado de <https://villegaseditores.com/contenidos/76334.jpg>

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 cuanto a la autoría del proyecto un artículo de la revista Cromos hace referencia al señor Santamaría quien realizó los planos para empezar a ejecutar el proyecto “(...) Zapata antiguo gerente del ferrocarril de la Sabana, ideó la construcción de una estación ferroviaria, que, por su capacidad y mérito artístico, estuviese a la altura de las de otras ciudades de Sur América.

Al efecto encargo de la obra al señor Santamaría, quien concibió los planos y las bases que sirvieron para llevar a cabo la construcción del edificio, a excepción de la fachada cuyo presupuesto se consideró demasiado costoso para la empresa(...)” (Universidad Nacional, 2011, pag. 33). Sin embargo, luego se aclaró que el autor de la fachada de la sala de espera a William Lidstone.

Este edificio funcionaba como el edificio Central Estación de la Sabana. Se encontró un artículo de la revista "Cromos" de Julio 21 de 1917 (Universidad Nacional, 2011, p. 34), en donde se describe como se compone este objeto:

*“El cuerpo central o sea el de cabeza de la estación es de dos pisos, con fachada de orden compuesto y su planta alta distribuida y destinada para la administración general de la empresa; la baja está distribuida, para parte del servicio de pasajeros, en salones de espera, expendios de tiquetes de primera y segunda clase, correos, transportes urbanos, bar., escusados etc. Los cuerpos laterales ambos con acceso a calles públicas, son de una sola planta y destinados el oriental exclusivamente a la salida de pasajeros de toda clase, a la entrega de equipajes, correos y bestias; y el occidental, a entrada de foto). pasajeros de tercera clase, oficinas de jefe de estación, telégrafo etc.”*



*Figura 8-Fachada Edificio Central Estación de la Sabana 1917*

Muestra la fachada principal de la estación de la Sabana construida de 1911 a 1917. Recuperado de <https://villegaseditores.com/contenidos/76337.jpg>

Otro elemento importante que conforma el conjunto arquitectónico de la Estación de La Sabana en la Estación del Sur. Los primeros edificios del ferrocarril del Sur hacen referencia a bodegas de las cuales no hay aún certeza que sean las mismas que existen en el predio de la Sabana, además, 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, según lo registró la revista "Cromos" que publicó un artículo, que registró además el acuerdo de esta empresa con el ferrocarril del Nordeste para el uso de la nueva estación:

*"La inauguración de la Estación del Ferrocarril del Sur. Mañana se inaugurará solemnemente esta estación- Construida por orden del Doctor Aquilino Villegas, ministro que fue de Obras Públicas, aunque la tal estación era del todo necesaria en pro de negarse hoy su conveniencia, sobre todo después de que el doctor Laureano Gómez, ordeno el angostamiento de la línea del ferrocarril de la Sabana." (Universidad Nacional, 2011, p. 34)*



*Figura 9-Fachada Edificio Estación del Sur 1926*

Muestra la fachada principal de La Estación del Sur en 1926 luego transformada. Recuperado de <https://villegaseditores.com/contenidos/76337.jpg>



7. Cronología Edificio Estación de La Sabana

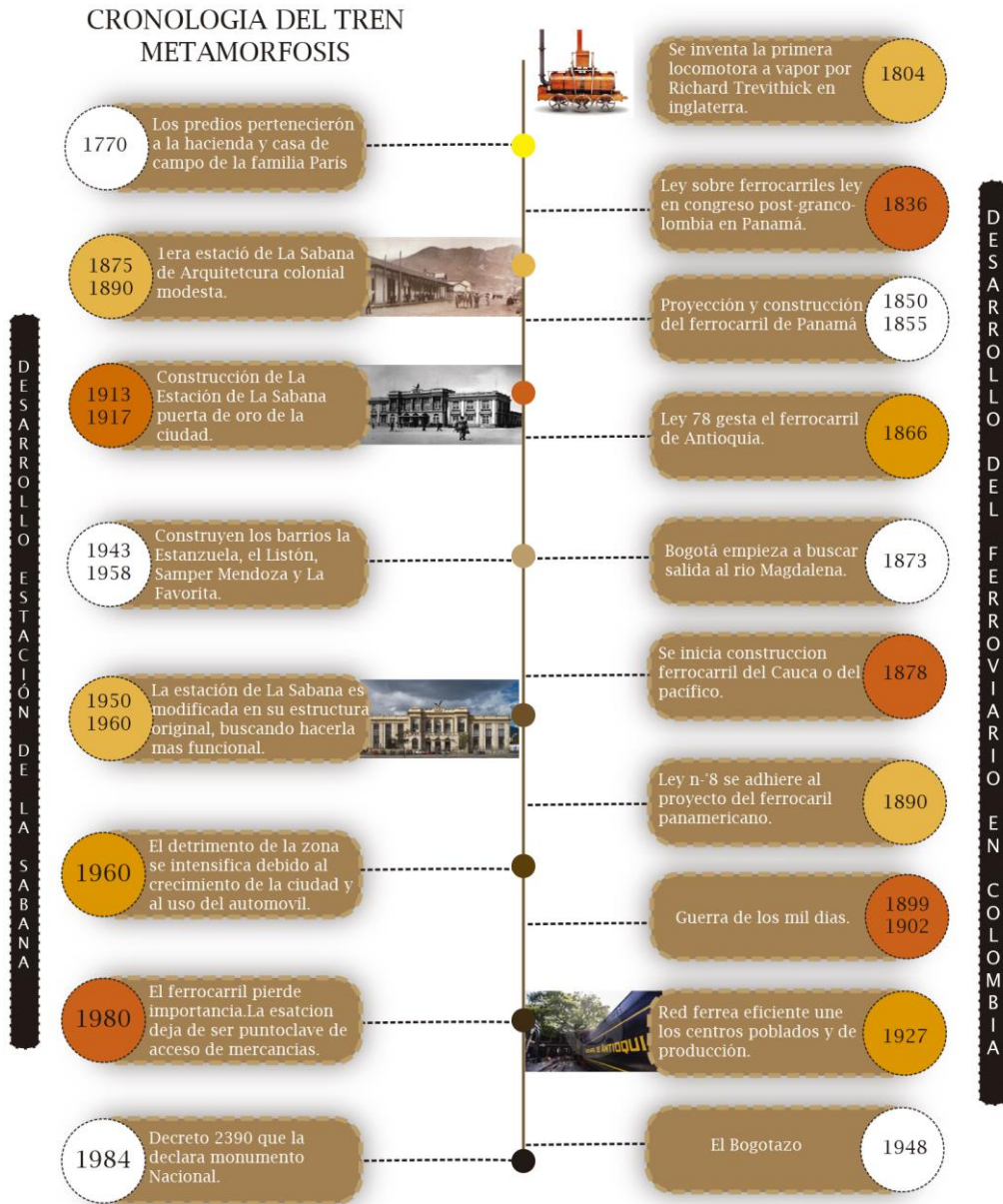


Figura 10-Línea de tiempo Estación de La Sabana

Muestra información de la historia y transformación del auge ferroviario a nivel nacional y las modificaciones a la estación central. Elaboración propia. Imágenes recuperadas de <https://bitcorasdebogota.blogspot.com/2006/05/breve-historia-de-la-estacion-de-la.html>-Elaboracion

## 8. Crecimiento de Bogotá relacionado con las Líneas Férreas

Para el análisis histórico-urbano, nos basamos en la reconstrucción elaborada por el Plan Especial de Manejo y Protección realizado por el Ministerio de Cultura, junto con la Universidad Nacional, donde se realizan varios gráficos con el crecimiento de la ciudad en varios periodos de tiempo.

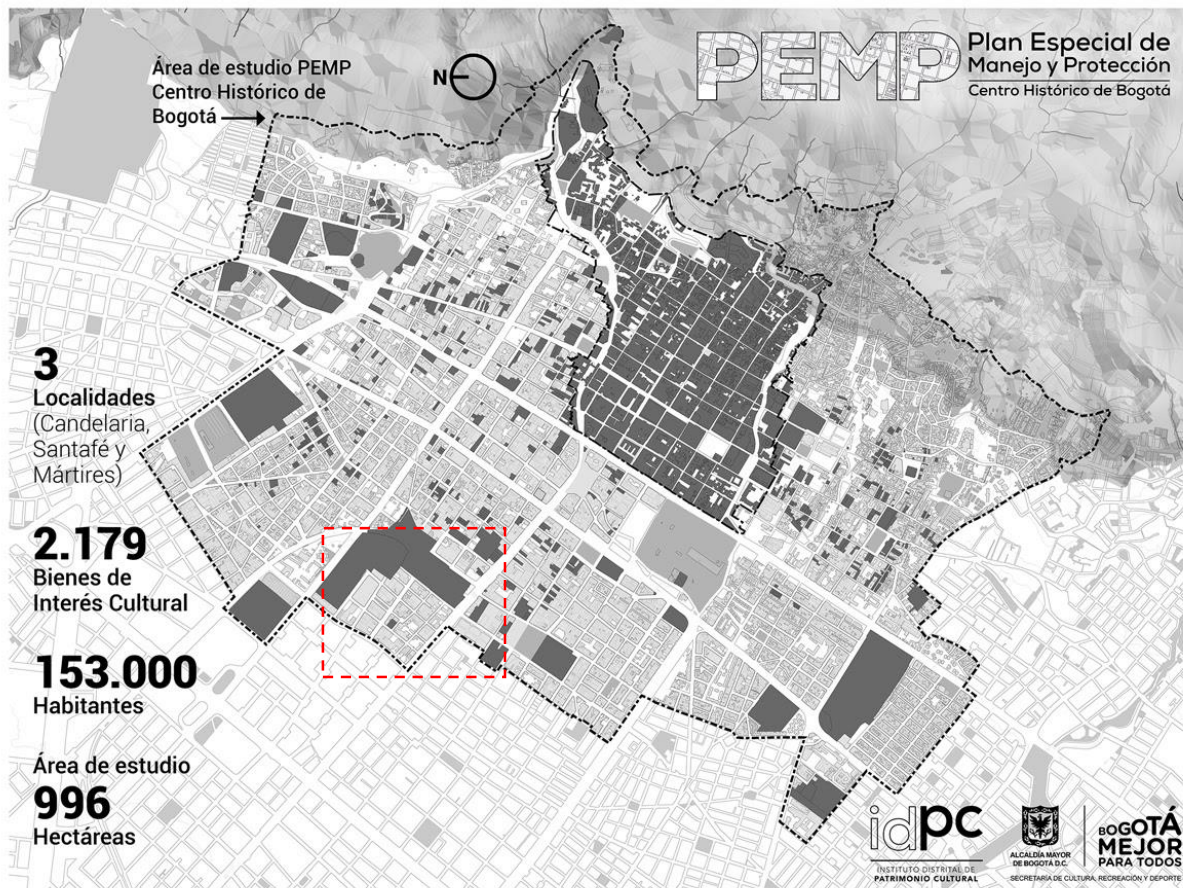


Figura 11-Crecimiento de Bogotá PEMP

Muestra el crecimiento de Bogotá y su expansión estudio de la Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/pemimg.jpg>

En 1930 el auge del conjunto ferroviario que aún vertía todo su movimiento de pasajeros y mercancías sobre la Calle 13, permitió observar la consolidación de la actividad comercial e industrial sobre dicho eje. Además, presenta los desarrollos urbanos en vivienda de nuevos



barrios en los que colindan vecinos prósperos que construyeron sus habitaciones, negocios y edificios para hoteles, con barrios de habitación para obreros como el de San Vicente de Paúl, barrios de casas esmeradas como los de La Favorita o La Sabana; o edificios institucionales hospitalarios y educativos, que complementan la idea de barrio para vivienda y atestiguan el vigor del nuevo sector institucional, que extendió definitivamente hacia occidente las funciones del Centro tradicional urbano. El ferrocarril de la Sabana buscaba conectar a la capital de la nación Bogotá con el distrito de Facatativá en un punto conocido como los Manzanos y para llevar otra línea transversal que uniera la ciudad de Zipaquirá con el punto denominado la Boca del Monte de la Mesa. Además, El Barrio el Listón constituía un sector residencial **cuya parcelación de 1943** estuvo a cargo de la firma Ospinas y Compañía S.A." Fue considerado como un barrio obrero que "abarcaba de la calle 18 a la calle 20 y de la carrera 15 a la 19, allí se encontraban numerosos inquilinatos. A modo de conclusión se realiza un gráfico con la evolución del conjunto arquitectónico de La Estación de la Sabana en comparación con acontecimientos importantes del ferrocarril en general.

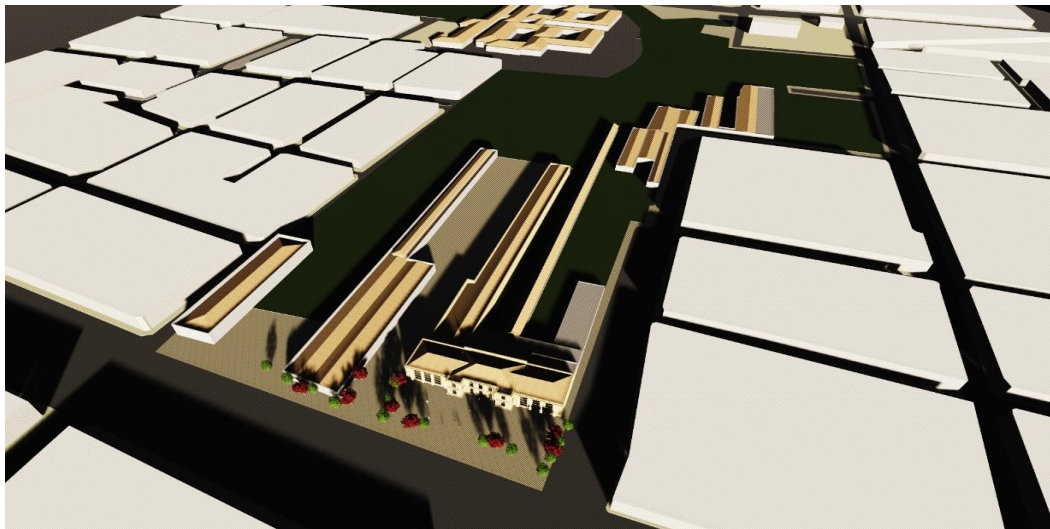


Figura 12-Imagen Estación de la Sabana Render  
Muestra la Estación de la Sabana en la actualidad. Fuente propia.

### 9. Análisis Macro: El paisaje, el espacio público y de los Mártires

El paisaje es una de las características que fundamentan cualquier lugar, esto ligado al contexto, su gente y cada una de las premisas que forman una pieza urbana. De esta manera podemos entender la localidad de Los Mártires como un lugar lleno de formas y dinámicas que a simple vista demuestran aspectos morfológicos marcados y evidentes desde el espacio público hasta su misma arquitectura. La localidad presenta un legado de patrimonio a través de sus monumentos y nodos culturales desarrollados a través del tiempo y sus memorias. Su gran extensión acoge grandes tramos viales como lo son la calle 13 y la Avenida de Los Comuneros que se muestran de forma abrupta, como fronteras urbanas que impiden permeabilidad e integración con la ciudad. Los Mártires es un espacio de la ciudad que manifiesta deterioro desde la vista urbana, hasta sus dinámicas sociales esto con relación a la concentración de usos comerciales, seccionados en varias tipologías, lo cual no permite multifuncionalidad y variedad de actividades que relacionen de forma permanente a la población.



