

# ESTACIÓN SABANA VIVA

Renovación urbana al área contigua a la Estación del tren de la Sabana como medio de articulación y revitalización sociocultural, de un sector abandonado del centro histórico de Bogotá.

**OMAR FERNEY QUEVEDO FIQUE**



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA**

**ARQUITECTURA**

**PROYECTO DE GRADO**

**BOGOTÁ, 2023**

# ESTACIÓN SABANA VIVA

Renovación urbana al área contigua a la Estación del tren de la Sabana como medio de articulación y revitalización sociocultural, de un sector abandonado del centro histórico de Bogotá.

Presentando para optar al título de Arquitecto

Coordinador Arq.

Docente de Proyecto

Arq. Alejandro Medrano Gamboa

Omar Ferney Quevedo Fique



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Universidad La Gran Colombia

Arquitectura

## **DEDICATORIA**

Con profundo agradecimiento, dedico este logro profesional a Dios y a mi amada familia. Cada paso en este camino de convertirme en Arquitecto ha sido guiado por la divina providencia y respaldado por el amor incondicional de aquellos que son mi soporte inquebrantable.

En estos años de aprendizaje, he encontrado no solo conocimiento y habilidades, sino también el invaluable regalo del cariño y apoyo de mi familia. Han sido mis pilares, mi inspiración y mi refugio en los desafíos y triunfos.

Este logro no solo representa un hito profesional, sino también el fruto de la fe, el esfuerzo conjunto y el amor que nos une como familia. Agradezco a Dios por cada oportunidad y le doy honor por permitirme perseguir este sueño.

Con humildad y agradecimiento,

Omar Ferney Quevedo fique

## AGRADECIMIENTOS

Querido Arquitecto Alejandro Medrano Gamboa y estimados colaboradores,

Quisiera expresar mi más sincero agradecimiento por su invaluable contribución a la realización de mi tesis de grado. Su orientación, consejos y apoyo han sido fundamentales en cada etapa de este proyecto.

Arquitecto Medrano, su liderazgo como director de tesis ha sido inspirador. Gracias a su experiencia y dedicación, he crecido como estudiante y como futuro profesional en el campo de la arquitectura. Sus sugerencias y guía han marcado una diferencia significativa en mi desarrollo académico.

A las personas que amablemente brindaron su orientación, consejos y tiempo para ayudarme a dar forma a este proyecto, les estoy profundamente agradecido. Su experiencia y perspectivas enriquecieron mi trabajo y me proporcionaron una valiosa visión que ha elevado la calidad de mi tesis.

Este logro no habría sido posible sin el respaldo de cada uno de ustedes. Aprecio sinceramente el esfuerzo y la dedicación que han invertido en mi crecimiento académico y profesional.

Con gratitud sincera.

## Palabras clave

- **RENOVACIÓN URBANA EN CORREDORES FÉRREOS:** La "renovación urbana en corredores férreos" se refiere a un proceso integral de revitalización y transformación de áreas urbanas que están ubicadas a lo largo de líneas de ferrocarril. Esta iniciativa busca mejorar la calidad de vida de la comunidad local, modernizar la infraestructura existente y aprovechar el potencial económico, social y ambiental asociado con estos corredores ferroviarios.
- **CENTRO HISTÓRICO:** Un "centro histórico" se refiere a la parte más antigua y tradicional de una ciudad, generalmente caracterizada por la preservación de su patrimonio arquitectónico, cultural e histórico. Este término se utiliza comúnmente para describir la zona original de una ciudad que ha experimentado desarrollo y cambios a lo largo de los años.
- **DETERIORO URBANO:** El "deterioro urbano" se refiere al proceso por el cual una zona urbana o una comunidad experimenta un declive en sus condiciones físicas, sociales, económicas o ambientales. Este fenómeno puede manifestarse de diversas maneras y tener múltiples causas.
- **REVITALIZACIÓN INTEGRAL:** Ampliación de Oferta Social y Comercial para la Recuperación de Barrios en Decadencia Nuestro objetivo es proporcionar no solo espacios de esparcimiento, sino también fomentar una recuperación significativa que revitalice y renueve la vitalidad de estos lugares, logrando que los habitantes se apropien positivamente del centro de la ciudad.
- **RESTAURACIÓN DE ICONOS HISTÓRICOS:** La "restauración de iconos históricos" se refiere al proceso de conservar, reparar y devolver a su estado original o cercano al

original a objetos, estructuras o elementos que tienen un valor histórico, cultural o artístico significativo. Los "iconos históricos" pueden incluir edificios, obras de arte, monumentos, objetos antiguos o cualquier otro elemento que tenga importancia en la historia y la identidad de una comunidad o sociedad. La restauración de iconos históricos implica un cuidadoso trabajo de preservación para garantizar que estos elementos se mantengan auténticos y se conserven para las generaciones futuras.

- **REHABITAR EL CENTRO:** "Rehabitar el centro" se refiere a un enfoque específico dentro del proceso de rehabilitación urbana, centrado en la revitalización y la reintegración de la población en el núcleo central de una ciudad. Este concepto va más allá de la mera renovación de infraestructuras y edificaciones; implica crear condiciones propicias para que las personas vuelvan a vivir en el centro urbano.
- **SOSTENIBILIDAD Y VIDA URBANA:** La "sostenibilidad y vida urbana" se refiere a la aplicación de prácticas y enfoques sostenibles en el diseño, desarrollo y gestión de entornos urbanos. Esto implica la creación de ciudades equitativas, económicamente viables y responsable para el medio ambiente, buscando satisfacer necesidades presentes sin comprometer las necesidades propias de las personas.

# Contenido

<b>Introducción:</b>	<b>14</b>
<b>1 RENOVACIÓN URBANA SABANA CENTRO</b>	<b>30</b>
<b>1.1. Discusión teórica y construcción argumental</b>	<b>31</b>
1.1.1. Activación de la memoria patrimonial	32
1.1.2. Conceptualización del modelo de ciudad.	41
1.1.3. Presionando a la ciudad del futuro	49
1.1.4. Sistema férreo integral	55
1.1.5. Complacencia espacial para el ciudadano	59
<b>1.2 ESTADO DEL ARTE</b>	<b>62</b>
1.2.1 nuevo planteamiento arquitectónico del barrio el listón Bogotá D.C. Colombia	63
1.2.2 Transformaciones del barrio santa fe en la ciudad de Bogotá. tesis. comunicadora social.	67
1.2.3 Manual de arquitectura argentina	69
1.2.4 Volver al centro La recuperación de áreas urbanas centrales	70
1.2.5 conclusión	70
<b>1.3 Posición teórica orientadora</b>	<b>71</b>
<b>1.4 Conclusiones</b>	<b>72</b>
<b>2. DIAGNÓSTICO REPERTORIAL</b>	<b>73</b>
<b>2.2 Instituto de Tecnología de Illinois.</b>	<b>79</b>
<b>2.3 Villas de la Hacienda.</b>	<b>81</b>
<b>2.4 edificio del Reichstag.</b>	<b>83</b>
<b>2.5 Conclusiones</b>	<b>83</b>
<b>3. APROXIMACIÓN FÍSICO ESPACIAL NOMBRE DEL LUGAR</b>	<b>85</b>
<b>3.2 ANTECEDENTES</b>	<b>85</b>
3.2.1 Componente histórico	86
3.2.2 Componente ambiental	88
3.2.3 Componente legal	90
3.2.4 Componente normativo	90
3.2.5 Componente político	92
3.2.6 Componente económico	93
3.2.7 Componente social cultural	94
3.2.8 Componente Usuario.	95
3.2.9 Actores públicos privados y sociales	96
<b>3.3 Diagnóstico clásico</b>	<b>97</b>
<b>3.4 Diagnóstico específico</b>	<b>99</b>
<b>4. ESTACIÓN SABANA viva.</b>	<b>102</b>