*Figura 13-Vista aérea de Los Mártires-Bogotá*

Muestra la morfología del lugar a intervenir. Recuperado de: "[https://mir-s3-cdnf.behance.net/project\\_563635c6b7cae.png](https://mir-s3-cdnf.behance.net/project_563635c6b7cae.png)"



El trazado ortogonal que presenta el lugar en la mayoría de sus secciones urbanas se conjuga con fases viales diagonales, buscando una conectividad más directa localizando en sus puntos medios plazas pequeñas o parques de bolsillo. La localidad a través de sus monumentos y edificaciones patrimoniales generó sitios de interés que con el tiempo y el pasar de los años entregó una pátina despreciada y convertida en deterioro, abandono y detrimento social.



Figura 14-Análisis de la pieza de intervención-Zonas de oportunidad

Muestra las zonas de oportunidad. Elaboración propia

La estrategia gubernamental de declaratorias tipológicas patrimoniales hacia los edificios que hoy son pacientes del desintegro y el olvido, no han sido de gran aporte para los mismos, ya que se efectúa como una manera de liberar inmuebles de impuestos prediales, donde al declararse patrimonio se establecen como inmuebles sin estrato que se vuelven cargas para la

ciudad poco productivos en la mayoría de los casos; esto debido a la visual errónea de los edificios como cargas y no como las oportunidades de desarrollo urbano, a través de la memoria que estos representan como es el caso de la Estación de La Sabana

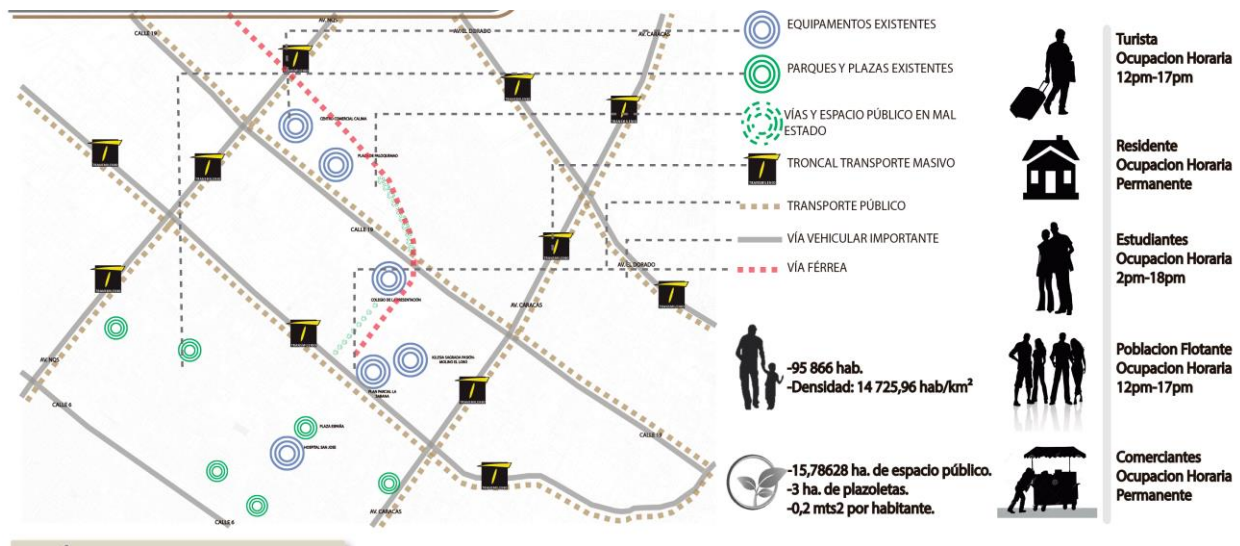


Figura 15-Usuarios y puntos estratégicos

Muestra las zonas de equipamientos, transporte, vías espacio público. Elaboración propia

La consolidación del comercio informal, la invasión del espacio público, la no valoración del recurso patrimonial como lo son gran variedad de edificios y plazas, la fragmentación urbana que representan las vías periféricas, el olvido del tren como oportunidad de transporte, el desintegro social a través de zonas de delincuencia y drogadicción son las más grandes formas de detrimento que convierten a la localidad de Los Mártires en una zona despreciada y olvidada, teniendo en cuenta que presenta la mayor parte de la memoria urbana transportada y consolidada a través de su arquitectura.

### 10. Análisis Meso: Entendimiento del Contexto a través de sus sectores inmediatos

A nivel Meso se analizaron cuatro sectores aferentes al conjunto arquitectónico de La Sabana, se realizaron 4 fichas de análisis con las que se evaluó la calidad del espacio público en escalas que van de **Bueno, Aceptable, Regular a Deficiente**. También se analizó la morfología del sector y se calculó el porcentaje aproximado de ocupación, además una aproximación a los usos existentes, para llegar finalmente a identificar la vocación del sector.

En un primer sector ubicado entre la carrera 13 y carrera 19 se encontró que el espacio público está en **Deficiente** estado, ya que cuenta con un grado de deterioro importante, el uso predominante es el **Residencial** con **40%** aproximadamente.

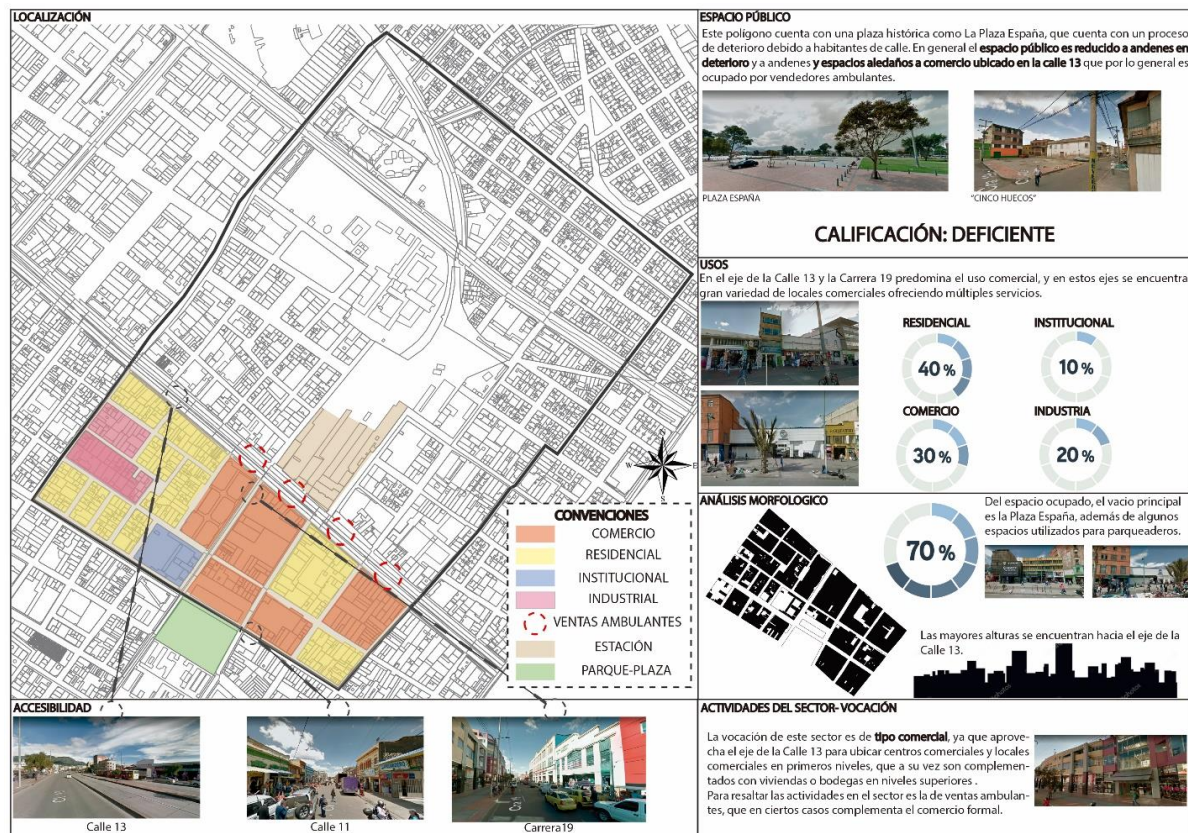


Figura 16-Ficha de análisis Zona 1-Sector de intervención Estación de La Sabana

Muestra el análisis morfológico, de espacio público y de vocación del sector. Elaboración propia.



Además se encontró que cuenta con **70%** de ocupación, pero sus espacios abiertos no son aprovechados por la comunidad. Finalmente, la vocación de este sector es de tipo **Comercial** ubicados en ejes viales.

En un segundo sector ubicado entre la calle 13 y calle 19 se encontró que el espacio público está en **Aceptable** estado, ya que cuenta con importantes separadores viales verdes y varios parques, el uso predominante es el **Residencial** con **40%** aproximadamente; además se encontró que cuenta con **60%** de ocupación y sus espacios abiertos son aprovechados por la comunidad. Finalmente, la vocación de este sector es de tipo **Residencial**, aunque destacan equipamientos como colegios y demás.

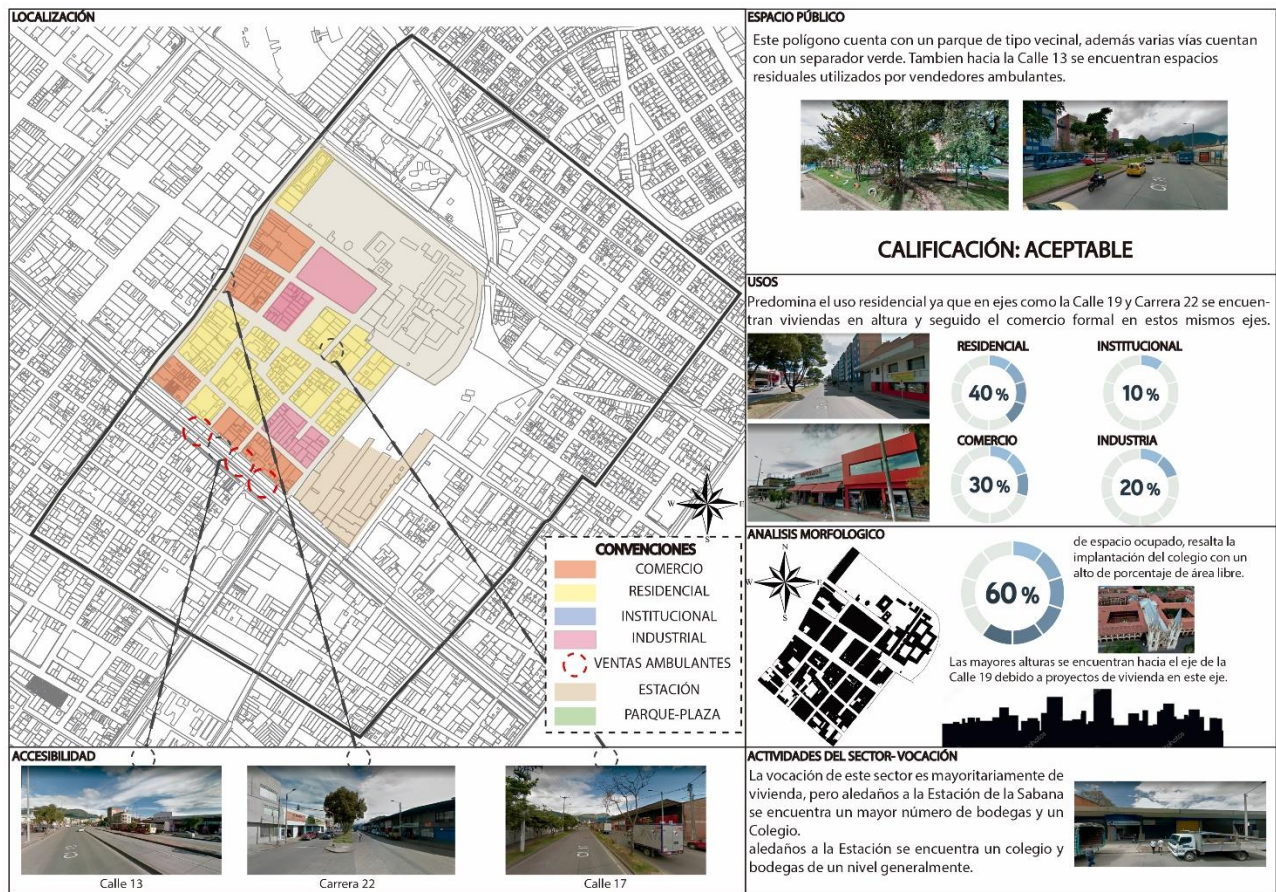


Figura 17-Ficha de análisis Zona 2-Sector de intervención Estación de La Sabana

Muestra el análisis morfológico, de espacio público y de vocación del sector. Elaboración propia.

En un tercer sector ubicado entre la carrera 16 y carrera 18 se encontró que el espacio público está en **Deficiente** estado, ya que no cuenta con parques ni espacios comunes, el uso predominante es el **Residencial** con **60%** aproximadamente; además se encontró que cuenta con **80%** de ocupación y donde se observa que no hay espacio abiertos a la comunidad.

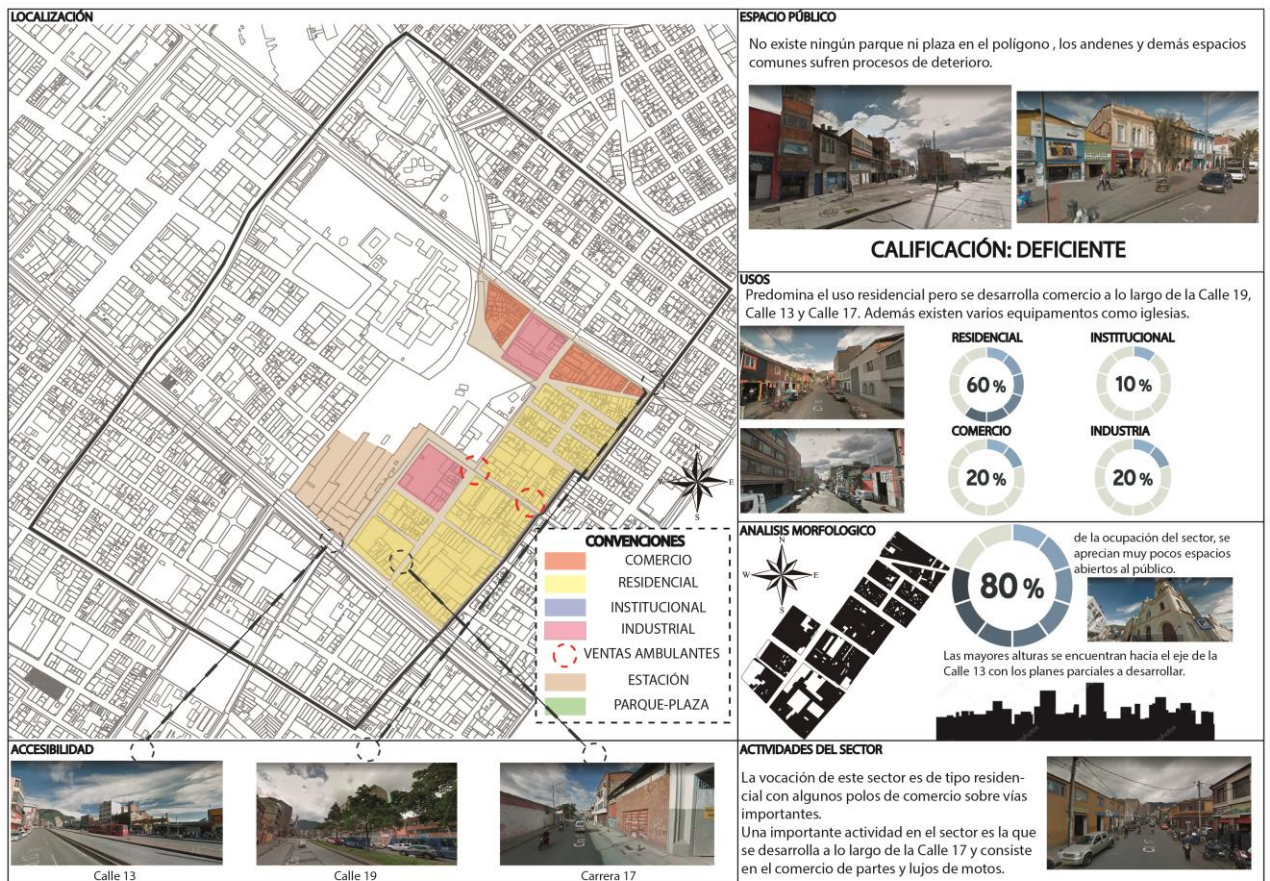


Figura 18-Ficha de análisis Zona 3-Sector de intervención Estación de La Sabana

Muestra el análisis morfolico, de espacio público y de vocación del sector. Elaboración propia.