<b>4.2</b>	<b>Tesis</b>	<b>102</b>
<b>4.3</b>	<b>Estrategias</b>	<b>103</b>
4.3.1	Empalme psicosocial.	104
4.3.2	Satisfacción espacial.	105
4.3.3	homogeneidad morfológica en el espacio.	105
4.3.4	Recepción espacial.	106
4.3.5	permeabilidad y movilidad:	107
<b>4.4</b>	<b>Factibilidad</b>	<b>108</b>
<b>4.5</b>	<b>Proyecto multiescalar</b>	<b>108</b>
<b>4.6</b>	<b>Macro (y supra si aplica)</b>	<b>109</b>
4.6.1	Programa	110
4.6.2	Operaciones de diseño	112
4.6.3	Instrumentos de planeación urbana	113
4.6.4	Producto	114
4.6.5	Conclusiones	115
<b>4.7</b>	<b>Meso</b>	<b>116</b>
4.7.1	Programa	118
4.7.2	Operaciones de diseño	119
4.7.3	Instrumentos de planeación urbana	123
4.7.4	Producto	124
4.7.5	Conclusiones	125
<b>4.8</b>	<b>Micro</b>	<b>126</b>
4.8.1	Programa	137
4.8.2	Operaciones de diseño	138
4.8.3	Instrumentos de planeación urbana	139
4.8.4	Producto	140
4.8.5	Conclusiones	142
<b>5.</b>	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>146</b>



*Tabla de figuras*

<b>Figura 1.</b> localidad-----	17
<b>Figura 2</b> tren de la ciudad. -----	18
<b>figura 3</b> bogota en ruinas -----	23
<b>Figura 4</b> santa fe -----	27
<b>figura 5</b> museo bogotano -----	32
<b>Figura 6</b> la ciudad-----	33
<b>figura 7</b> pirámide de cristal-----	33
<b>Figura 8</b> concepto-----	38
<b>Figura 9</b> claridad urbana -----	39
<b>figura 10</b> patrimonio cambio -----	39
<b>figura 11</b> modificacion patrimonial -----	40
<b>figura 12</b> paso a paso -----	41
<b>figura 13</b> somos todos-----	47
<b>figura 14</b> mejor ciudad -----	47
<b>figura 15</b> sistema de transporte -----	48
<b>figura 16</b> propiedad urbana-----	48
<b>figura 17</b> planes parciales-----	50
<b>figura 18</b> sostenibilidad -----	54
<b>figura 19</b> el tren -----	59
<b>figura 20</b> seguridad peatonal -----	62
<b>figura 21</b> favorita -----	64
<b>figura 22</b> réplica del espacio -----	65
<b>figura 23</b> centralidad -----	65
<b>figura 24</b> entorno-----	66
<b>figura 25</b> permeabilidad-----	66
<b>Figura 26</b> nuevas actividades -----	69
<b>figura 27</b> centro arte -----	73
<b>figura 28</b> estación de seguridad-----	74
<b>figura 29</b> carpa circo-----	74
<b>figura 30</b> apertura tren sabana -----	75
<b>figura 31</b> las ruinas -----	75
<b>figura 32</b> mantenimiento férreo-----	76
<b>figura 33</b> plan sabana-----	77
<b>figura 34</b> densificación-----	78
<b>figura 35</b> centenario residencias -----	78
<b>figura 36</b> entorno sabana-----	79
<b>figura 37</b> hacienda -----	81
<b>figura 38</b> bundestag externo-----	83
<b>figura 39</b> Estación tren de la sabana -----	86
<b>figura 40</b> expansión de la ciudad -----	86
<b>figura 41</b> sabana viva-----	102

<b>figura 42</b> conexiones viales -----	111
<b>figura 43</b> movilidad cadenciosa-----	113
<b>figura 44</b> reorganización-----	114
<b>figuran 45</b> eje ambiental-----	117
<b>figura 46</b> nodos-----	118
<b>figura 47</b> fitotectura -----	122
<b>figura 48</b> en el lugar -----	122
<b>figura 49</b> movilidad pausada -----	125
<b>figura 50</b> funcionalidad urbana -----	126
<b>figura 51</b> parcelación-----	127
<b>figura 52</b> manzana cultural -----	128
<b>figura 53</b> manzana residencial -----	130
<b>figura 54</b> manzana comercial -----	132
<b>figura 55</b> manzana social y cultural -----	134
<b>figura 56</b> manzana financiera -----	136
<b>figura 57</b> conectividad ambiental-----	137
<b>figura 58</b> planificación conjunta-----	143
<b>figura 59</b> render sabana -----	144
<b>figura 60</b> edificio creativo -----	144

*Índice de tablas*

Tabla 1 Elaboración propia Quevedo O 2023 población .....	81
Tabla 2 Elaboración propia Quevedo O 2023 economía familiar .....	82
Tabla 3 DANE. Encuesta de calidad de vida, 2003 .....	95
Tabla 4 Elaboración propia Quevedo O 2023 factibilidad .....	108
Tabla 5 Elaboración propia Quevedo O 2023 fitotectura .....	121
Tabla 6 Elaboración propia Quevedo O 2023 morfología de las plantas .....	121

## Resumen

Las infraestructuras de transporte ferro han caído en desuso en las diferentes ciudades en las que estos sistemas de transporte han sido relegados por nuevas tecnologías u otros modos de transporte urbano o regional, generándose edificaciones abandonadas o vacíos urbanos proclives a procesos de deterioro, inseguridad y desolación en la ciudad.

Esta situación ocurre actualmente en Bogotá D.C., en la que la Estación del tren de la Sabana ha resultado como una infraestructura obsoleta y abandonada con el paso del tiempo con motivos que oscilan desde la transformación del transporte público y regional, hasta deficiencias administrativas de parte de las entidades a su cargo.

Si bien, el edificio de atención a los usuarios del tren fue declarado como Bien de Interés Cultural del Orden Nacional En 1984 Debido a la importancia histórica y hoy en día opera Como TREN TURÍSTICO DE LA SABANA y CENTRO CULTURAL NARANJA las zonas de mantenimiento y resguardo de los trenes se han constituido como un no lugar, un vacío urbano y un obstáculo que fractura el espacio urbano de los barrios El Listón, Santa fé, La favorita, La Sabana y San Facon, generándose un deterioro urbano que opaca los valores patrimoniales y culturales de este importante sector del Centro Histórico de Bogotá.

El proyecto Estación Sabana Viva se plantea como una operación de renovación urbana que permite revitalizar el sector de la estación del tren por medio de la incorporación de nuevos habitantes y actividades atractivas de usuarios que van desde nuevos proyectos de vivienda, complejos de oficinas, espacio público vital, hasta nuevos espacios abiertos y construidos con un enfoque cultural que consiguen el renacimiento de un sector cultural y de altos flujos de movilidad de la ciudad

## Abstract

Railway transport infrastructures have fallen into disuse in the different cities in which these transport systems have been relegated by new technologies or other modes of urban or regional transport, generating abandoned buildings or urban voids prone to processes of deterioration, insecurity and desolation. in the city.

This situation currently occurs in Bogotá D.C., in which the Sabana Train Station has turned out to be an obsolete and abandoned infrastructure over time for reasons ranging from the transformation of public and regional transportation, to administrative deficiencies on the part of the entities in charge.

Although, the building serving train users was declared an Asset of Cultural Interest of the National Order in 1984 due to its historical importance and today it operates as the SABANA TOURIST TRAIN and the NARANJA CULTURAL CENTER in the maintenance and protection areas. of the trains have been constituted as a non-place, an urban void and an obstacle that fractures the urban space of the El Listón, Santa fé, La favorite, La Sabana and San Facon neighborhoods, generating urban deterioration that overshadows the heritage values and cultural of this important sector of the Historic Center of Bogotá.

The Sabana Viva Station project is proposed as an urban renewal operation that allows the revitalization of the train station sector through the incorporation of new inhabitants and attractive user activities ranging from new housing projects, office complexes, public space vital, to new open spaces built with a cultural focus that achieve the rebirth of a cultural sector and high mobility flows in the city.

## **Introducción:**

La presente investigación está dirigida a una propuesta urbanística de renovación urbana en el sector de la sabana en la ciudad de Bogotá, surge con el propósito de recuperar el espacio público concerniente a la parte adyacente de la estación de la sabana y su entorno, cabe mencionar que esta zona contiene un deterioro físico significativo, al igual que una falta de permeabilidad urbana que limita la interacción barrial, e inseguridad y abandono.

Es necesario resaltar aspectos significativos principales por los cuales se desarrolla esta investigación, la cual parte de la interacción modal de transporte público que de tren como un lugar activo y funcional que puede complementar este sistema, integrando esa una falta coherencia en función de las más de 7 hectáreas concernientes al terreno posterior de la estación de tren.