Finalmente, en el sector ubicado entre la calle 19 y calle 22 se encontró que el espacio público está en **Aceptable** estado, ya que cuenta con algunos espacios verdes, el uso predominante es el **Residencial** con **60%** aproximadamente; además se encontró que



cuenta con **70%** de ocupación y donde se observa que no hay espacios abiertos a la comunidad. La vocación de este sector es de tipo **Residencial**, salvo algunas bodegas ubicados en la calle 19.

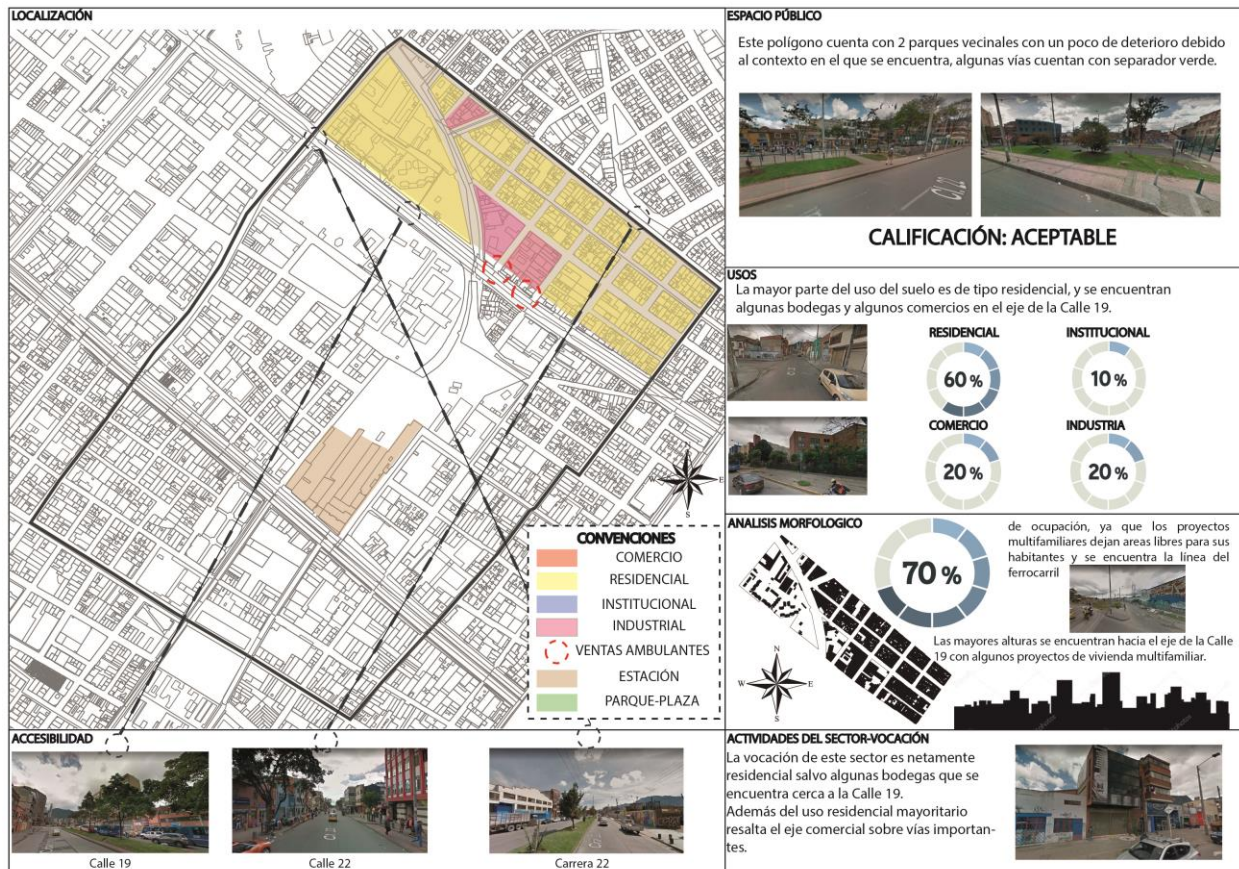


Figura 19-Ficha de análisis Zona 4-Sector de intervención Estación de La Sabana  
Muestra el análisis morfolico, de espacio público y de vocación del sector. Elaboración propia.

### 11. Análisis Micro: El lugar desde la perspectiva del tren

Cada lugar cuenta con elementos que le permiten la mejor apreciación del paisaje ya sea a través de zonas icónicas o de edificios representativos, es el caso de La Estación de la Sabana que es compartida entre el barrio El Listón y La favorita quienes, a pesar de estar en su contexto, inmediato han sido los más perjudicados a raíz del abandono progresivo que esta presenta



Figura 20-Diagrama de composición, posibles conexiones para la permeabilidad  
Muestra un análisis de composición del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

El barrio el Listón presenta una variedad de colores y texturas a través las fachadas de las casas que han sido transformadas por el clima y el pasar de los años, la singularidad de sus



cubiertas a cuatro o seis aguas, de inclinaciones no tan pronunciadas, pero de materialidades contundentes, plasman el pasar de una época congelando recuerdos y melancolía.

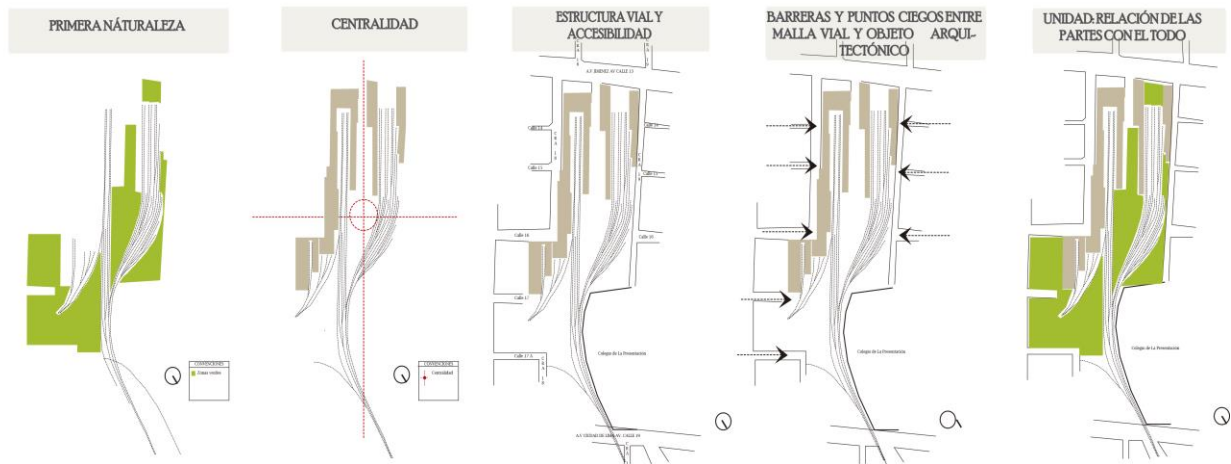


Figura 21-Análisis elementos de la pieza urbana.

Muestra Análisis elementos del paisaje, de la pieza a intervenir y las problemáticas urbanas a solucionar. Fuente propia.



Figura 22-Composición arquitectónica de La Estación de La Sabana

Muestra la composición del conjunto arquitectónico. Recuperado de: [https://www.turistren.com.co/?page\\_id=151](https://www.turistren.com.co/?page_id=151), <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/trece-razones-para-subirse-al-tren-turistico-de-la-sabana>.



Se identifican zonas de actividades notables, donde la aglomeración de la gente es de gran evidencia, la apreciación del paisaje y su combinación a través de la ortogonalidad del lugar y cada una de las formas, recorridos y permanencias que presenta La Estación de La Sabana a través de cada uno de sus espacios son los que el Arquitecto Mariano Santamaría ideó en esta pieza invaluable de arquitectura, propia de nuestros orígenes como la ciudad consolidada que nos heredó La Gran Colombia.

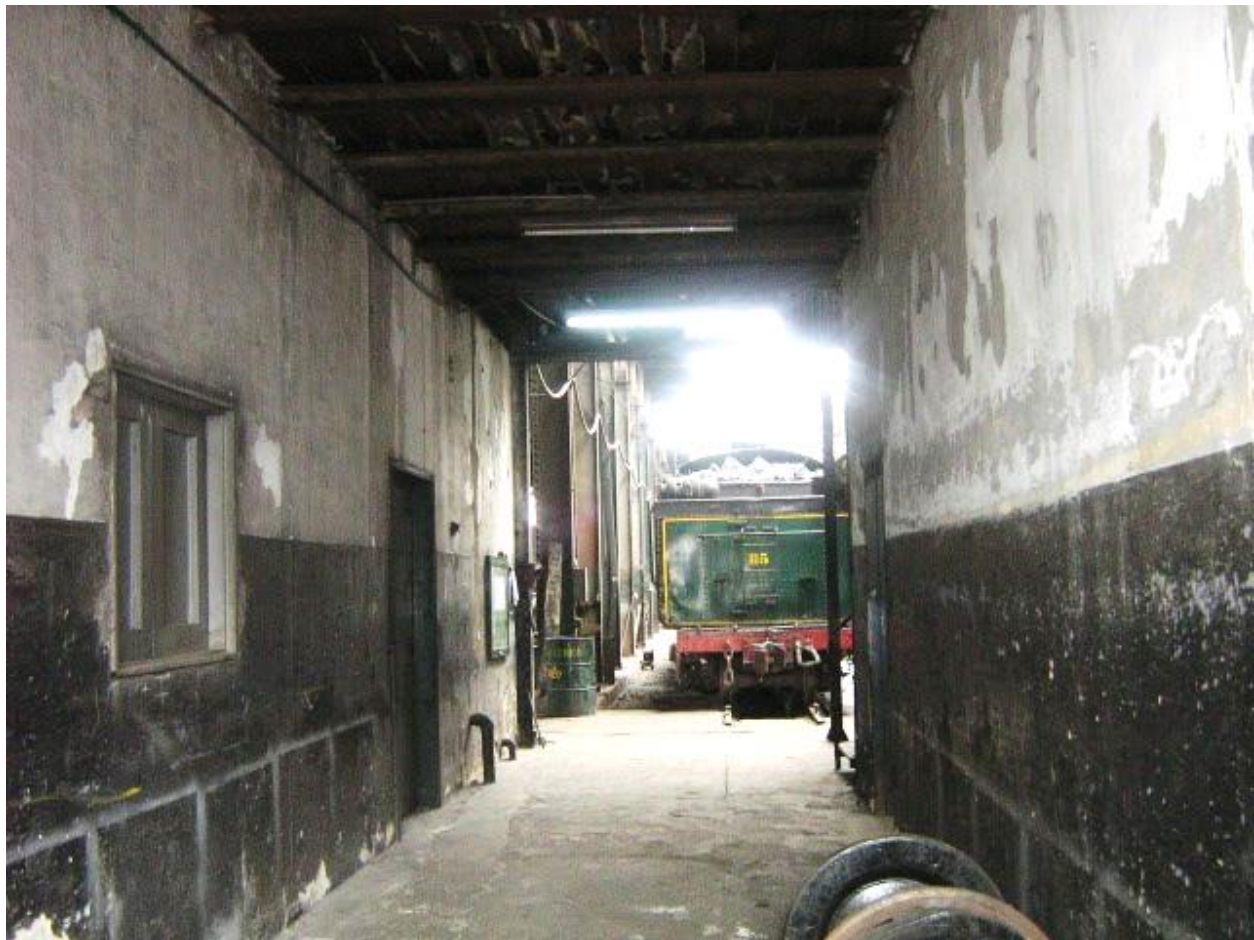


Figura 23-Imagen pasillo interior Estación de La Sabana

Imagen de la perspectiva de la estación. Fuente: <http://losmartiresbogota.blogspot.com/2010/04/estacion-de-la-sabana-el-edificio-se.html>

## 12. Aspectos metodológicos

Se realizará una recolección de datos a partir de instrumentos de diseño propio, donde se buscará información pertinente para la realización del proyecto los instrumentos base diseñados para ser aplicados en la población aferente al sector de La Estación de La Sabana, que constara de una ficha bibliográfica, una ficha de análisis documental, ficha de análisis de referentes, ficha de análisis fotográfico y finalmente una encuesta con la intención de entender con claridad las necesidades de la población del sector.

Además se realizaran fichas de resumen de los textos utilizados para el marco histórico y teorico para sintetizar la información recolectada y asi ser más objetivos en la información a utilizar.

UNIVERSIDAD La Gran Colombia		FICHA DE ANALISIS DE REFERENTES	
Fecha:			
Titulo:			
Autor(es):			
Localización:		Idioma en el que se encuentra el referente:	
Recuperado de (Fuente):			
Tipo de referente:			
ARQUITECTONICO <input type="checkbox"/>	URBANO <input type="checkbox"/>	HISTORICO O TEORICO <input type="checkbox"/>	
Descripción:			
Fotografías de referente:		Datos Clave:	
Conclusiones o comentarios:			

Diseño de Formato Propio/ Bladimir Garcia Cuervo

Figura 24-Ficha de análisis de referentes como instrumento de investigación

Ejemplo de uno de los instrumentos desarrollados para la elaboración de la investigación.Elaboracion propia.

### 13. Referentes temáticos

Se analizarán referentes de diseño en Espacio Público, intervenciones en Estaciones de tren a nivel internacional, y por último un referente de propuesta de espacio público en torno a edificios con carácter patrimonial como lo es El Parque de la Villette. De allí se procede a escoger conceptos de diseño para poder dar respuesta a las dinámicas existentes en el sector.