Esta investigación se enfoca a la recuperación e integración de la estación de la sabana así como el gran impacto en la población de manera social, ya que el sector en su mayoría contiene una población flotante, por esta razón el proyecto plantea mejoramiento urbano espacios públicos y la claridad en el desarrollo de las actividades, nuevos espacios que den solución y focos de inseguridad y delincuencia poco útiles para un desarrollo social económico y cultural además de la recuperación y rehabilitación del centro de Bogotá. Esto implica la recuperación y prolongación de las vías, implantación de nuevos equipamientos y la recuperación del espacio público y de vivienda.

De manera que El propósito es integrar de manera clara y precisa el estado y funciones que brindan, tanto la estación de la sabana como el lote posterior, a una propuesta de mejoramiento urbanístico de modo que se integre al nuevo y mejorado sistema de movilidad “regiotram y metro”.

Es decir que el proyecto se integre de acuerdo a lo que plantea el POT (planes de ordenamiento territorial) que están planteados para el desarrollo del sector y el circuito cultural que se está integrando el inmueble de la estación del tren, para que estos cambios se den de manera cultural y social en el sector, estos cambios serian paralelos a la recuperación de la estación en función de la re densificación del sector centro de la capital.

Esta propuesta de desarrollo urbano de reactivación está encaminada a la recuperación del lugar por medio de un diseño y un tratamiento cultural-ambiental que enriquezca y fortalezca los cambios que se vienen al centro de Bogotá con ayudad de un plan parcial que revitalice el sector por medio de un mejoramiento integral y consolidación urbana.

De este modo la investigación está conformada por cinco secciones, el estudio, análisis de teorías, el estudio de referentes, y los diferentes diagnósticos del lugar, la propuesta de proyecto y las respectivas conclusiones.

En una primera etapa, en donde se analizan teorías que hacen referente a sucesos y cambios sucedidos en el tiempo a lugares con especificaciones similares a la estación de la sabana, por los cuales se ubican falencias similares y medios por los cuales fueron intervenidos.

En segundo término, se exploran los referentes que han enriquecido la investigación, y produjeron una mejora dando una satisfactoria solución a las necesidades localizadas en el lugar. Fortaleciendo aún más la posición teórica que consolidan y explica el proyecto.

En tercer orden, se realiza el diagnóstico del lugar a niveles macro, meso y micro, donde se pudo identificar, como el sector obtuvo un deterioro físico y social por falencias en su desarrollo, de tal manera que padece de insuficiencia urbanística y perdida de espacios útiles.

Del mismo modo sé que evidencian lugares y elementos favorables que podrían orientar la consolidación del sector. Posteriormente, se plantea una propuesta urbanística que recupere de forma clara y ordenada el terreno posterior a la Estación de la Sabana, involucrando estrategias que permitan hacer viable arquitectónica, ecológica y económicamente el proyecto, produciendo en parte una conservación del lugar como sector histórico de la ciudad.

En consecuencia, se da una serie de conclusiones por las que se evidencia la coherencia del proyecto y su mejoramiento al sector, produciendo la uniformidad arquitectónica que integra niveles sociales, comerciales y culturales igualmente que, por medio de la identificación del estado actual de la estación de tren, se comienzan a identificar lugares que en estos momentos se vienen conservando, y haciéndolos útiles en función de la preservación de estos espacios históricos.

En este sentido la propuesta de consolidación, integra los diferentes proyectos aquí planteados y, recupera tanto la zona externa de la Estación correspondiente a los cuartos de maquinas, mantenimiento, estación de policía, zona cultural, etc, como los alrededores. Del mismo modo se genera por medio de la activación arquitectónica una recuperación social, comercial y cultural es decir que el proyecto pretende la fragmentación de la retícula urbana y desintegración social y cultural en torno a la estación de la sabana. Teniendo una ubicación sobre las vías férreas, los patios de mantenimiento y bodegas en servicio de la estación, provocando una falta de vitalidad en el sector, Para abordar sobre la importancia de la estación de la sabana, se debe contemplar la morfología urbana y arquitectónica de la localidad. De igual modo las características sociales, culturales y económicas que aplican en estos barrios, el proyecto se ubica en los mártires, ubicado en el centro de la capital colombiana, es la localidad número 14 de la ciudad de Bogotá, por el sur limita con la calle primera y la calle octava sur, por el norte con la calle 26 también llamada avenida el dorado y con la avenida las Américas, mientras que al oriente y occidente limita con la avenida



caracas y con la carrera treinta respectivamente, la localidad se divide por la calle sexta también llamada avenida los comuneros en dos Unidad de Planeación Zonal (UPZ) distintas, santa Isabel al sur y la sabana al norte como se muestra a

Continuación. La UPZ santa Isabel se caracteriza por ser mayoritariamente residencial, mientras que la UPZ de la sabana por su parte se caracteriza por la gran actividad de Comercio y de servicios que allí se desarrollan, en su totalidad los mártires es la localidad con mayor porcentaje de área en predios para uso comercial en toda la ciudad de Bogotá, pues la cantidad de suelo que se destina para este tipo de actividades alcanza el 22,3%. De los 20 barrios que conforman la localidad, catorce de ellos se encuentran en la UPZ la sabana, en donde destacan algunos como Paloquemao y Samper Mendoza que albergan plazas de mercado y juzgados municipales. El barrio Santafé donde se desarrollan situaciones de redes de micro tráfico y prostitución y en el que se ubica el cementerio central. El barrio la favorita que fue uno de los más prósperos de la ciudad durante el siglo XX. El barrio el listón conocido por albergar la estación de la sabana, san Victorino y el Ricaurte con una alta zona comercial., la sabana y el voto nacional que contienen un alto significado histórico y que colindan con la plaza España entre otros.

### Figura 1.

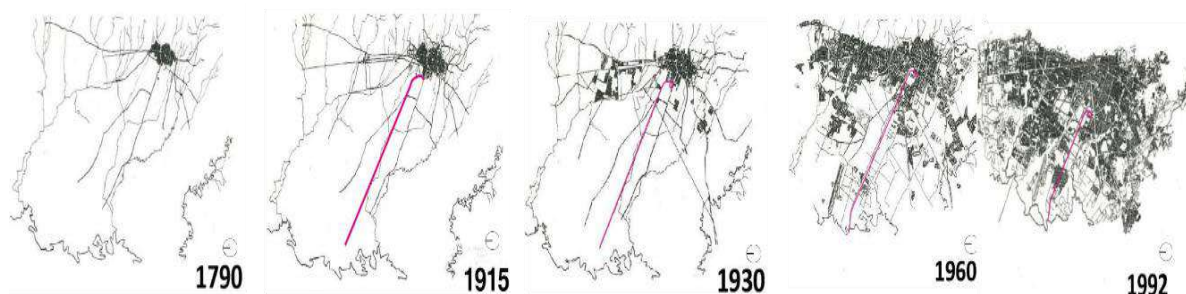
localidad



Tomado de: Subdirección Local de Integración Social de los Mártires, AUTOR, junio 2010 (URL) (p. 36)

Los mártires es una localidad cargada de historia y simbolismo, pues está conformada a partir de los primeros barrios que comenzaron a surgir en Bogotá desde su fundación a pesar de que actualmente la localidad no es reconocida por su grandeza de antaño, sino por su reciente decaimiento, los mártires representan los inicios de la capital y asimismo representa la capacidad de transformación que poseen las ciudades, debido al desarrollo de la alameda nueva reconocida por ser la entrada a Bogotá desde el occidente se evidencio la expansión del centro hacia este costado que inicialmente se componía por grandes fincas que se fueron parcelando y albergaron haciendas residenciales, de culto y cementerios.