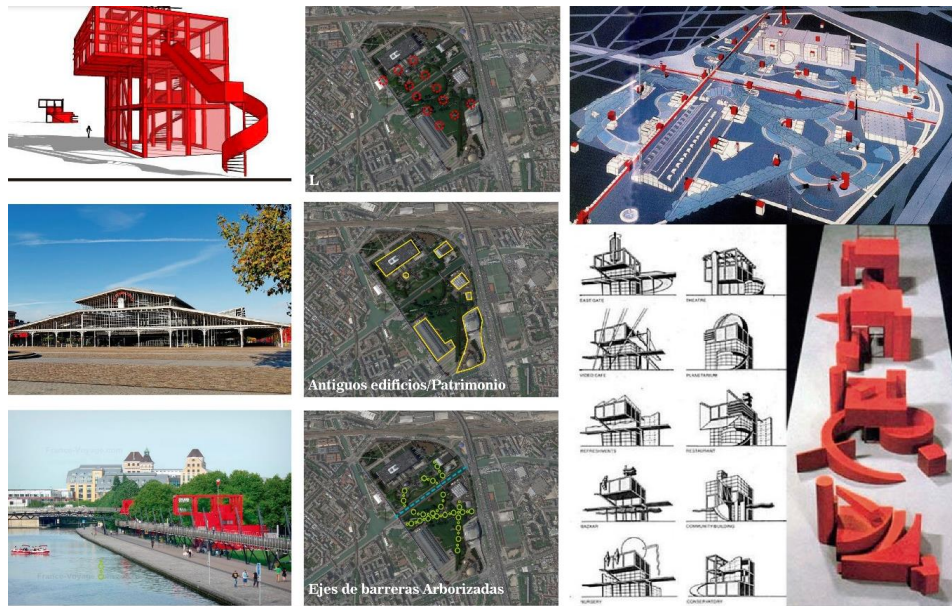


Figura 25-Análisis de referentes-Parque La Villette Paris

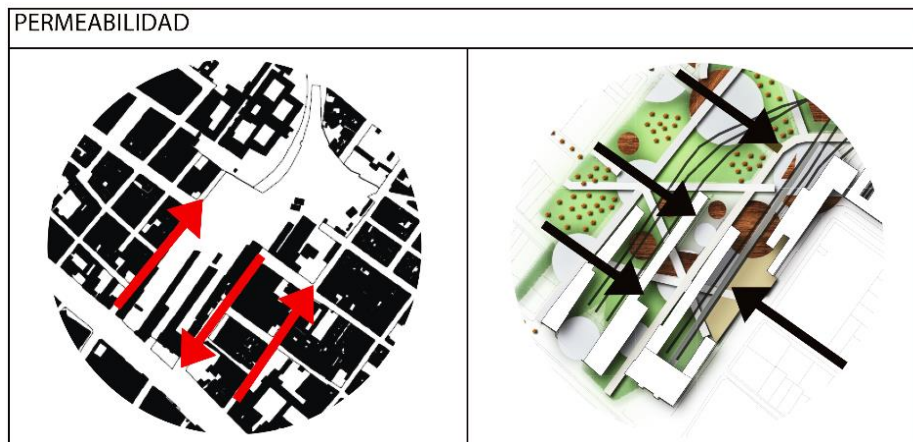
Referente de diseño para la propuesta del parque Museo. Recuperado de: <https://www.archdaily.co/co/767793/clasicos-de-la-arquitectura-parc-de-la-villette-bernard-tschumi-architects>

El análisis de los mismos permitió entender el lugar a través de elementos del paisaje, como ejes verdes arborizados, circulaciones y permanencias, además de patrones como mallas o formas para localizar nodos dentro del parque como lo hizo el arquitecto Bernard Tschumi en París; con el icónico parque la Villette diseñado con el objetivo de dar una sensación verde al lugar, restaurando el antiguo matadero de París y así revitalizar dando otras miradas, permitiendo al usuario calidad espacial a través del patrimonio, con arte y escultura. Finalmente localizó ciertos elementos deconstructivistas como lo fueron los “Folie” que consistían en una serie de elementos metálicos rojos los cuales marcaban jerarquías independientes en el parque con ideales como, la lectura independiente entre los usuarios y el uso de los mismos de formas diferentes.

#### 14. Propuesta de intervención y revitalización

Los conceptos iniciales de diseño y una primera idea, consistieron en que el espacio público que se revitalize en la Estación de la Sabana y los edificios con características patrimoniales, buscará tener una identidad de parque con características industriales, relacionadas con las actividades desarrolladas en el pasado.

Además de las características industriales se utilizan conceptos como el encuentro, la memoria, emociones y actividades que tuvieran relación con el tren en el pasado. En cuanto a conceptos arquitectónicos se emplearon conceptos como la Permeabilidad, la Legibilidad en cuanto a Nodos, Bordes y Recorridos e Hitos; y por último la Variedad o Versatilidad. Primero en el concepto de Permeabilidad, lo que se busca con este concepto, es conectar el conjunto arquitectónico con las actividades del sector y posteriormente con la ciudad. Todo lo anterior mediante espacio público que responda a las dinámicas existentes del sector.



*Figura 26-Concepto diseño- permeabilidad*

Muestra lugares a permear del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

En cuanto a los Nodos, se busca dar significado al espacio público, y que en estos nodos se desarrollen las múltiples actividades y le den un valor importante a cada lugar.

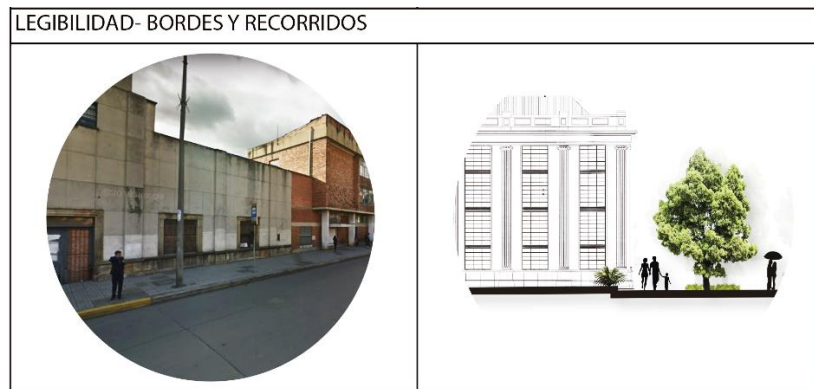




*Figura 27-Concepto de diseño-nodos*

Muestra lugares a conectar por medio de nodos del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

Para el concepto Bordes y Recorridos se busca que los recorridos que actualmente hay en torno al conjunto arquitectónico, cambien, y proporcionen una mayor importancia a los edificios con características patrimoniales.



*Figura 28-Concepto diseño-bordes y recorridos*

Muestra lugares a permear por medio de espacio público del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

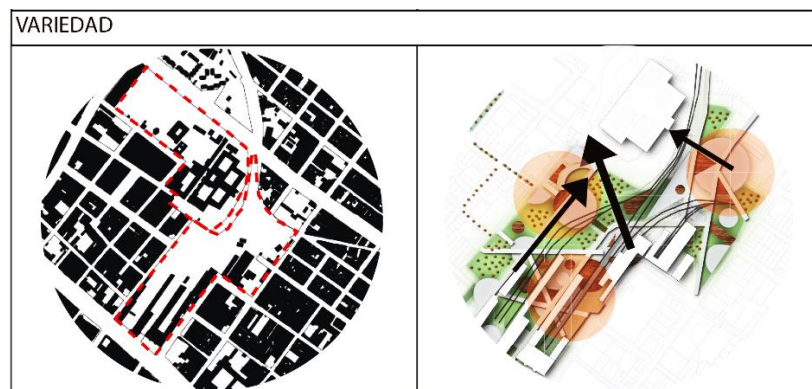
En cuanto los Hitos, se utilizan como concepto para poder caracterizar un lugar, además de la necesidad de que sean fácilmente reconocidos por los usuarios. Otro punto a resaltar es que dotaría de un nuevo significado al sector.



*Figura 29-Concepto diseño- hitos*

Muestra lugares a diseñar como hitos por medio de espacio público del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

Para finalizar la Versatilidad o Variedad de los espacios a proponer son los que van a dar respuesta al termino Polisémico, ya que una idea principal del proyecto es que se responda a las dinámicas existentes en el sector.



*Figura 30-Concepto de diseño- Versatilidad- Variedad*

Muestra lugares a intervenir por medio de espacio público del conjunto arquitectónico. Fuente propia.

### 14.1 Criterios y relaciones para la propuesta

La intervención Arquitectónica y urbana del sector del Listón se analizó de diferentes maneras esto surge luego de un análisis, Macro, Meso y Micro lo que nos indicó de forma evidente una necesidad de resolución de problemáticas existentes generadas a partir de dinámicas de toxicidad urbana que cada vez toman más fuerza. La huella morfológica del lugar y cada uno de sus lugares icónicos se tuvieron en cuenta de forma fundamental, para poder disminuir la generalidad de problemáticas existentes, desde la carencia de espacio para la recreación, la concentración de diferentes sectores comerciales que no aportan al mejoramiento del sector, hasta el decaimiento progresivo de La Estación de La Sabana; es posible indicar que la Estación es un símil de cómo el decaimiento y abandono se ha llevado por delante, a la población, a la arquitectura y las formas urbanas patrimoniales del lugar de Intervención.



*Figura 31-Fachada lateral de la Estación -abandono y pérdida de identidad*

Muestra problemáticas urbanas del contexto inmediato a la estación. Recuperador de: [https://mir-s3-cdn-cf.behance.net/project\\_modules/max\\_1200/77747a53557209.593872c56ea72.jpg](https://mir-s3-cdn-cf.behance.net/project_modules/max_1200/77747a53557209.593872c56ea72.jpg)

Luego del análisis de necesidades para el sector se plantearon puntualmente unos conceptos de diseño, cómo lo es La Memoria Urbana, La melancolía, el reencuentro y finalmente la multifuncionalidad trayendolo desde lo polisémico; estos conceptos nos permitieron llegar a implantar unos criterios de diseño que se aplicarán de forma efectiva a la revitalización del lugar sin afectar sus formas patrimoniales ya establecidas.

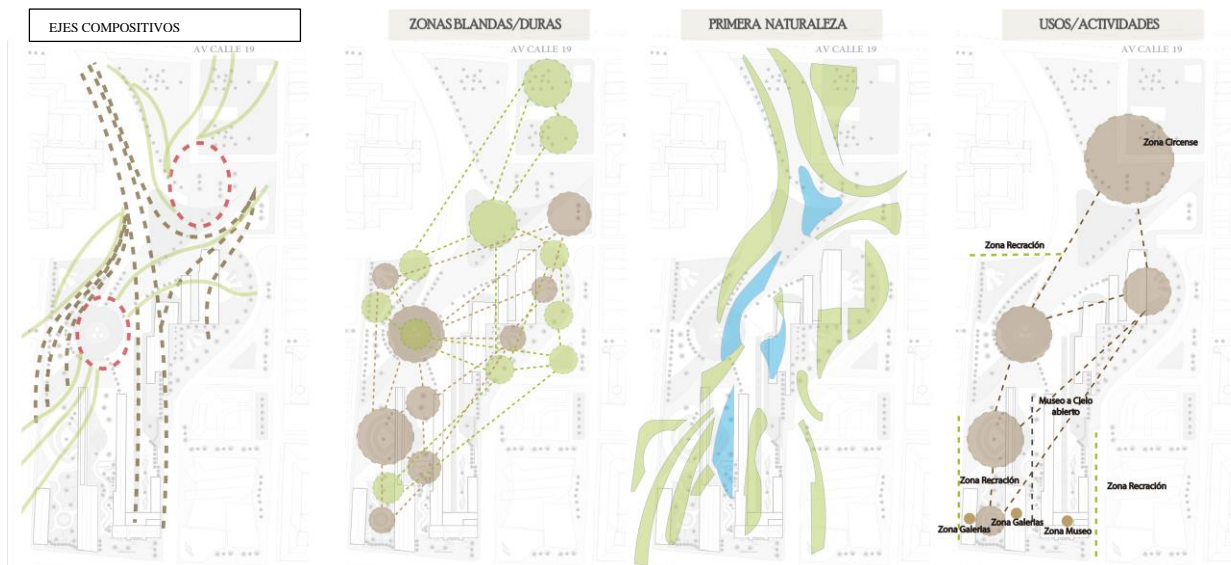


Figura 32-Diagramas de análisis para intervención y diseño

Muestra imágenes de análisis antes de la intervención. Fuente propia.

El diseño partió de la toma de criterios como la neurona tomándolo como elemento de elongación de recorridos que permitirán encuentros y recorridos planteándolos sin orden, sino más bien argumentados desde las ondulaciones que marcan los ferrocarriles de la Estación, otro criterio es la localización de plazoletas en las que se ubicarán elementos esculturales de metal, que se establecerán como puntos de referencia y permitiera una lectura libre del transeúnte; la permeabilidad y transición fueron dos factores primordiales para poder generar operaciones de diseño ya que la pieza completa de la Estación de La Sábana, presenta puntos ciegos que no permiten la circulación y flujos directos.



### 14.2 Operaciones de Diseño

La ejecución de operaciones de diseño surgieron a partir de unos ejes de composición ya establecidos, cómo lo son las ondulaciones de las líneas férreas, la aparición de circunferencias y la cuadrícula que presenta la implantación de La Estación de la Sabana, la cual es un conjunto de bloques que se despliegan de forma lineal, dándole frente a la Calle 13 que es la arteria vial que conecta con la ciudad, pero que a su vez la discrimina, y en paralelo se impone como frontera urbana que divide el sector de una forma muy marcada.

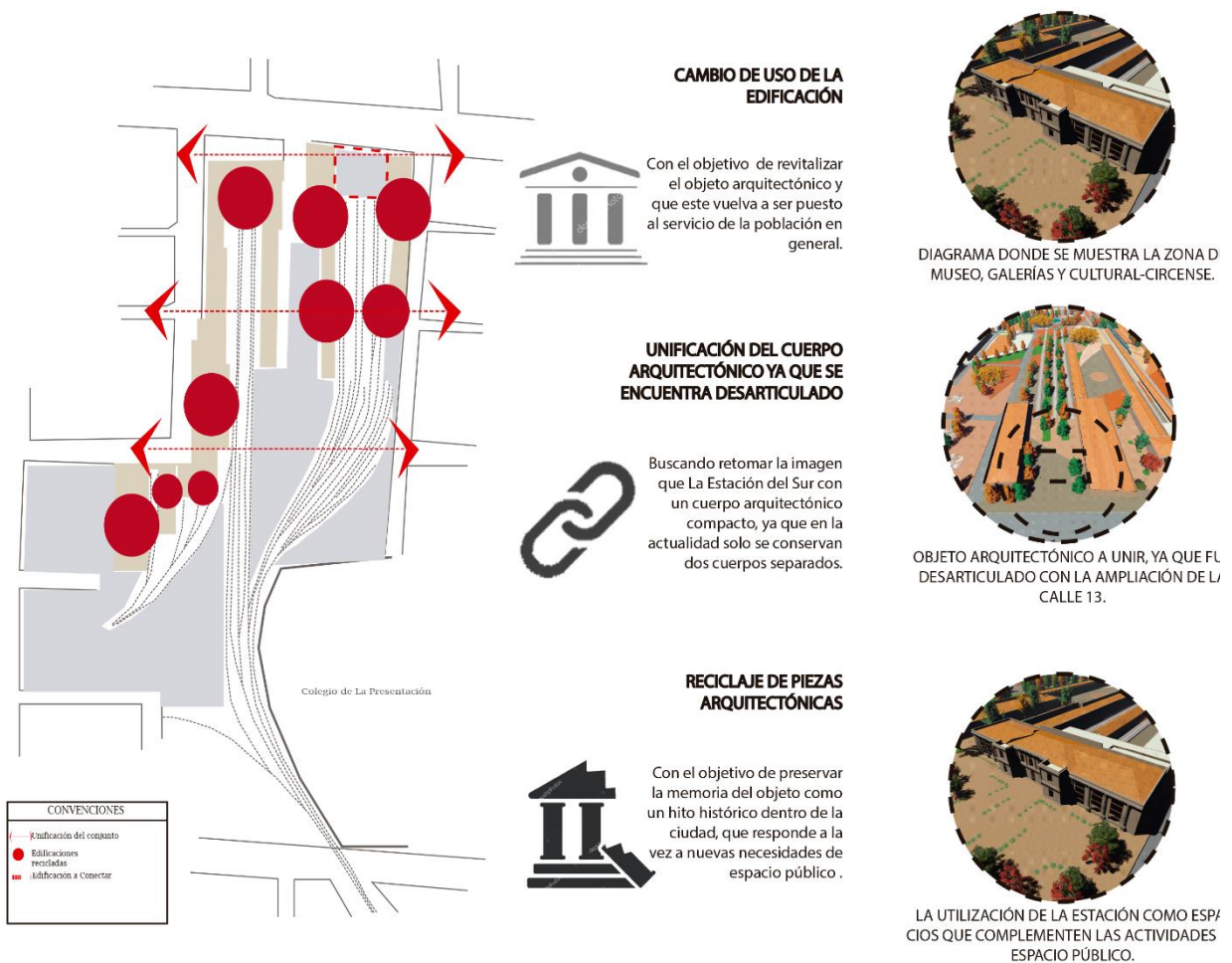


Figura 33- Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización

Se muestran 3 estrategias de revitalización basados en referentes teóricos de patrimonio. Fuente propia.