**Figura 2**  
*tren de la ciudad.*



Tomado de: archivo Bogotá. Departamento Administrativo de Planeación Territorial. Secretaria general

A partir del fusilamiento de los próceres de la independencia en 1850 se desarrolla la Plaza de los mártires sobre el antiguo parque de la huerta de Jaime, lo cual le da su nombre a esta localidad, años más tarde el sector atrajo la atención de reconocidas familias bogotanas que se asentaron allí y se establecieron hitos como la plaza España, la nueva estación de ferrocarril, el teatro san Jorge, centros educativos, médicos, investigativos y culturales. Sin embargo debido a protestas por parte de camioneros la estación de la sabana fue obligada a cerrar, la plaza España perdió valor comercial y el bogotazo motivo a las familias de clase media y alta a migrar hacia los nuevos barrios del norte provocando el cierre de facilidades comerciales y educativas, así la

localidad se enfrentó a un Fuerte deterioro, posteriormente con la creación y desmonte de aglomeraciones como lo fueron el cartucho y luego el Bronx, la zona tuvo importantes alzas en sus índices de violencia, criminalidad, inseguridad y homicidios, los cuales siguen repercutiendo en el habitar bogotano.

Para el año 2020 en la localidad de los mártires habitaban 93 mil 248 personas repartidas casi equitativamente entre ambas UPZ, de esta manera la UPZ de la sabana que ocupa el 70% de la localidad cuenta con una densidad poblacional de 112 habitantes por hectárea, mucho menor que la UPZ santa Isabel y con casi la mitad del promedio de densidad poblacional de Bogotá que se sitúa en los 212 por hectárea, esta población se caracteriza por estar conformada mayoritariamente por personas adultas entre los 25 y 59 años presentando una baja concentración de niños y adolescentes. Mientras tanto la estratificación establece a los estratos 3 y 2 como los allí predominantes.

Por otra parte, la localidad de los mártires comprende entre sus límites a grupos de población socialmente vulnerables como lo son los trabajadores informales, las trabajadoras sexuales y los habitantes de calle siendo en esta localidad donde se concentra una parte importante de este último grupo, pues nada más en ella se encuentra el 23.5% de los habitantes de calle de toda la ciudad.

Los mártires se caracterizan por ser una localidad diversa y dinámica, pues en su interior se localizan espacios de múltiples funciones como son comerciales, de distracción, culturales y dotacionales, Allí se desarrollan una gran y amplia gama de actividades tanto en horas del día como de la noche, así la actividad de los mártires pareciera nunca apagarse sino, simplemente movilizarse de un lado al otro, de un barrio a otro dependiendo la hora del día pues la localidad se encuentra claramente sectorizada de acuerdo a las actividades

que ofrece y permite, afortunadamente para la localidad esta se encuentra así mismo rodeada y atravesada por numerosas vías de escala metropolitana que se encarga de atraer la población flotante y por ende atraer más actividad hacia ella (Romero. A, 1997).

Estas vías permiten la conectividad de los mártires con la ciudad y el resto de transporte público y además son una herramienta clave cuando se trata de mantener viva a la localidad. En cuanto a sus usos y a su actividad, la mayoría de las estructuras y edificaciones se caracterizan por albergar comercio en los primeros pisos, que es el contacto con los usuarios de las vías y los andenes.

Por otro lado, la localidad cuenta con 2.55 metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante que es el segundo indicador más bajo de Bogotá, así mismo cuenta con 2.6 metros cuadrados de área verde por habitante y 10.1 árboles sembrados por hectárea, presentando los indicadores más bajos de toda la ciudad. La localidad cuenta con parques, escenarios públicos deportivos y con 281 equipamientos de distinta índole, lo que indicaría que habría un equipamiento por cada 346 personas en los mártires, que tiene un total de 651 hectáreas de las cuales 24,66 son zonas verdes, la extensión que ocupa el espacio público es de 6,75 por ciento y mantiene una estrecha relación con el uso de comercio que alcanza a ser del 22.3 %. si bien la localidad de los mártires es muy diversa y dinámica, en ella habitan todo tipo de grupos poblacionales, aquí se han podido identificar una serie de grupos temáticas particulares que se han establecido como casos de estudio y puntos de partida para el desarrollo de proyectos arquitectónicos con un enfoque tanto urbano como social., dichos grupos son, como primero las trabajadoras sexuales en el barrio Santafé conocido popularmente como la zona de tolerancia de Bogotá, específicamente entre las calles 19 y 26, y las carreras 14 y 17 se presentan fuertes problemáticas relacionadas al

trabajo sexual, aquí son casi 3000 mujeres, es decir el 21.4 % de las trabajadoras sexuales de Bogotá que salen diariamente a conseguir dinero, por este medio con el fin de sustentarse económicamente y a sus familias. (Cámara de comercio de Bogotá, 2006)

En medio de un barrio con altas tasas de delincuencia y drogadicción estas mujeres se esfuerzan constantemente por encontrar viviendas estables y así mismo brindar estabilidad a sus hijos quienes nacen casi inevitablemente cuando se ejerce esta forma de trabajo.

En segundo lugar, el circo, el arte y la cultura también están presentes en la localidad, en la estación de la sabana como parte de un proyecto de rehabilitación de la zona se encuentra la escuela taller y la fundación circo para todos, esta última tiene por objetivo brindar herramientas por medio del deporte a jóvenes en condición de vulnerabilidad y proporcionarles una oportunidad laboral.

el Tercero corresponde a habitantes de calle debido a conflictos sociales como lo fueron el cartucho y el bronx, una falta de claridad en un plan de contingencia para los habitantes de calle desterrados, genero un desplazamiento masivo de personas de la noche a la mañana, además los acontecimientos como las migraciones masivas e informales de venezolanos, la drogadicción y demás situaciones mezcladas con un entorno que carece de administración, edificios abandonados y pocas oportunidades de progreso se han asentado miles de personas en esta localidad que carecen de un lugar estable de residencia, de oportunidades dignas de labor y consecuentemente de un hogar.

Como cuarto los recicladoras en la localidad se encuentran situadas una gran cantidad de recicladoras, estos son actores fundamentales para para la ciudad pues sin ellos el sistema de aprovechamiento de residuos no funcionaria, a pesar de la gran estigmatización, rechazo y

condiciones de vida precarias que sufren los recicladoras, se despiertan cada día a recorrer largas distancias en climas cambiantes y cantidades de material reciclable que pueden llegar a pesar más de 100 kilos todo esto para venderlo y obtener su sustento diario.

Como quinto punto sería la permeabilidad, la relación del predio de la estación de la sabana y los barrios cercanos es casi nula debido a la presencia de un muro de cerramiento que lo delimita, esto genera inseguridad a lo largo del muro y olvido a lo que hay adentro gracias a la poca relación de este espacio con los barrios exteriores, por lo tanto, la permeabilidad a través de accesos característicos que definan una nueva oportunidad de cambio para este espacio patrimonial es imperativo.

Por último, la vivienda, la gran cantidad de aglomeraciones comerciales ha convertido zonas de esta localidad en zonas con una alta población flotante, pero con una muy baja población residente, en medio de inmuebles convertidos en bodegas que ocupan gran parte de la estructura física de este lugar, es confusa la forma de reinterpretar la morfología de la localidad.

Los mártires pueden ser interpretados como una localidad llena de oportunidades, de mejoras y el cambio positivo analizado desde el potencial y no desde el deterioro y abandono.

En este sentido, se presenta la siguiente interrogante.

¿Cómo se puede habilitar e integrar de manera urbana la estación de la sabana, de modo que se puedan promover las actividades sociales, culturales, y comerciales dentro y fuera de la misma?

Justificación

La estación de la sabana, cualquiera diría que son muros, techo y pisos viejos, Localizado en un barrio de mala muerte, donde se oxidan las locomotoras, los rieles se cubren por el pasto y sus rejas externas chirrean por el óxido.

Esto no es nada refutable. -tienen razón.

Pero en algún punto de la historia, este inmueble se levantó imponente en el centro de la capital, cortando el viendo con sus esplendorosas columnas, con iluminación que embellecía las calles en las noches de la capital. Fue construida como muestra del progreso del país, y su propósito, movilizar gran cantidad de mercancías y ciudadanos. En sus fachadas se plasman momentos buenos y malos por los que la ciudad ha tenido que sobreponerse, uno de ellos fue el bogotazo.

Suceso que marco al país por su terrible violencia y el vandalismo a las edificaciones, que desahogaron la ira del país por la muerte de Jorge Eliecer Gaitán.