Para esta zona se establece un Plan Parcial denominado "La Sábana" el cual tiene parte en la ejecución del diseño de la propuesta, el cual se basa en la ocupación de tres manzanas hacia la zona oriental de La Estación de La Sábana propagando vivienda de interés social y prioritaria, lo que sin lugar a dudas se toma como oportunidad de nueva Población y de más usuarios permanentes para nuestra propuesta de intervención y tejido urbano, que se visualiza cómo parque férreo un lugar de encuentro y apreciación del patrimonio.

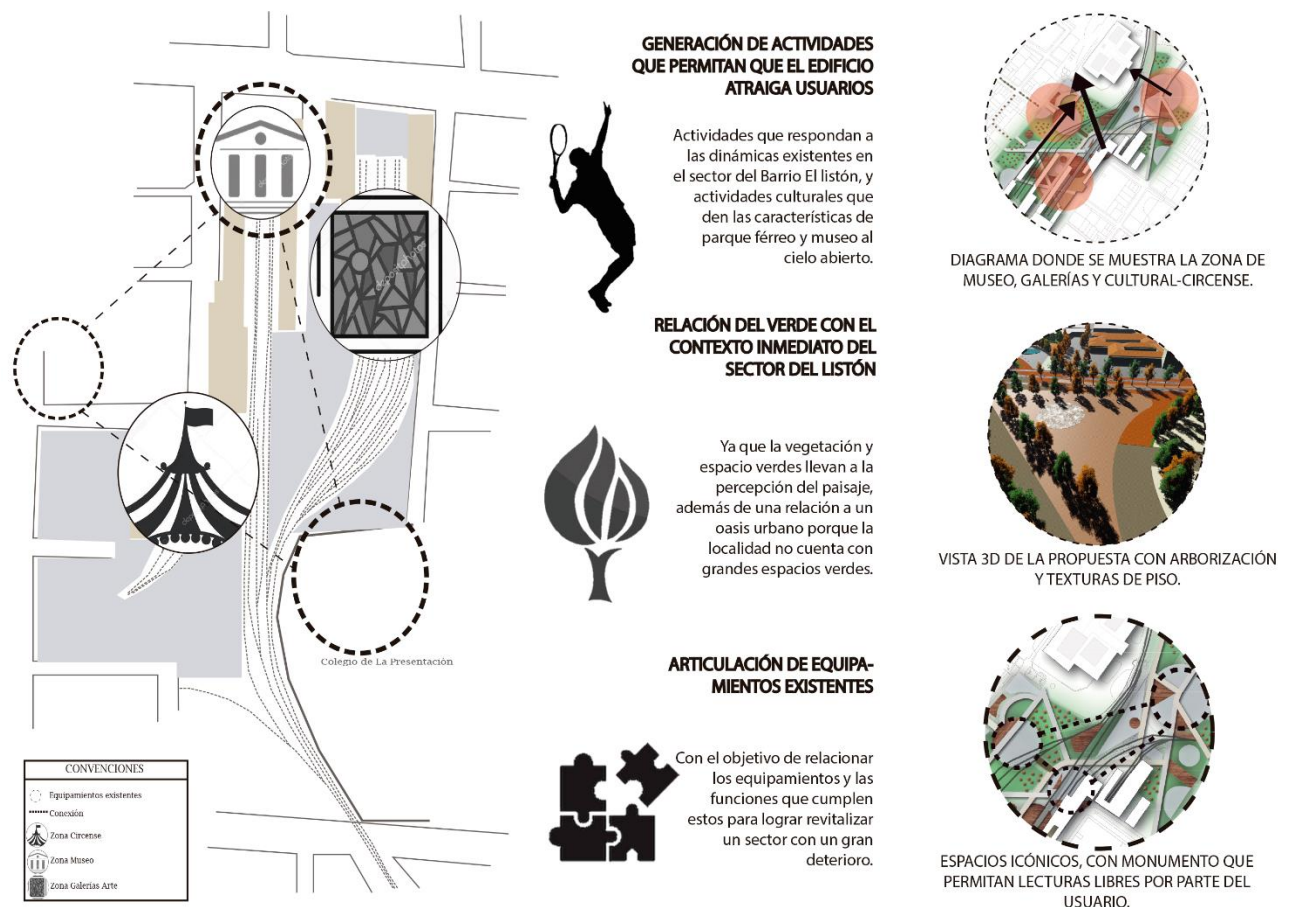


Figura 34- Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización

Se muestran 3 estrategias de revitalización basados en referentes teóricos de patrimonio. Fuente propia.

A partir de los conceptos, criterios, ejes de composición, morfología del lugar y el Plan Parcial pre existente surge la propuesta Urbana, a través de unas primeras zonificaciones del lugar, estableciendo circulaciones y permanencias, una serie de flujos y recorridos, permitiendo así un paseo para disfrutar del patrimonio, que cómo icono nos presenta la Estación, El Colegio de Nuestra Señora de La Presentación, La Plaza España y hasta los nodos existentes como lo son los equipamientos inmediatos al eje de la Calle 22 como lo son Paloquemao y el Centro Comercial Calima; estos desde la vista general de impacto de la propuesta, donde el Barrio El Listón es el contexto que localiza a La Estación de la Sábana como la principal protagonista.

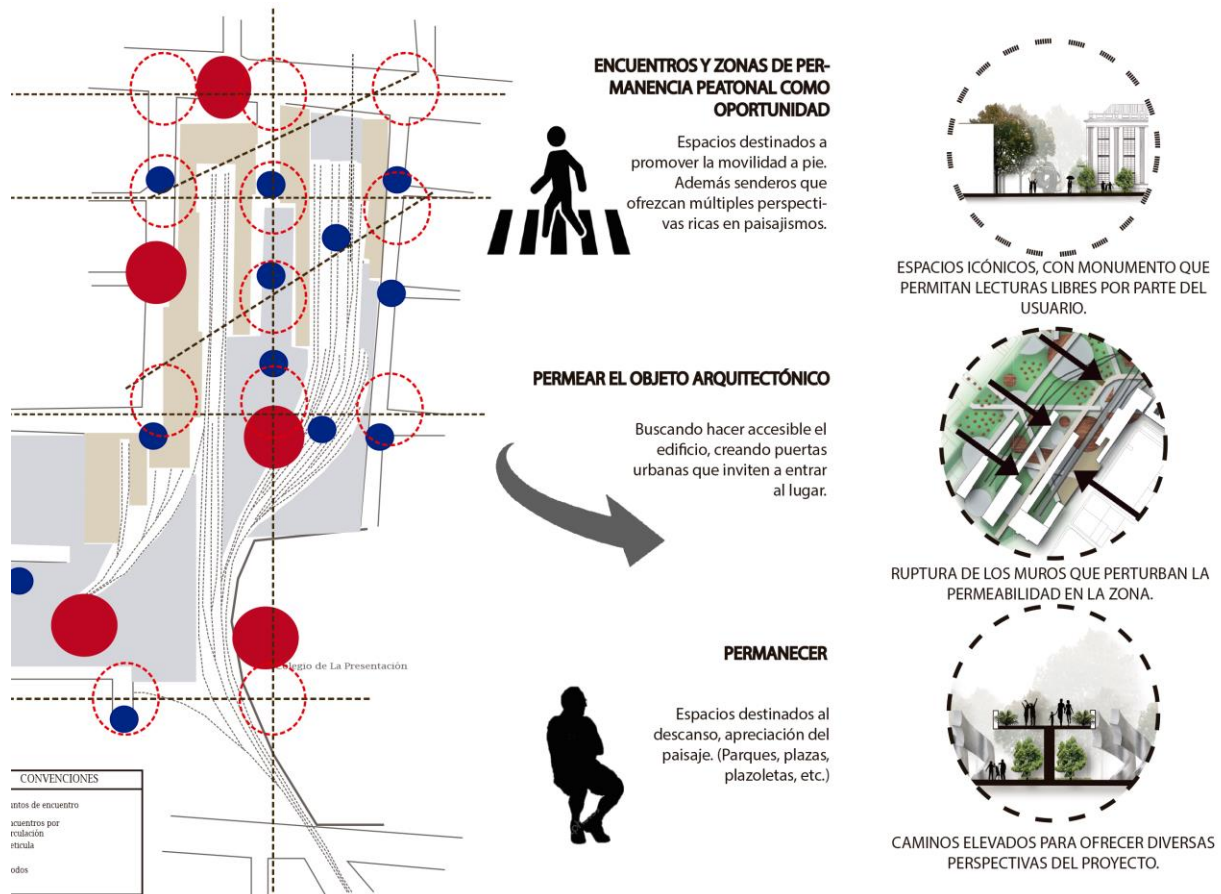


Figura 35- Aplicación de estrategias de intervención para la revitalización

Se muestran 3 estrategias de revitalización basados en referentes teóricos de patrimonio. Fuente propia.

La implementación propuesta, se basa en la liberación de bloques de la Estación, que se evidencian con gran deterioro y de difícil recuperación, manteniendo seis de los ocho bloques existentes, teniendo presente el bloque de La Estación Central como acceso principal a la propuesta Urbana y Arquitectónica, dónde al llegar se encuentran esquematizadas formas compositivas, que entre espejos de agua, recorridos elevados, plazoletas temáticas, paseos férreos, ciclo vías y el establecimiento de una zona para las actividades circenses, que se dan en el lugar de forma actual. Al circo se le da un espacio de forma inusual, por lo que se presenta en la propuesta; el establecimiento de un lugar idóneo para que la cultura, la participación ciudadana y el disfrute del espacio público, se de a través de zonas recreativas impulsadas por medio del patrimonio, dando lugar al nuevo Parque Museo a cielo abierto La Sábana, el lugar de encuentro de memorias e ideales urbanos, que estableció lo que hoy para nosotros es Bogotá y lo que significó la Estación de La Sábana para el desarrollo Urbano, industrial y social de los Bogotanos.



*Figura 36-Logo proyecto Parque museo a cielo abierto*

Presentación de logo-inicio de proyecto parque museo. Fuente propia.

### **15. Diseño y proyección del Parque Museo a cielo abierto**

La fase de diseño y proyección del parque se realiza a través de una serie de elementos compositivos, los cuales determinaron factores como relaciones espaciales, circulaciones y permanencias, pero fundamentalmente acogen de forma integral las líneas férreas existentes como principal directriz compositiva.

La estación de La Sábana se caracteriza por una implantación original estructurada en la ortogonalidad de las antiguas calles de los Mártires, todas implantadas con respecto a la Avenida calle trece, la cual marca de forma evidente la trama urbana permitiendo la conectividad y acceso efectivo a las estaciones de Transmilenio perimetrales como lo son La Estación La Sábana y San Facón. Esta delimitación urbana que establece la Avenida calle trece nos permite entender que uno de los problemas de permeabilidad hacia la zona de la Estación de La Sábana, es esta vía que si bien se entiende es de gran importancia para la conectividad con la ciudad, pero al tiempo se genera una frontera urbana que bloquea y no permite facilidad de acceso entre aceras, por su dimensión y el tráfico frecuente.

A partir de esto se busca como primera directriz de diseño el rompimiento de la ortogonalidad establecida por la Avenida y aprovechar las formas diagonales y ondulaciones, que tatúan las líneas férreas las cuales ingresan a la Estación de La Sábana compenetrándola de forma directa y distribuyéndose, reconectando cada bloque de la estación. Las líneas férreas se intervienen como testigos históricos, que permiten la implantación de la marca de vegetación y arborización que se busca en el lugar. Se aprovecha la ubicación de estas líneas para la enmarcación de caminos y circulaciones, que se destinan a partir de estas cicatrices del recuerdo que significan las líneas de tren que traían mercancía y pasajeros, junto al anhelo del reencuentro que esta gran entrada a Bogotá represento para el país.





ubica en la estación en forma de arrendamiento con lo que se consigue dinero que ayuda al mantenimiento de la misma estación, se tienen en cuenta estas actividades circenses como factor compositivo ya que es una de las razones culturales que impulsa a mantenerla en la Estación, localizándola en un lugar estratégico del proyecto, la existencia de esta se toma como factor que aporta a la revitalización del lugar.