### ***figura 3***

*bogota en ruinas*



Tomado de: archivo fotografía de sady González, biblioteca Luis Angel Arango

Este grandioso y majestuoso edificio padece una terrible decadencia y abandono debido a los cambios en la movilidad, los costos elevados para que se crearon más vías, y los camiones y buses distribuían mercancías a más ciudades y ciudadanos al resto del país a menores costos. Al

tren le fue difícil competir, eran más contaminante y tenía un costo de movilidad más alto. Pronto los dueños se deshicieron de ellas y se declaró como un bien de interés cultural.

Los años siguen han pasado y los transeúntes la ignoran. La dan como un edificio viejo, pero por el contrario acá tenemos una gran oportunidad de darle vida. Es bien sabida la situación social, cultural y económica que envuelve la localidad de los mártires. No obstante, se ha presenciado la expropiación de algunos predios para llegada de los nuevos sistemas de movilidad "metro y regiotram" en Bogotá, de este modo se ha reducido el área en la que se practican estas actividades.

El centro de Bogotá ha atraído a la ciudadanía, que esta con deseos y propósitos de darle de nuevo una expresión moderna al centro de la ciudad, recuperando sus calles, sus teatros y sus parques.

El plan de la ciudad en motivos de vivienda, plantea la edificación de conjuntos residenciales, de manera paralela a la carrera 17 muy cerca de la estación de la sabana, como uno de los varios planes que generarían la recuperación del sector, que incluyen la infraestructura vial para la llegada del metro y el regiotram.

La Estación de la sabana en estos momentos contiene una estación de policía, una exposición de motos y unas pocas áreas culturales y de oficinas. En la parte posterior de la edificación nos encontramos con las locomotoras, cuartos de máquinas y amplias zonas verdes en mal estado. De ahí el propósito de recuperar estas áreas con zonas de esparcimiento, parques, comercio y de espacio público que reviva la zona y la estación de la sabana.

Fue el epicentro de la llegada de otras personas a la capital, con estos rieles de hierro llevo la modernidad y la nueva civilización a Colombia. Se comunicaron las ciudades y los intercambios



comerciales dejaron un legado de construcciones y progreso. Pero los años fueron pasando y la ciudad modernizándose, a tal punto que las vías y los camiones resultaron una fuerte competencia para la estación ferroviaria. Las mercancías y los ciudadanos se movían por más lugares en el país y a menor costo. Las locomotoras, rieles y estaciones, empezaron un detrimento, junto con las diferentes problemáticas de la estación de la sabana entre ellas la contaminación, el mal uso y el abandono de esta.

Se considera pertinente generar evidencias de la historia y los cambios que se han dado a través del tiempo

Las obras arquitectónicas a su vez son monumentos, por ser objetos materiales que permiten hacer la relación de las sociedades del pasado, con las del presente y las del futuro. Llevan en sí mismas la permanencia de su esencia que genera vínculos con el ayer. «Son consagraciones a la memoria» (Universidad de Antioquia; 1989, p. 35). [https://www.researchgate.net/publication/277092575\\_La\\_Estacion\\_de\\_la\\_Sabana\\_el\\_tren\\_en\\_los\\_espacios\\_los\\_imaginario\\_y\\_la\\_historia\\_de\\_Bogota](https://www.researchgate.net/publication/277092575_La_Estacion_de_la_Sabana_el_tren_en_los_espacios_los_imaginario_y_la_historia_de_Bogota))

Los gobiernos buscan afanosamente dar solución a las diferentes problemáticas que la sobrepoblación ha traído a las ciudades. Observando algunas de las problemáticas tenemos que, las áreas de construcción en los centros de las ciudades han disminuido, y se está construyendo en las periferias, no obstante, localizamos espacios como la estación de la sabana que es muy prometedor para una intervención urbana.

El centro de la ciudad de Bogotá alberga diferentes tipos de ciudadanos, los comerciantes son un grupo numeroso que producen y general empleo a muchos habitantes de manera formal e

informal en esta localidad. Junto a esto se evidencia su alta influencia cultural, que es necesario explotarla

Para volcar los esfuerzos a la consolidación de la Estación de la Sabana como Patrimonio Cultural de la Nación, a fin de ejecutar acciones prioritarias derivadas del PEMP de la Estación de la Sabana, las cuales de acuerdo a lo definido en el reparto de cargas y beneficios se encuentran cuantificados y directamente implicados en la transformación de la ciudad. (Alcaldía de Bogotá, 2022, p. 35).  
<https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/historia-la-sabana>)

Analizado desde Henri Lefebvre en la producción del espacio, presenta la transición de la teoría que se basaba en la organización común al descifrar la producción del espacio, que influye en el significado y la relevancia de la producción del espacio y su problemática, puesto que el sector inmediato padece de desactivación de las funciones sociales urbanas por cuenta del desuso y abandono de las infraestructuras.

De esta manera se pretende, **Reactivar el área posterior del BIC de la Estación de La Sábana que a la fecha es un vacío urbano subutilizado, por medio de un proyecto de renovación urbana que genere una rehabilitación física, social y cultural del inmueble patrimonial y su entorno, para la re-consolidación del sector como un espacio cultural y habitable.**

Para lograr dicho **objetivo** se desarrollan los siguientes pasos:

1. Estudiar las deficiencias y fortalezas del barrio el listón en torno a la Estación de la Sabana mediante una revisión documental del lugar para la generación de un perfil social, cultural y económico del sector.

2. Establecer parámetros y unidades de intervención mediante la interacción del perfil socio urbanístico del sector y la aplicación de los criterios de Entornos Vitales (Bentley et Ai, 1984), de modo que se consiga una interrelación entre renovación urbana y contexto histórico
3. Diseñar un plan parcial de renovación urbana con la aplicación de estrategias de diseño urbano vital e histórico, con el propósito rehabilitar e integrar la Estación de la Sabana a un nuevo polo de vivienda y cultura para el sector a intervenir.

El propósito es generar una reflexión sobre el papel histórico de la estación de la sabana, con forme la relación que juega en la reactivación y renovación del centro de Bogotá. Y de esta manera abordar las funciones de la estación desde una apuesta cultural, con producción de conocimiento, y generar posibilidades para transformar zonas deprimidas de la ciudad, basadas en los parámetros sociales, culturales, económicos, y urbanos, que impactarían de manera positiva en la rehabilitación del barrio el listón y la localidad de los mártires.

Con la rehabilitación de la Estación se podría acoger y fomentar lugares laborales para mujeres que son explotadas físicamente junto con sus hijos y brindarles nuevas oportunidades.

**Figura 4**  
santa fe



Tomado de: Foto / Santiago Ramírez - Foto: Santiago Ramírez Baquero / SEMANA

Que la sociedad tenga trabajos decentes y un crecimiento económico para la localidad reorganizando las ventas informales. La estación tendría una propuesta innovadora que haga un contraste con su historia. Este sector podría promover la integración de la sociedad de manera justa y pacífica con espacios culturales y económicamente rentables.

Según el estudio, con el plan parcial pretende albergar más de 9000 nuevos habitantes en el sector, lo que enriquecería y plantearía un mejoramiento comercial, social y cultural., todo esto repercutiría sobre la Estación de la Sabana, debido a que se encuentra en una zona muy central, con vías importantes que la rodean, con zonas comerciales como San Andresito o el mismo Paloquemao, colegios e iglesias que producen aglomeraciones de ciudadanos.

De lo contrario con las intervenciones que se están realizando en el sector, la estación caerá en un mayor detrimento y deterioro generando así, una malformación urbana de inseguridad, basuras e incapacidad de auto sostenibilidad económica.

Se desarrollará una **línea de investigación** encaminada al Diseño y gestión del hábitat territorial consiste en solucionar problemas ambientales, territoriales del hábitat y trabaja directamente con la sociedad.

El trabajo se basa en el respeto de los patrimonios naturales y artificiales, constituidos por una mejora de los espacios rurales y urbanos, de manera que la ciudad se integre de forma conjunta con el propósito de lograr una sostenibilidad y un comportamiento técnico y tecnológico eficiente, junto con una armonía estética multi funcional.

Teniendo clara esta idea, Jaen Jacobs en la teoría de muerte y vida de las grandes ciudades, 1961, nos centraliza en lo variada que debe ser una ciudad para tener un equilibrio social y comercial que permita la diversidad de lugares y sus diferentes propósitos. Del mismo modo se obtiene la presencia de un análisis de los cambios que un barrio con el paso del tiempo, va padeciendo como cambios circunstanciales de usos y conservaciones que a corto y largo tiempo se presentan requiriendo intervenciones de diferente índole.