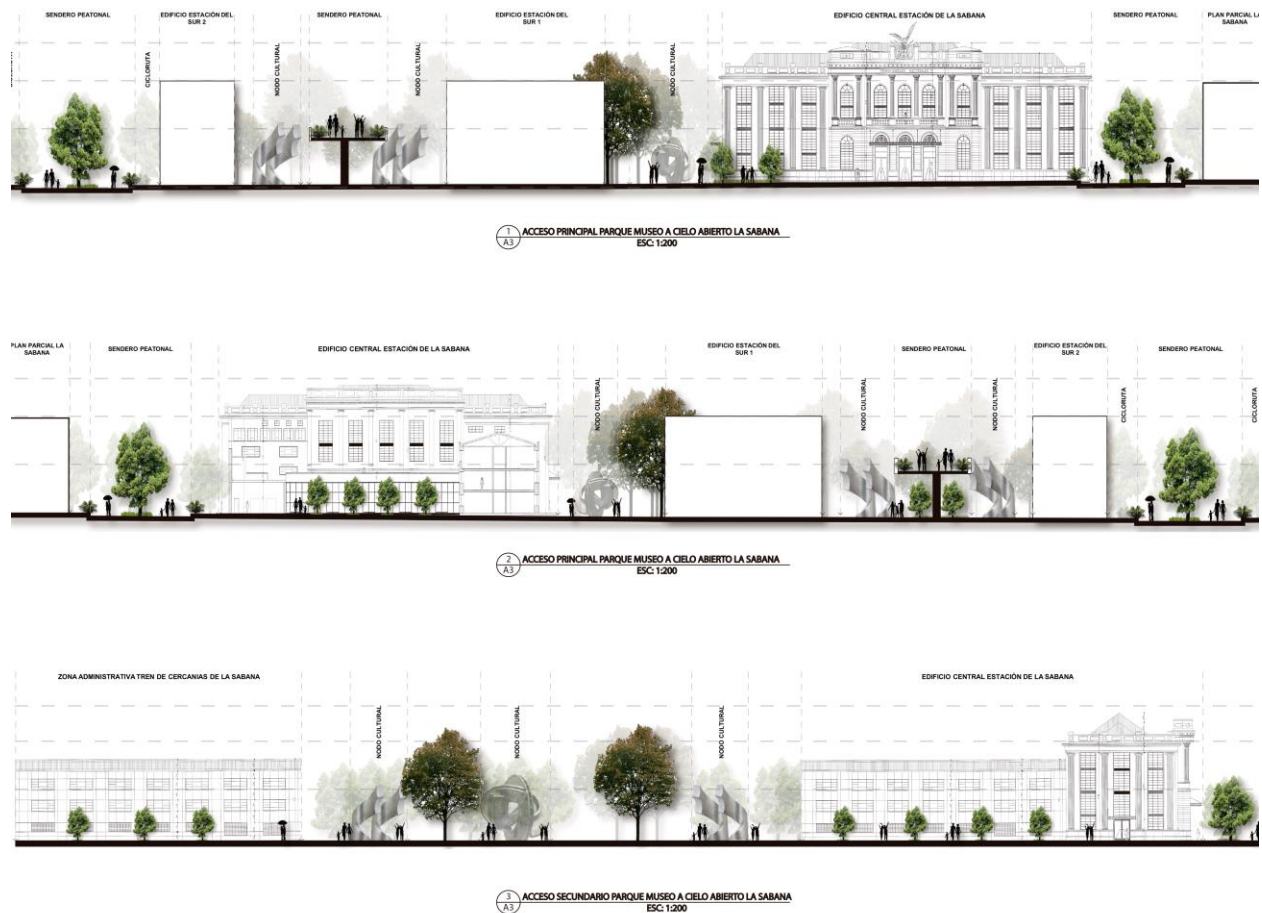


Figura 38-Perfiles viales de la Estación y elementos para el museo a cielo abierto

Perfiles viales, bulevares internos, zonas verdes y elementos del paisaje. Fuente propia.

Las torres de edificios de la Estación fueron otro elemento compositivo que permitió la ejecución de la propuesta de diseño del Parque museo, se entendió la forma cuadrada y rectangular de estos; siguiendo la trama edificatoria existente con la que el ingeniero Mariano

Santamaría quiso imponer, diseñándola al estilo neoclásico muy recurrente en Bogotá en su desarrollo arquitectónico en 1913. Manteniendo la trama y su ortogonalidad, se buscó a partir de planos de levantamientos de la estación relacionar su interior y así generar recorridos y circulaciones que la conectaran; siguiendo esta lógica se permitirá que interior y exterior se entiendan como un todo.

Finalmente, el plan parcial la Sabana nos permitió definir grandes aspectos en relación a la accesibilidad al proyecto, teniendo en cuenta que el aspecto de permeabilidad al lugar era una de las necesidades de mayor relevancia, se acogió a cabalidad la implantación propuesta por el gobierno en su **Plan Parcial La Sabana** con el que se diseñó generando un acceso que invite a permanecer y de la bienvenida a los usuarios de los nuevos edificios de vivienda de interés social y prioritaria que propone el plan parcial, buscando una legibilidad al proyecto y versatilidad, permitiendo transición efectiva entre el proyecto y el plan parcial.

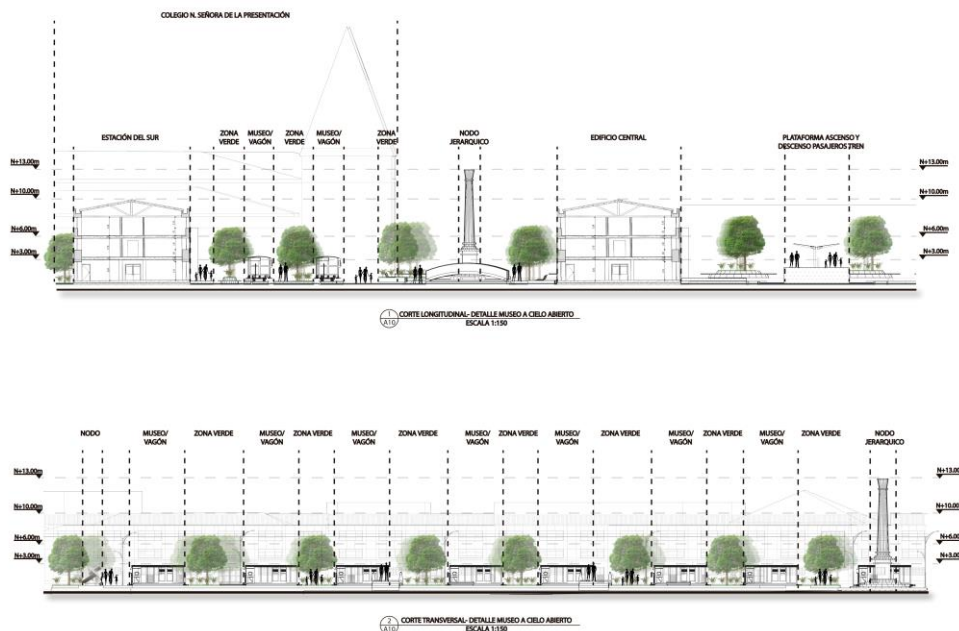


Figura 39-Cortes interiores-Proyecto

Cortes propuestos-relación interior exterior. Fuente propia.



### 15.1 Del tren al reencuentro: Programa urbano

Para la propuesta de diseño se hace énfasis en la actividad predominante con la que se establece el parque y es la exposición a cielo abierto de un museo con el que se requiere viajar en el tiempo, a través del recuerdo de cada detalle del lugar desde su arquitectura neoclásica, hasta del detalle de sus ornamentos.



Figura 40-Plano de circulations, permanencias y consolidación del proyecto

Planta de diseño de proyecto-Visualización de zonas de permanencia y recorridos. Fuente propia.

La arquitectura polisémica y los referentes teóricos permitirán la revitalización de la estación a partir de la generación de plazoletas con esculturas y diferentes elementos expuestos con los que el usuario pueda dar diferentes lecturas al lugar, el factor polisémico permitirá la

multi-variedad de lenguajes generando relaciones entre sectores como lo son el Listón y la Favorita, tejiendo dinámicas a través de la historia, el arte, el circo, el museo y la cultura, todo encapsulado en un parque que permitirá la recreación y concepción de La Estación como una pieza única de valoración patrimonial de gran relevancia para Bogotá, desde sus orígenes. Uno de los objetivos claves para el diseño de cada espacio y actividad es el conocimiento y aprendizaje para las generaciones futuras y las que incluso pudieron ver el desarrollo de la estación en el tiempo, pero que al igual que los bloques de esta, en la memoria de sus residentes cercanos se deterioró en el recuerdo.

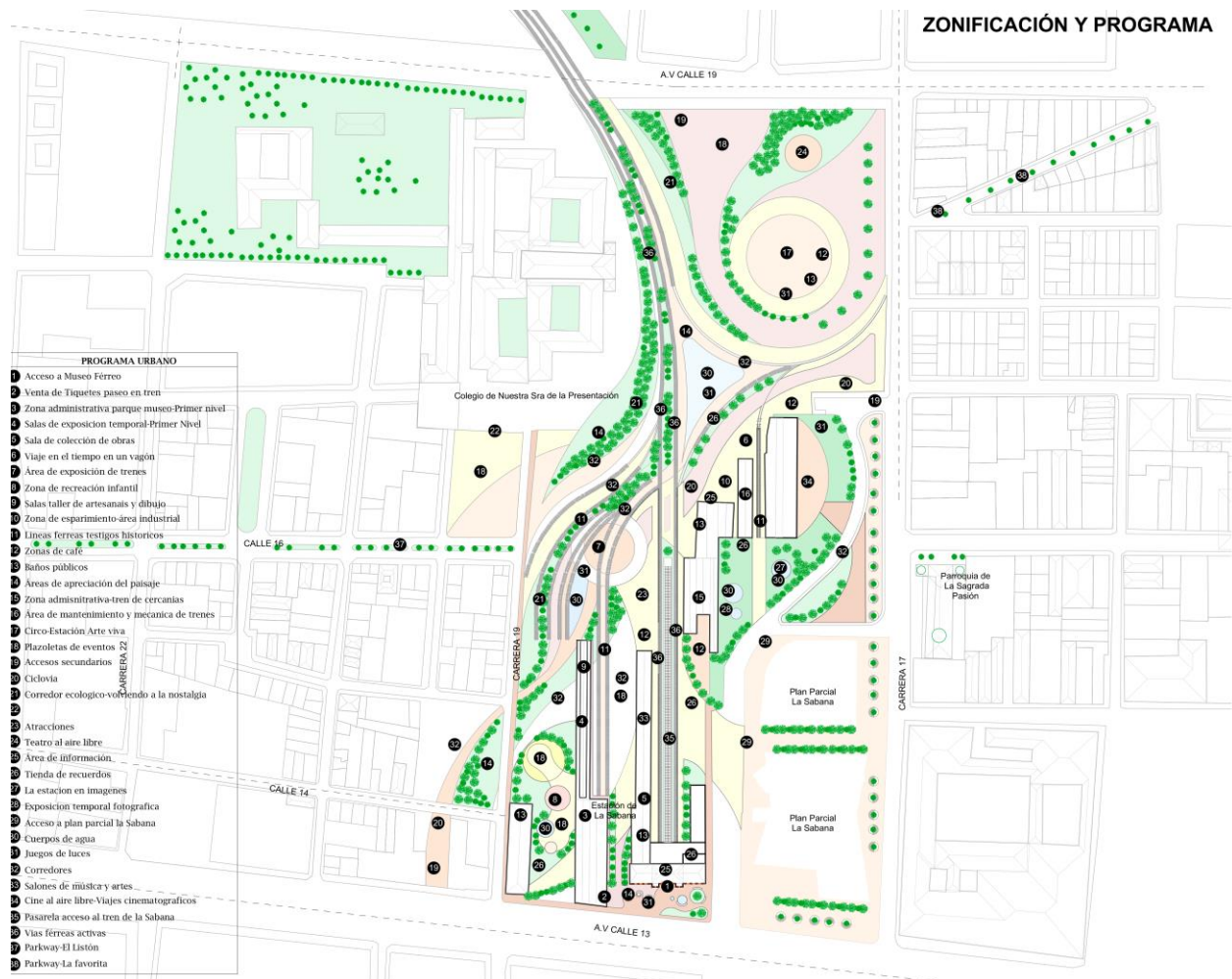


Figura 41-Planta del programa urbano proyectado

Planta de diseño de proyecto zonificación y programa.

Se proponen accesos en puntos específicos como lo son el Plan parcial la Sábana, el eje vial de la calle 19, más el acceso de la estación central que será el que dará la bienvenida a los visitantes y se podrá admirar la arquitectura de la torre principal de la Estación de La Sábana.



*Figura 42-Proyecto vista aéreo render parque museo a cielo abierto La Sabana*

Planta de diseño de proyecto Visualización en render. Fuente propia.

Se crea una secuencia de recorridos, generados siguiendo el trazado de las vías del tren de las cuales interconectan los edificios de la estación y permiten circular todo el parque siempre con nodos y plazoletas de exposición, que funcionan como estaciones que permitirán al usuario el disfrute de diferentes actividades, cómo expositores de arte, fotografías del desarrollo férreo bogotano; se usaran vagones abandonados los que se adecuarán para que el usuario pueda ingresar en ellos y recibir experiencias contadas a través de imágenes y fotos de lo que significaba el tren, su actual significado y la metaformofosis de la estación en el tiempo.



También se localiza la ciclovía, que parte en diagonal desde la calle trece hasta la calle 22 llegando a un parkway propuesto, el cual conecta con el barrio la favorita, la ciclovía permite el cruce con todos los elementos del paisaje del parque museo, partiendo del Edificio Estación del norte, cruzando con los cuerpos de agua localizados en la parte central del parque, culminando el recorrido con la zona de teatro al iré libre y el circo Arte-viva.



Figura 43-Render área del circo ArteViva

Vista interior plaza Arteviva render. Fuente propia.

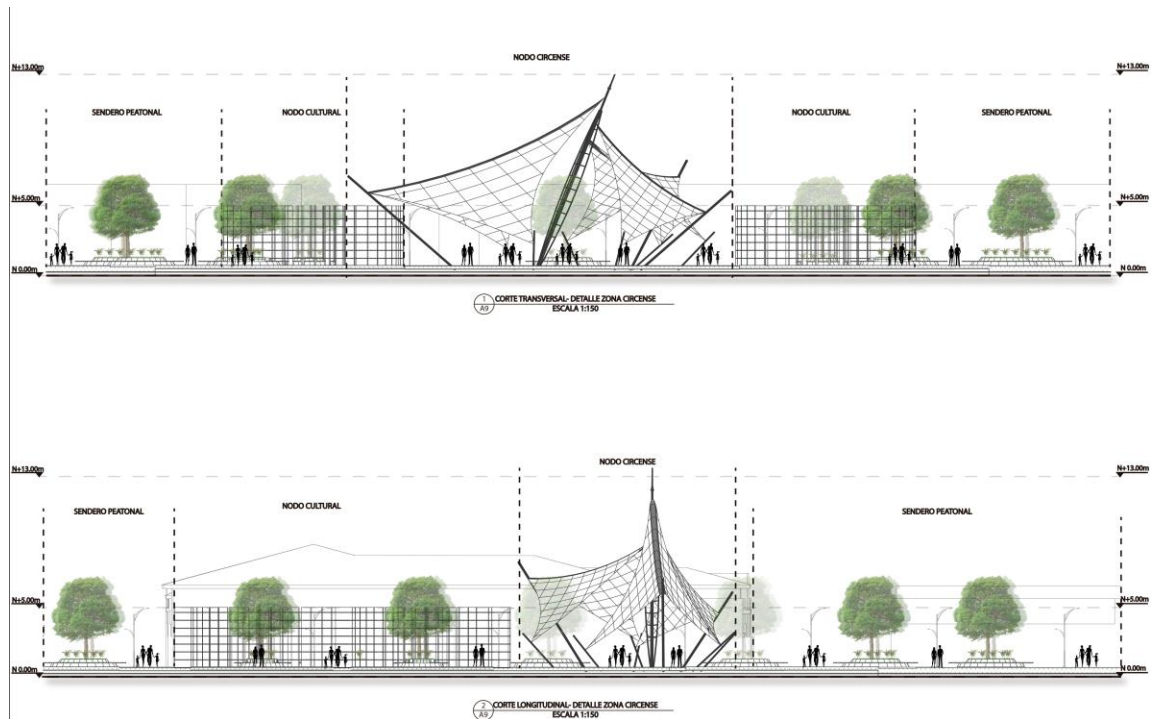


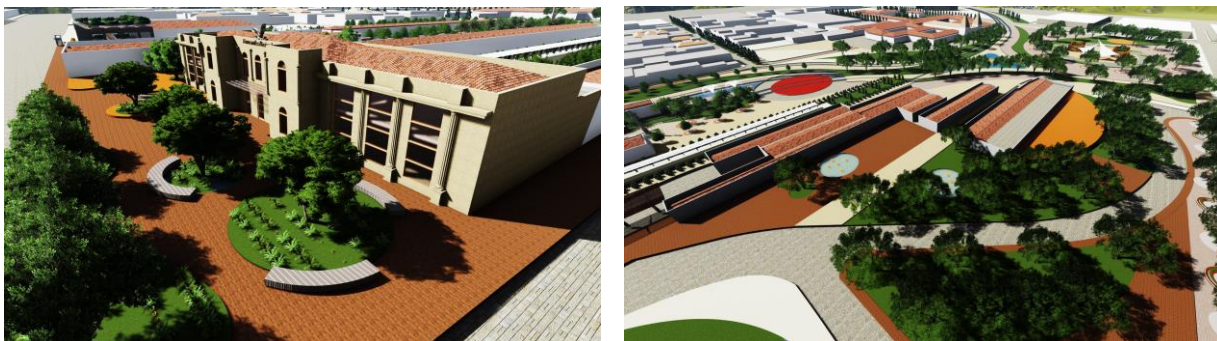
Figura 44-Perfil interior plazoleta Arteviva

Vista interior plazoleta área circense. Fuente propia.

El cambio de uso de la estación se toma como estrategia de revitalización del patrimonio según “La Arquitectura de la ciudad” expone Rossi (2015):

“he intentado ya demostrar que la función es insuficiente para definir la continuidad de los hechos urbanos, y si el origen de la constitución tipológica de los hechos urbanos es simplemente la función, no se explica ningún fenómeno de supervivencia; una función está siempre caracterizada en el tiempo y en la sociedad; lo que depende estrictamente de ella no puede sino ir unido a su desarrollo.” (pag.35)

Rossi defiende el hecho del cambio de uso de los monumentos donde se propone el de los bloques de la Estación como estrategia de continuidad en el tiempo, ubicando, tiqueteorías para el acceso al paseo en tren ya que se dejan habilitados dos tramos de las líneas férreas mejor conservadas y con conexión directa hacia el resto de malla férrea, que permitirá el paseo en tren y así atraer el turismo y más usuarios al parque museo a cielo abierto; se localizan salas de dibujo, talleres de artes y música, salas de colección general y exposición temporal en el bloque A de la Estación central buscando promover actividades y zonas de esparcimiento que complementan la propuesta.



*Figura 45-Render área acceso a la Estación-Edificio patrimonial y bosque de sauces*  
Vista interior plaza del recuerdo-Portón estación central render. Fuente propia.

Se busca también que el programa urbano responda a las dinámicas y actividades de cada zona de la estación, por lo que se localiza una zona de administración del parque junto a la zona de administración del próximo **Plan parcial tren de cercanías** el cual interactúa con la estación de la Sabana.

Las zonas de café se localizan en puntos periféricos de la estación al igual que las tiendas de recuerdos, el programa responde a un orden establecido siguiendo una clasificación de plazoletas, zonas de conciertos y zonas de presentaciones, con las que se busca la participación ciudadana revitalizando, sin romper las dinámicas y actividades existentes, sino más bien apoyándolas a su mejora.

Las zonas de reunión y permanencia establecidas en el proyecto buscan en una primera instancia el desarrollo potencial y multifuncional a través de lo polisémico, donde el lenguaje se lo pueda dar el usuario de forma libre y así poder disfrutar de los diferentes espacios diseñados.



*Figura 46-Testigos históricos y plazoleta central Mariano Santamaría*

Los baños públicos y las zonas de mantenimiento se ubican en zonas de fácil acceso y cercanos a las salidas del parque en el caso de los baños, mientras que las zonas de mantenimiento se localizarán cerca de las pasarelas por donde cruza el tren junto al trazado verde que envuelve cada ondulacion que permite ver cómo el parque sale a la ciudad, relacionando caminos y recorridos; invitando a más usuarios al proyecto.



### 15.2 Mirador La Sabana como elemento arquitectónico articulador

Durante el análisis y desarrollo de la propuesta surge como necesidad la unificación de los bloques de la estación de la Sabana, donde se propone la unificación del bloque A y Bloque B a través de una propuesta arquitectónica, ubicando en ella una zona de mirador, que permite la visual del proyecto y una vista oriental generando al usuario la posibilidad de admirar los cerros y el paisaje existente.

La propuesta arquitectónica busca no alterar ninguna característica de la estación, entendiéndola como una pieza arquitectónica de gran riqueza patrimonial para Bogotá. La necesidad se basa en unificar y encontrar esas cicatrices del lugar, tejiendo y volviendo a unir eso que se encontraba desarticulado basados en la continuidad del elemento desde donde Rossi, 2015 expone:

“Es una idea muy interesante usar parte de las ciudades monumentales con una función diversa. La vivienda es un problema real, por encima de la transformación de este tipo de edificios en centros culturales o museos. La ciudad y, dentro de ella, los monumentos siguen su propia evolución con la vida que les dan, en este caso, sus habitantes”. (pag.64)



*Figura 47-Vistas mirador La Sabana como elemento articulador arquitectónico*

Vista interior render. Fuente propia.

### 15.3 El parque como concepto, materialidad, sostenibilidad y mobiliario

La materialidad y los procesos para llevar a cabo la construcción del proyecto urbano, se basan en el desarrollo de estrategias constructivas a través de su materialidad y planeación, que propicien factores de sostenibilidad y así además de la construcción del parque con las intenciones de tejido urbano e histórico; también se permita ejecutar un proyecto urbano que sea amigable con el medio ambiente.

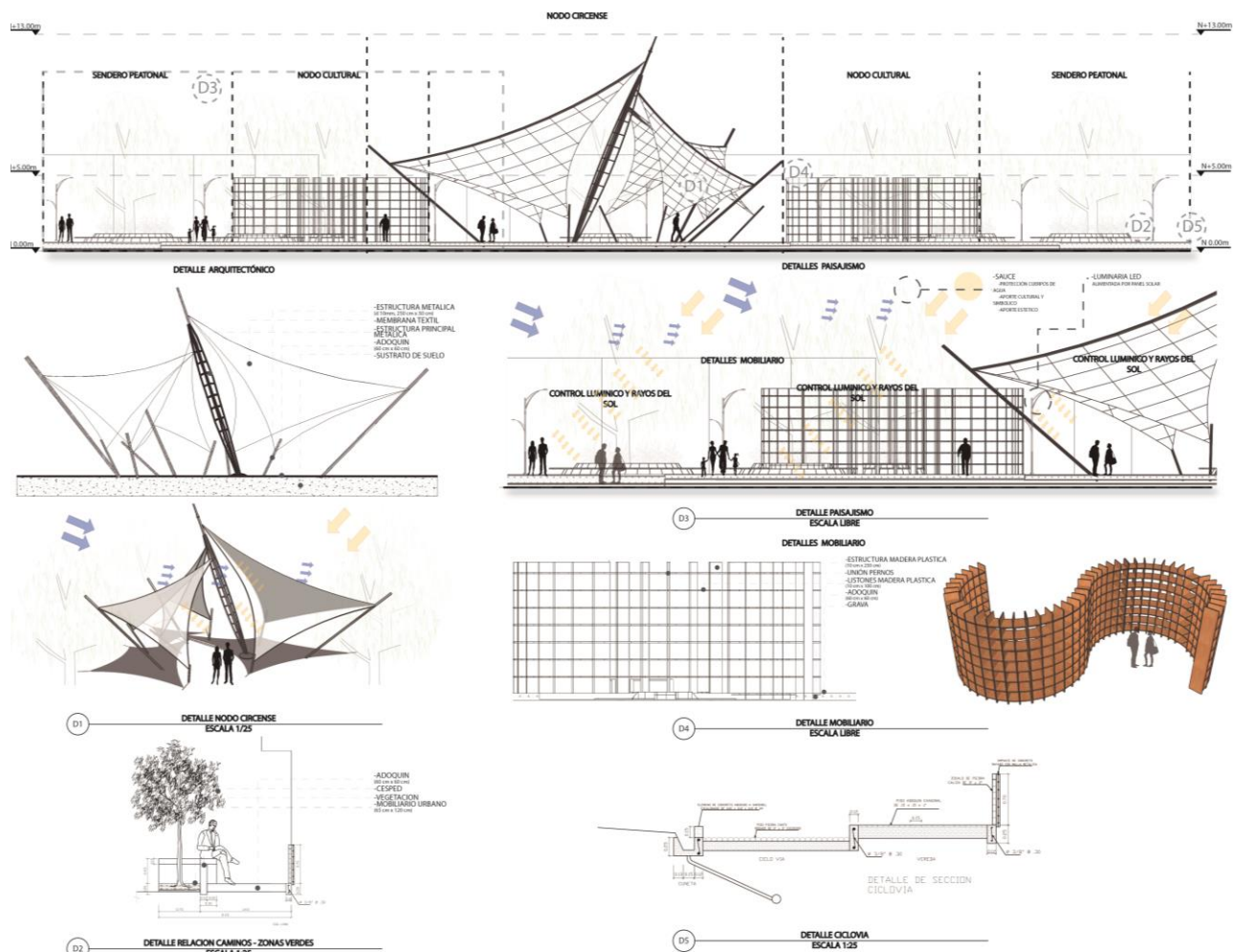


Figura 48-Detalles espacios en el proyecto  
 Detalles constructivos y de mobiliario urbano. Fuente propia.

Se usaron materiales tales como el adoquín cizallado en piedra, cerramientos de fibras de madera, al igual que las pérgolas de los accesos y diferentes circulaciones; el sustrato de tierra para las macetas y zonas arborizadas se ubica buscando evitar el crecimiento exagerado de las raíces de la vegetación y así a largo plazo no dañen el espacio urbano diseñado, sino más bien se complemente. El juego de color en cada uno de los materiales de los recorridos busca ser diferente según el tipo de plazoleta, enmarcando siempre la ciclovía e indicando cambios de texturas y permanencias.

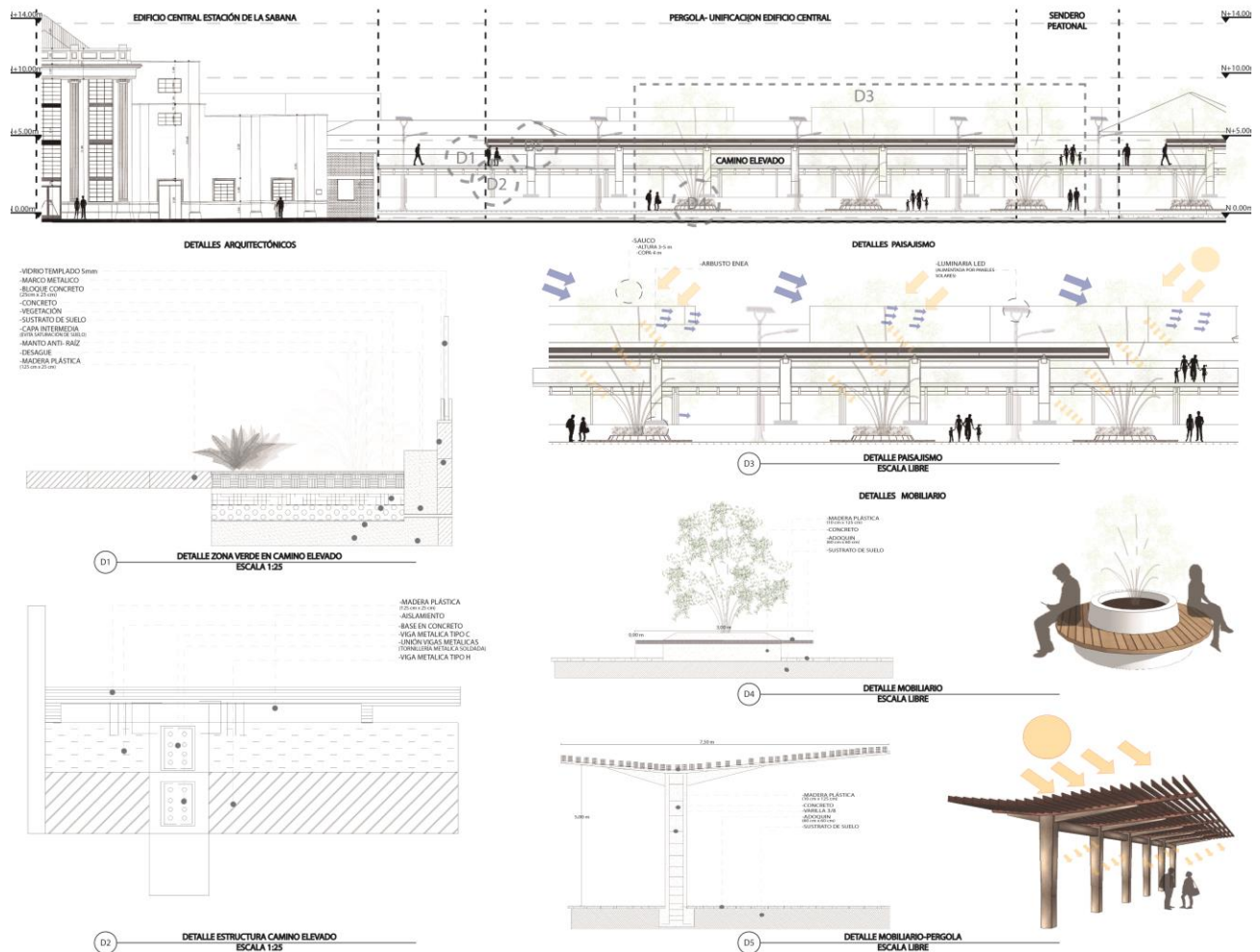


Figura 49-Detalles constructivos y mobiliario urbano

Mobiliario urbano y perfil del proyecto. Fuente propia.

La sostenibilidad en el proyecto está basada en elementos tales como la iluminación del parque a través de postes lumínicos, recargados a través de paneles fotovoltaicos, distribuidos en el proyecto de forma que el parque siempre permanezca con cubrimiento lumínico, se busca que el suministro energético no solo en relación a la iluminación sino a otras necesidades de energía, en el proyecto sea cubierta por la energía solar; sin embargo se requiere de la utilización de mecanismos eléctricos convencionales para el riego de las zonas verdes y de todo el arborizado en general, ya que como parte sostenible del diseño se busca que a través de motobombas instaladas en lugares estratégicos, se aproveche el agua lluvia para el riego de toda la alfombra verde del parque museo a cielo abierto.