## **1 RENOVACIÓN URBANA SABANA CENTRO**

El desarrollo del patrimonio es el resultado consecuente de cambios en el tiempo que se heredan bajo modificaciones físicas las cuales se han desarrollado en la zona a intervenir, proporcionando recursos para crear y desarrollar en el presente, para posteriormente transmitirlo a las generaciones futuras, con el propósito de generar beneficio, y son conocimiento heredado en pro del estudio y desarrollo social, cultural y arquitectónico.

El método por el cual se propone un estudio exploratorio, descriptivo y explicativo, planteado desde lo social, económica y cultural que aplica de manera arquitectónica en la localidad, y se involucra el cómo intervenir de manera urbana un inmueble patrimonial de modo que recupere sus funciones o su utilidad.

Junto a esto, se hace un análisis cualitativo y cuantitativo de modo que se puedan registrar datos medibles e interpretativos al tener los datos de los planes parciales de manejo y protección de la localidad, ya que valorizan y enriquecen las intervenciones en los mártires. Estos se obtienen con el análisis objetivo de las variables sociales, culturales y económicas, que aplican en torno a la estación de la sabana.

De los métodos a implementar, el deductivo e inductivo presentan los puntos de partida para los sectores a intervenir, a través del análisis serial con el uso de instrumentos documentales, fotográficos y síntesis de fuentes bibliográficas, extrayendo e interpretando el devenir del para finalizar el método histórico-lógico logra explicar y comprender racionalmente la transición arquitectónica que ha ocurrido en el sector. La agrupación de datos del sector que sea útil con

forme los cambios arquitectónicos, levantamientos y demás eventos que puedan intervenir en el diseño de investigación.

### **1.1. Discusión teórica y construcción argumental**

Los autores pretenden dar sus puntos de vista con forme el desarrollo y el cuidado de los elementos arquitectónicos patrimoniales, para esto fue necesario enfocar las diferentes épocas en que se plasmó la idea y el concepto de preservación, conservación y valor cultural. De este modo cada teoría inclina a una historia tangible e intangible, identificando así deja un conocimiento de análisis, cultural, religioso, educativo, artístico, en todo lo referente al lugar estudiado etc.

En el caso de "maría del Carmen diaz cabeza" que da prioridad al hecho que lo principal de la obra no es el tiempo, si no lo que el autor plasmo y dejo para que otros lo tuvieran un legado. Por consecuente es visible que los patrimonios requieren tener un estado físico séase óptimo para su legibilidad.

Por otra parte, en el caso de "vitoria-gasteiz" lo valioso del patrimonio es la historia en el tiempo que se da con la conservación de las técnicas, su forma y lo que dijo o expreso en su momento. Estos inmuebles o técnicas antiguas complementan y clasifican una arquitectura enriquecida por los elementos detallados, que concentraban en algunos casos su vida entera en plasmar una idea.

Por el contrario "franoise choay" cuestiona con el hecho de que restaurar un elemento patrimonial seria perdiendo su autenticidad, lo cual ya le está quitando su potencia de histórico patrimonial. Los inmuebles patrimoniales en muchos casos son rehabilitados, puestos en función y preservados.

### 1.1.1. Activación de la memoria patrimonial

Es la utilización de una historia física o cultural, que al paso del tiempo se fortalece o deteriora con forme sus cuidados y a crear una conectividad. Conteniendo parámetros culturales e históricos se moldea de mejor manera a una idea, un suceso o las bases de un conocimiento heredado.

Claro está que en algunas discusiones como lo dice Françoise Choay en la alegoría del patrimonio (1961), "cuestiona el hecho de que Los inmuebles patrimoniales se deben o no restaurar", en esta teoría el autor concibe que una obra arquitectónica se diseña con un propósito, pero con el paso de los años es natural que desarrolle un proceso de decadencia y deterioro, este proceso que se desarrolla en el tiempo es parte fundamental de la importancia de un monumento plasmando, viviendo y llegando a una decadencia predispuesta para cualquier patrimonio.

Este deceso sería la culminación de periodo cultural que nos pudo brindar una obra y debe ser permitido sin alterar o prolongar su durabilidad, ya que estas intervenciones le quitarían su valor en la historia y se prolongaría el elemento con ayuda de retazos con distintos materiales y técnicas.

#### **figura 5**

museo bogotano



*Tomado de: aérea del Museo Nacional de Colombia, en Bogotá. (Juan David Moreno - Agencia Anadolu)*

Hay momentos en que se cuestiona en si es natural dejar deteriorar un monumento histórico, el cual puede brindar mayor conocimiento con el paso de los años, como el caso de las múltiples



obras que se localizan en Europa, en París más exactamente localizamos dos obras que se al restaurado, y ha mantenido un papel muy importante en la ciudad.

Para no ir tan lejos es de notar la cantidad y diversidad en Colombia de edificaciones patrimoniales que son funcionales y están en función de la ciudadanía.

**Figura 6**  
la ciudad



Tomada de (Photo by Caleb Maxwell on Unsplash, 1998).

**figura 7**  
pirámide de cristal



Tomada de: AndreyKrav / Getty 1998

El centro de Bogotá es un vivo ejemplo de la multiculturalidad, de lugares que al paso de los años han cambiado su función, aunque las edificaciones se conservan en un estado apropiado para el tiempo que de vigencia.

De acuerdo a la investigación realizada se identifica que Europa es un continente rico en restauraciones integrales.

La del Centro Pompidou y la pirámide de Leoh Ming Pei en el Museo de Louvre, ambas en París, son magníficos ejemplos, Para el caso del plan general de ordenación urbana de Vitoria-gasteiz

Según una valoración patrimonial, cultural, natural y paisajista se señala valo el marco jurídico. La Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco El Decreto 234/1996 por el que se establece el régimen para la determinación de las Zonas de Presunción Arqueológico ZPA- [https://www.legegunea.euskadi.eus/eli/es-pv/d/1996/10/08/234/dof/spa/html/webleg00-contfich/es/El Decreto 342/1999 del Registro de Bienes Culturales Calificados y del Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco Norma Foral 5/1998, de 23 febrero, de Patrimonio del Territorio Histórico de Álava](https://www.legegunea.euskadi.eus/eli/es-pv/d/1996/10/08/234/dof/spa/html/webleg00-contfich/es/El_Decreto_342/1999_del_Registro_de_Bienes_Culturales_Calificados_y_del_Inventario_General_del_Patrimonio_Cultural_Vasco_Norma_Foral_5/1998,_de_23_febrero,_de_Patrimonio_del_Territorio_Histórico_de_Álava)

Con relación con la protección del Patrimonio cultural, categoría de Conjunto Monumental: el Casco Histórico de Vitoria-Gasteiz, Se determina los aportes históricos que un patrimonio hereda a la sociedad, y de este modo se determina si es apropiado restaurarlo priorizando los intereses ambientales, y el tipo de patrimonio al que corresponda.

Por supuesto cada monumento interviene en mayor o menor cuantía en la historia, hay algunos que son más significativos, ya sea por la época, por cómo y donde fue concebieron, el tipo de concepto por el que fue diseñado, etc. No obstante, se debe tener una clasificación para los patrimonios de manera equitativa y prolongada. Por otra parte, se concibe como los elementos patrimoniales sin una correcta localización y/o delimitación, puede provocarles una ausencia o una inadecuada protección, junto con la Falta de equilibrio y equidad en la conservación y mantenimiento de gran parte de los elementos culturales.

En el caso de Bogotá, se concibe por parte de la alcaldía que los elementos patrimoniales son un bienestar o mejora colectiva y no para unos pocos, y deben ser expuestos y preservados para la gente, y de este modo se puede pasar de generación en generación la historia y se conservan partes o temas en el tiempo. Esta ciudad y como tal el país desarrolla una expansión multicultural y urbana, que a propuesto y generado actuaciones por par parte del gobierno para su ampliación. Es de notar que en este proceso se han cruzado con múltiples bienes de interés cultural, los cuales pretenden integrarlos de nuevo a la sociedad, de aquí la idea de consérvalos y proponerles una integración en el tiempo con la sociedad.