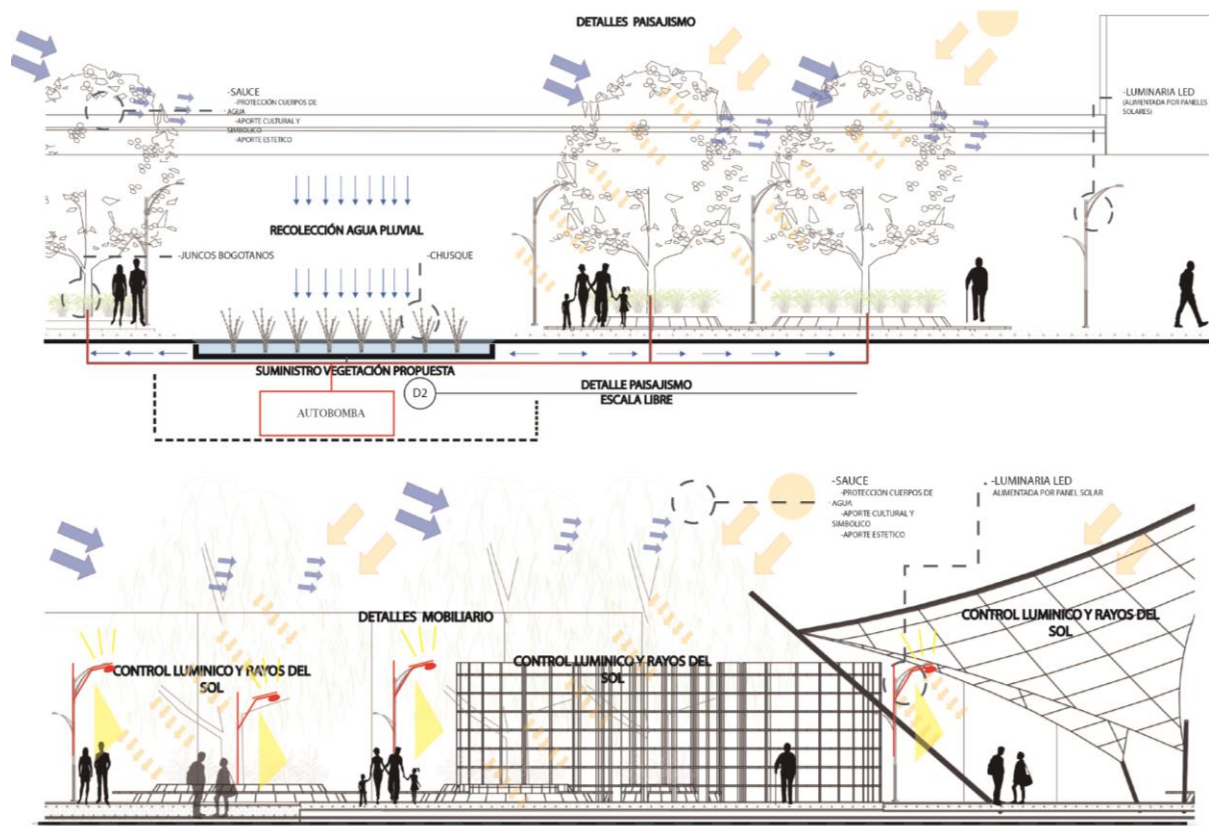


Figura 50-Sostenibilidad en el proyecto

Detalles de las estrategias de sostenibilidad. Fuente propia.



El mobiliario urbano fue diseñado en relación a cada una de las necesidades del espacio que iba a ocupar, permitiendo idoneidad y eficiencia, se diseñaron nueve tipos de mobiliario, los cuales adecuarán el parque con funciones tales como la permanencia, la sombra y la espera de transporte en el caso del mobiliario externo al parque.

Se diseñaron diferentes muebles en madera reciclada, los cuales se proponen de forma redonda dándole un cubrimiento a los árboles y así permitir en el usuario zonas de permanencia aprovechando la sombra de la arborización, las otras bancas siguen un patrón lineal el cual enmarca espacios y permite descanso en el usuario, junto a las pérgolas de madera localizadas en accesos y diferentes puntos con necesidad de sombra y de demarcación de accesos al parque.



Figura 51-Mobiliario urbano diseñado en el proyecto

Mobiliario urbano. Fuente propia.

#### **15.4 Gestión del proyecto: Etapas y actores de gestión**

La gestión del proyecto implica grandes determinantes tales como la funcionalidad de las etapas de desarrollo, medios de gestión, administración y financiación los cuales son necesarios para la puesta en marcha de la propuesta de revitalización. La distribución de las etapas se desarrolla a través del análisis e idoneidad de los puntos de partida, junto a la necesidad de puntos estratégicos para dar inicio al proyecto.

Se desarrolla el proyecto en 9 etapas distribuidas en un orden donde la estrategia es desarrollar primero las etapas que representan oportunidad de inicio financiero para el apoyo al proyecto, se inicia con la de trazado férreo específico en las cuales funcionarían 4 líneas de tren permitiendo ejecutar acciones turísticas dentro de la propuesta, donde por consiguiente se dará la etapa de estación central, luego la zona de ciclo vía, y en este orden continuaría la ejecución de la zona del mirador de la Sabana donde se permitirá admirar el proyecto además del paisaje existente y sus riquezas tales como los cerros orientales y Monserrate. En las etapas finales se deja la zona central del proyecto, testigos históricos junto a la zona destinada para la ubicación del Circo Arteviva, las intervenciones peatonales y de Parkway del proyecto.

Actores tales como el IDU, La alcaldía, Planeación, INVIASY hasta el Jardín Botánico serían partícipes de la ejecución del proyecto dependiendo la etapa y la necesidad de estos apoyando la gestión, administración y la siembra de la alfombra verde en el proyecto, también museos bogotanos como el Museo de Arte Moderno, el Museo Nacional y el Museo De Bogotá actuarían como gestores aportando obras e instrumental cultural para el desarrollo de la propuesta para la puesta en Marcha del museo a cielo abierto, todo esto en el marco de la relación directa con el Ministerio de cultura quien estaría coordinando todo el ámbito cultural y patrimonial que se requiera.



ETAPAS DEL PROYECTO



ESQUEMA DE GESTIÓN DEL PROYECTO



Figura 52-Esquema de gestión y etapas del proyecto

Esquema de Etapas y gestión. Fuente propia.

### 16. Arborización-La alfombra verde como estrategia revitalizadora

La arborización es un elemento estratégico fundamental para el desarrollo del parque, ya que una de las estrategias de revitalización es la renovación de las zonas verdes existentes de La estación; arborizando y sembrando plantas con diferentes objetivos.

La planeación de la ubicación de cada tipo de árbol y planta surge a través de cuatro estrategias la definición de caminos, los árboles que permiten el atractivo paisajístico, ya sea por su color o aroma, los arboles atractivos para aves y finalmente los árboles que generan sombra, y que además permiten barreras contra el viento para el caso de espacios y plazoletas enmarcadas por los bloques de la estación.

La arborización se basó en los siguientes arboles: El **árbol Hayuelo** con estrategia de sombra se localizó cerca de las zonas de esparcimiento y de camping, el **árbol Mora** con estrategia de sombra se localiza en la zona de teatro al aire libre y circo Arte viva, el **árbol Arrayan** permitirá la definición de caminos y apoyo al diseño de parways que traen al proyecto esto debido a su gran altura de hasta 16 metros, el **árbol sietecueros** se ubicó con la estrategia de atractivo paisajístico debido al color de sus flores; se localizó cerca a cuerpos de agua del proyecto y plaza Mariano Santamaría, el **árbol Cedro** se localizó con estrategia de definición de caminos y parkways ubicado en las zonas de anden del plan parcial y cerca de las zonas de concierto, el sexto tipo de árbol escogido es el **Cerezo** el cual se usa como estrategia de sombra localizado en el acceso al plan parcial y a la plazoleta oriental denominada bosque de cerezos, el **árbol mermelada** se ubica en el frente de la estación Central ya que posee un color naranja muy vivo y atractivo para el proyecto, finalmente se usó el **árbol Abutilón** con el objetivo de atraer aves y gracias a su olor y factor aromático, permita la concentración de personas, este tipo de

árbol se ubicó en gran cantidad en las zonas verdes del parque donde se darán exposiciones al aire libre.

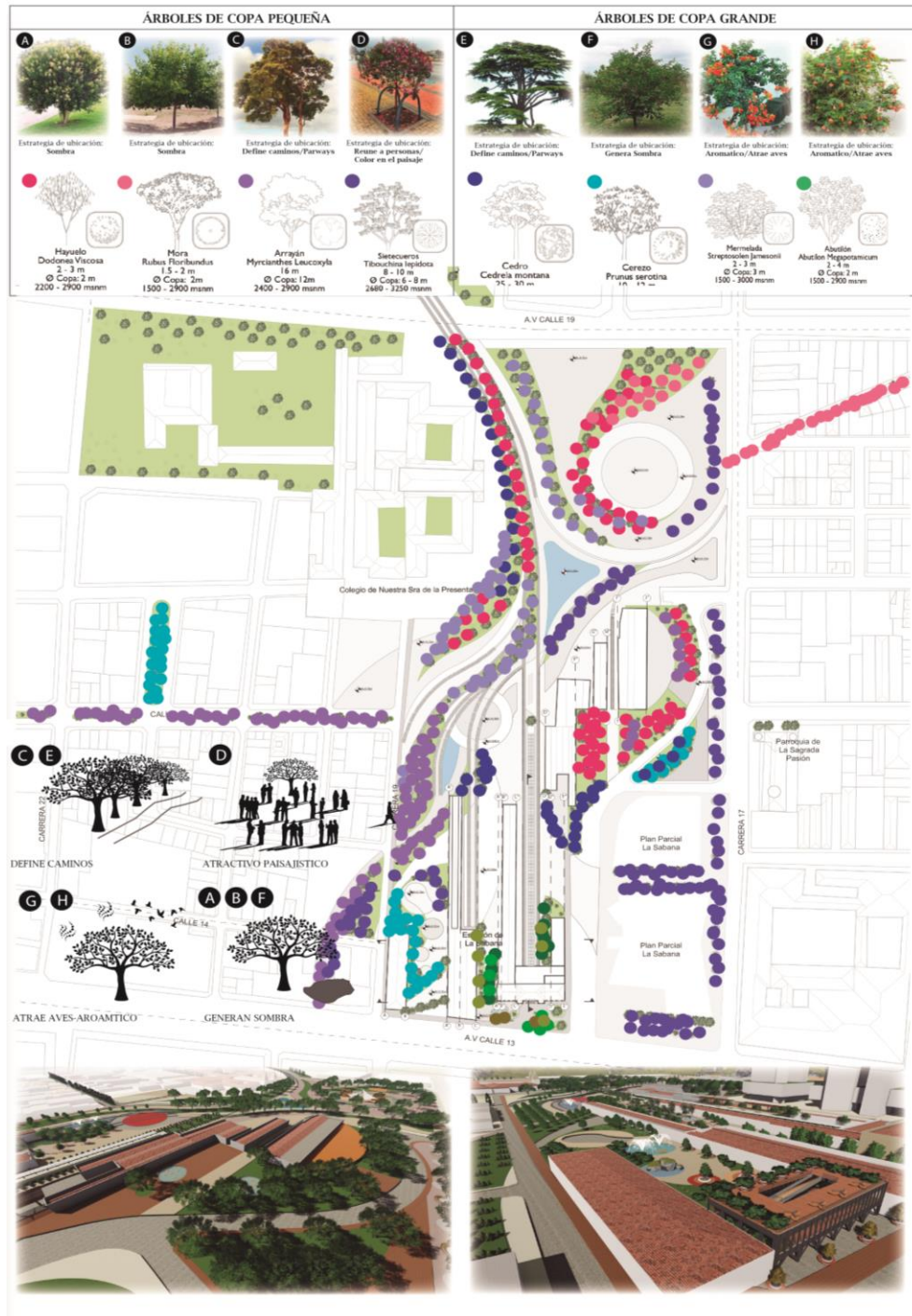


Figura 53-Plano de arborización  
Estrategias de arborización. Fuente propia.

## 17. Conclusiones

La Localidad de Los Mártires cuenta con un número significativo de bienes de interés cultural, y espacios donde se desarrolló parte de la historia de la ciudad. Con la propuesta del Parque Museo a Cielo Abierto, se rescata y se recuenta parte de esa historia, otorgándole la importancia que tuvo en su momento la Estación de La Sabana, como punto importante del desarrollo económico de la ciudad. Además, de enmarcar como monumentos los edificios con características patrimoniales por medio de plazoletas y senderos que los articulan con el proyecto.

El proyecto se encuentra enmarcado con vías arteriales de la ciudad como la calle 13, calle 19, entre otras, cuenta con un sistema de transporte masivo (Transmilenio) sobre la calle 13, la avenida Caracas y la posible implementación del tren de cercanías (REGIOTRAM) que conectará a la ciudad con municipios cercanos como Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza, que será una estrategia de articulación en el proyecto y un elemento de atracción al público turista.

Actualmente existen altos flujos peatonales en la Calle 13 y la Calle 19 debido a las condiciones y entornos comerciales, con la propuesta, se generan nuevos flujos que conectan de una manera directa estas dos importantes arterias viales, generando actividades, permanencias y recorridos.

Una de las estrategias principales con la propuesta del Parque Museo a Cielo Abierto, es poder permear el objeto arquitectónico que actualmente se encuentra desarticulado con el contexto; se suprimen elementos construidos posterior al auge de la Estación de La Sabana, y así, generar transiciones nuevas entre el barrio El Listón y La Favorita.

Con el fin de suplir la necesidad de espacios verdes en la localidad de Los Mártires, se proponen grandes zonas verdes, complementadas con alfombras verdes con características que respondan a necesidades como absorción de dióxido de carbono, generación de sombra al peatón, ciertas propiedades en cuanto color de sus hojas y olor de las mismas, entre otras; con el fin de caracterizar caminos, senderos y pequeños bosques de especies vegetales dentro del Parque Museo a Cielo Abierto.

La propuesta busca la revitalización de las zonas históricas, relacionando el espacio urbano con estrategia de tejido, la estación de la sabana va a suplir historia, memoria y cultura en una zona olvidada de la ciudad, donde con el parque se fortalecerá la calidad espacial; permitiendo unificación urbana con la Bogotá actual, llena de movimiento manteniendo su continuidad en el tiempo.



## 18. Bibliografía

- Amendola, D (1995) La ciudad Posmoderna, Italia: Editorial Celeste
- Alcalde, E. L., & Bogotá, M. D. E. (2015a). Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana”, ubicado en la Localidad de Los Mártires, 195(i).
- Alcalde, E. L., & Bogotá, M. D. E. (2015b). Plan parcial La Sabana, 195(i).
- Borja, J. (2001). Centros y espacios publicos como oportunidades Jordi Borja\* Con la colaboración de Zaida Muxí\*\*, 115–130.
- Canclini, N. G. (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. *Patrimonio Etnologico. Nuevas Perspectivas de Estudio., Patrimonio*, 16–33.  
<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Peña, M. C. (2009). El barrio favorito de los bogotanos: Recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá.
- Reconocer, C. (1956). Taxonomía de Bloom, (1). [https://doi.org/10.1300/J104v03n01\\_03](https://doi.org/10.1300/J104v03n01_03)
- Rosgen, J., Pettitt, B. M. ., & Bolen, D. W. . (2007). Obsolescencia funcional del patrimonio ferroviario. *Protein Science*, 16(4), 733–743. <https://doi.org/10.1161/01.STR.32.1.139>
- Hearn, F. (1996). Ideas que han configurado edificios. Barcelona: Gustavo Gili; SL
- Luque, J. (1996). La ciudad de la arquitectura. Barcelona: Oikos-tau
- Lynch, K. (2015) ¿De que tiempo es este lugar? . Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Rossi, A. (2015) Arquitectura de la ciudad. Bogotá: Editorial Gustavo Gili.



## **19. Anexos**

**A-**Fichas bibliográficas de análisis

**B-**Planos Urbanos

**C-**Paneles

**D-**Renders