En América latina el manejo del patrimonio tiene algunos significados más trascendentales debido al tipo de cultura enraizados desde las más antiguas civilizaciones. el concepto de patrimonio cultural se ha asociado por siglos a los monumentos que exhiben y presentan la excelencia de los seres humanos, por los que en algunos momentos se han olvidado algunos y valorado otros. Si tenemos en cuenta desde el periodo aborígen, colonial, de independencia, la migración, las diversas formas de pensar, el momento de la época en las distintas regiones y como se socializaron las distintas culturas. Entendemos que no se tiene una sola línea histórica cultural patrimonial, por el contrario, esta sucedida de múltiples conceptos que han marcado el desarrollo.

Con los Conceptos derivados del el Patrimonio Cultural en el Siglo XXI, Se entiende como algo que el autor quiso transmitir y preserva el valor de la historia de manera cultural. Hoy en día el patrimonio hace parte de un paisaje cultural que enriquece y fortalece la labor histórica de las civilizaciones nativas y que comunican las culturas, asociadas a un patrimonio multi cultural de protección y preservación.

Con la teoría de María del Carmen Díaz Cabeza se percibe como da el valor a lo histórico de las monumentos arquitectónicos y culturales de América latina, entendiéndose como como una muestra y conservación de culturas que alguna vez plasmaron su religión, culto, arte o disposición de para la prolongación de algunos modos de pensar.

Este legado general, no individual, son el resultado de unos sucesos desarrollados, elementos materiales significativos que han dejado una trascendencia en el paso del tiempo, son una reacción social y cultural que marco la historia. Los patrimonios históricos los asociamos a diferentes tipos de monumentos como lugares patrimoniales del pasado, con este nos podríamos referir a un tipo de monumento que genera un legado histórico y que hoy en la idea no es tan mínima, por el contrario, es más amplia, el patrimonio en estos momentos abarca más que una sola idea, y se refiere a temas urbanos, modernos, populares, entre otros.

El concepto de “patrimonio” contiene un carácter histórico, la cual relaciona las transformaciones que se dan en del tiempo, se entendía que lo que daba el valor matrimonial patrimonial era relacionado directamente a su antigüedad. Es de notar que esto ha cambiado desde hace muchas décadas, pero claro está, que estos bienes, que tanto antes como ahora se relaciona al patrimonio cultural de un pueblo, su función es la transición entre el pasado y el futuro, por hacer parte de los legados históricos de una población, y esta es por ende la figura por la cual se valora históricamente el patrimonio cultural de un lugar. El patrimonio arquitectónico alavés concibe que

la propiedad y transmisión son los conceptos principales del patrimonio, si cada cultura manifiesta y procura que lo patrimonios contengan y mantengan su propia identidad, la podrán transferir y preservar en el tiempo. más adelante prima lo histórico y al quedarse corto, lo impulsan o jerarquizan con lo cultural para de este modo protegerlo. Según Aretxaga Alegría, Susana lo que ha venido cambiando en la sociedad ha sido el calificativo del patrimonio. Así, en el Estado Español la ley gestada durante la Segunda República, ley del Tesoro Artístico Nacional de 1933, en un primer instante o cataloga como la "calidad de los bienes", posteriormente con una segunda norma que se declara con el mismo fin.

En España, Ley de 25 de junio de 1985, se denomina como "Ley de Patrimonio Histórico". Posterior a este en consecuencia se dicta la Ley 7/1990, de 3 de Julio, para proteger y dar amplitud a la protección de estos.

De este modo podemos identificar la evolución del concepto que se ha dado al patrimonio, y sigue evolucionando y abordando más concepciones, "bienes de interés arqueológico, histórico, artístico, ambiental o paisajístico, bienes del patrimonio documental y del patrimonio bibliográfico y cualquier otro que constituya testimonio material de los valores de la civilización", esto permite y aborda más ideas para la protección del patrimonio y sus derivados.([https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/2/kobie\\_24\\_LA%20LEY%20DE%20PATRIMONIO%20CULTURAL%20VASCO%20Y%20SU%20CONEXION%20\\_10.pdf?hash=9b68b0f9a2b0c1cb9d421370b2092541](https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/2/kobie_24_LA%20LEY%20DE%20PATRIMONIO%20CULTURAL%20VASCO%20Y%20SU%20CONEXION%20_10.pdf?hash=9b68b0f9a2b0c1cb9d421370b2092541))

El análisis global de estas teorías permite coincidir en que el patrimonio va sujeto al tiempo, y la historia que presenta y preserva, estas van ligadas a sucesos en el tiempo, ha costumbres que se decantan de en distintas épocas, ha recursos sustentados en la prolongación de un concepto, etc.

Las teorías nos relacionan la importancia de lo patrimonial y la cultura histórica que las ronda, conteniendo una postura en común a la que pueden sufrir cambios con el propósito de actualización o integración al desarrollo físico, social y cultural de las diferentes culturas, solo solo se encuentra una postura, la de "Françoise Choay 2007, que inquieta" en el sentido del que le da importancia al patrimonio, e históricamente cuando y como sería su deceso, para este auto, el patrimonio debe cumplir un ciclo de vida y un deceso natura, en el que si se restaura o rehabilita sería como prolongar una enfermedad interna, pero perdería su digno vivir.

Por su parte se focaliza una discusión en la que, al tener un patrimonio sujeto al cuidado del estado, produce y genera que no se relacionen con los ciudadanos, y esto inquieta en tener algo para mostrar y no tocar, o no disfrutar. Para la verificación del cumplimiento de esta teoría se identifican cuatro categorías de análisis, Por medio de estas se podría alcanzar a generar una consolidación del concepto principal de desarrollo del patrimonio.

La primera corresponde a la limpieza arquitectónica, la segunda a salud y vida para el patrimonio, la tercera al contexto patrimonio, por ultima a la fluidez del idioma patrimonial.

### **Figura 8**

*concepto*

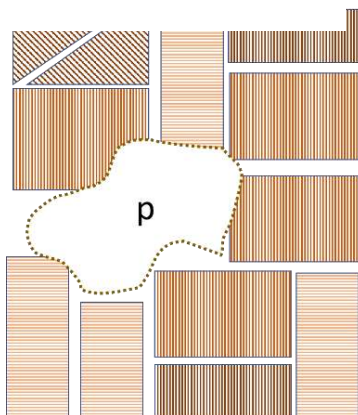


Elaboración propia Quevedo. O 2023 conservación y recuperación del patrimonio

*Estas categoria inquieren en la conservacion y recuperacion del patrimonio, de modo que se hagan parte de un constante vivir, y reactivacion y consevacion para los tiempos futuros.*

**1.Limpieza arquitectónica,** Comprende los espacios que no son clara mente legibles en torno a los edificios patrimoniales. Estos se muestran por la no consolidación urbana y la poca planeación o excreción en torno a los inmuebles patrimoniales, Se tiene que las ciudades absorben los patrimonios y los envuelven, de tal modo que en su mayoría no tiene una fluida coherencia urbana. Las transformaciones o expiaciones urbanas han producido que un inmueble, lugar o concepto patrimonial, en algunos casos no sea integrado al desarrollo constante y futuro.

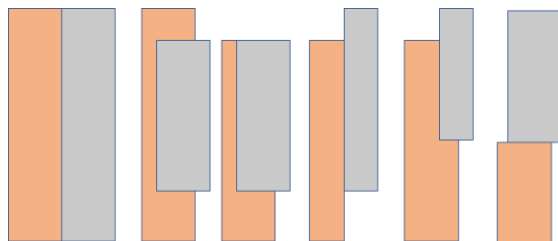
**Figura 9**  
claridad urbana



*Elaboración propia Quevedo O 2023 cambio al patrimonio*

**2. Salud y vida para el patrimonio,** Se obtiene de un constante cuidado y control de los monumentos, que podría contener un registro constante del deterioro o mejoramientos que se hagan a los mismos, siempre en pro del mejoramiento y prolongación del estado del patrimonio.

**figura 10**  
patrimonio cambio

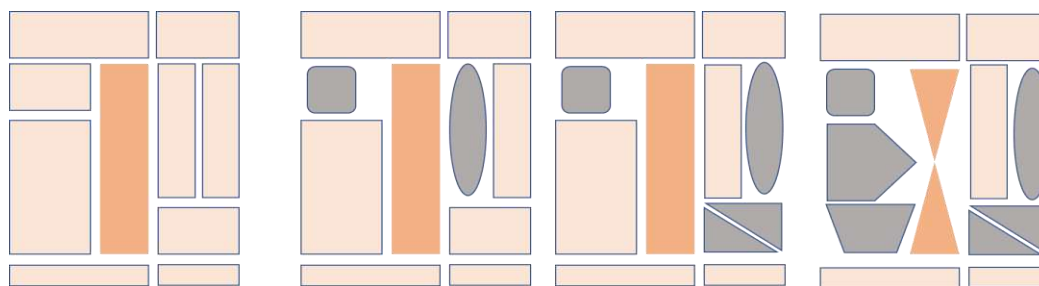


*Elaboración propia Quevedo O 2023 cambio al patrimonio*

*Cada cambio, mejora o modificación será un aporte a la conservación y rehabilitación que enriquecería al valor histórico de los patrimonios.*

**3.Contexto del patrimonio,** Imprime los constantes cambios en torno a un patrimonio y las repercusiones sobre el mismo, como cada modificación urbana, rural, paisajística, etc., socaba sobre los inmuebles patrimoniales y/o concepto. Podría actuar sobre tangible e intangible, lo que se causarían la modificación del uno al otro, Los cambios que se producen a un lugar u objeto, repercuten y modifican un concepto físico o cultural, generando así una relación directa del uno al otro.

**figura 11**  
*modificación patrimonial*

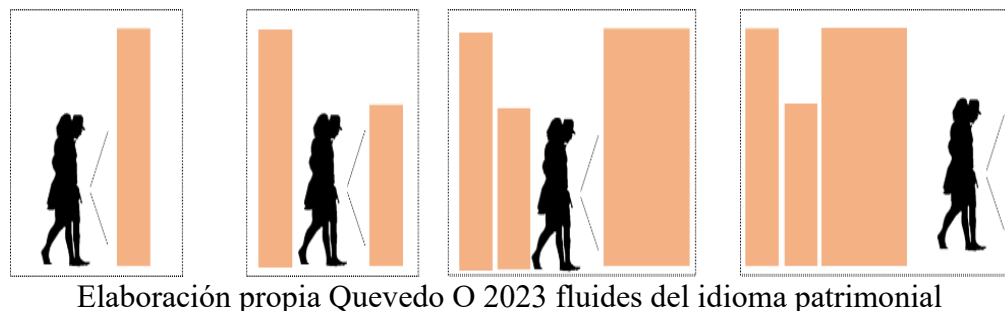


Elaboración propia Quevedo O 2023 contexto del patrimonio

**4.Fluidez del idioma patrimonial,** Que un inmueble sea para el ciudadano del común y expresivo claro de la historia, según lo que refleje el concepto del patrimonio, serán legibles y útiles de aprovechamiento histórico y físico.



**figura 12**  
*paso a paso*



El flujo que debe existir entre el patrimonio y la ciudadanía del común, deben tener una clara y coherente relación, que se trasmita con total comodidad y entendimiento. Lo cultural, lo social, el comportamiento de los cambios espaciales y morfológicos.

En consecuencia, el patrimonio tangible e intangible es un punto de cohesión en el tiempo, que debe ser limado con forme la historia lo permita para mantenerlo y fomentarlo como parte del cotidiano.

### **1.1.2. Conceptualización del modelo de ciudad.**

Según la ONU,

Más de la mitad de la población del planeta vive en ciudades y para 2050 la cifra superará dos tercios del total de gente”. Esta tendencia hace necesario que los centros urbanos se conviertan en focos de novedades para que los habitantes futuros puedan tener una mejor y mayor calidad de vida (<https://www.aa.com.tr/es/mundo/onu-la-poblaci%C3%B3n-mundial-alcanz%C3%B3-los-8000-millones-de-habitantes-/2738143>)

Cuál sería el mejor concepto de ciudad, si cada cultura, región ciudad, etc., tienen una forma y una necesidad. Poco a poco buscaremos desenmarañar unas posibles percepciones que ayuden a definir cuál y donde se aplican.

En consecuencia, esta inquietud:

Moreno-Mata, Filiberto Adrián; Sánchez-Moreno, Dulce María nos comunican una idea de Ciudades biofílicas, con espacios naturales y una alta calidad de vida en la zona metropolitana de San Luis Potosí, México. En esta teoría el propósito es el diseño de viviendas, oficinas o espacios de trabajo con abundante luz natural, vistas al exterior, ventilación natural, vegetación interior, materiales naturales, entre otras características.

Es decir, ciudades que presentan un diseño urbano que permite a los habitantes desarrollara actividades y tener un estilo de vida conectado con la naturaleza, aprender de ella y comprometerse con su cuidado. (Moreno-Mata, Filiberto Adrián; Sánchez-Moreno, Dulce María nos comunican una idea de Ciudades biofísicas, <https://legadodearquitecturaydiseno.uaemex.mx/article/view/12187>)

Con esto se ha pretendido llevar datos o estadísticas de como estas conexiones de la ciudad influyen en la calidad de vida de los ciudadanos, en los casos en que está presente en mayor cuantía el aprovechamiento de los recursos naturales. En esta teoría situamos el trato de la ciudad con el conglomerado de habitantes, ya que este confort natural reacciona sustancialmente en el sentir y desarrollar un comportamiento.

Para el caso de La ciudad de los niños formulada por Francesco Tonucci, la propuesta esta basa en promover la disminución del deterioro que ataca el ambiente urbano. Este debido al conformismo y a la aceptación en sentido del no cambio, los habitantes se conforman con un

pequeño cambio que no modifique su línea constante natural de vida, de este modo, se promueve una forma diferente de ver y tomar decisiones, en el sentido del progreso de lo que es prioritario en lo administrativo y político. Esto se debe, por cambia la tendencia y mentalidad de favorecimiento de los vehículos, a otros que serían más amable con los ciudadanos y que permitirían calificar la ciudad bajo unos parámetros| como la pertenencia, la seguridad, la sostenibilidad, etc., son conceptos que se pierden por no tener ideas nuevas y frescas.

Para obtener un cambio se ha optado porque las familias sean menos numerosas, y a nivel espacial, es más cómodo vivir fuera de la ciudad, en lugares apartados, pero no haciéndole frente a una verdadera solución de estas ciudades constantes y lineales.

En los últimos tiempos, las ciudades han crecido como un lugar de encuentro en el que se ha dado a ver el valor del espacio y ha transformado un conocido equilibrio entre tranquilidad y trato comunitario, en un objetivo de ganancia particular.

Un análisis de Francesco tonucci nos dice que las ciudades se pueden ver como una familia, un hogar, en la que los niños, o los ancianos son los constantes en la familia, son los que no tienen voto, los que aceptan lo que los adultos digan, etc. Pero qué hay de los adultos, estos son los conformistas, los que no quieren salir de su confort por mínimo que sea, son los que no pretenden arriesgar por temor a o error., es en consecuencia cuando se abren puertas para nuevas ideas, para que los niños actúen, para que propongan cambios y corran riesgos por algo mejor.

Para Sebastián Cabello con su teoría el camino de desarrollo de las ciudades inteligentes una evolución de Bogotá, buenos aires, Ciudad de México y São Paulo, es la que ve los potenciales de la tecnología, lo nuevo e innovador para una evolución en lo sostenible sacando el mayor

resultado tendiente a las necesidades actuales de la sociedad y el habitante cotidiano., impulsar la educación, el aseo, la coherente forma de gobernar, la seguridad y más.

De esta manera estamos integrando avances tecnológicos que, brindan un desarrollo a mayor velocidad, pero, queriendo manejar o disminuir el gasto energético en comparación al constante que ya se venía manejando en la ciudadanía.

Este documento estudia las estrategias que se implementaron en São Paulo (Brasil), Ciudad de México (México), Buenos Aires (Argentina) y Bogotá (Colombia). De esta manera se hace, o conforma un debate sobre lo que han logrado, y lo que tienen a futuro que mejorar al implantar el sistema tecnológico, y prometen convertirlas en “Ciudades Inteligentes”., este sistema es útil para el progreso económico, el desarrollo vial, mejoramiento de las infraestructuras, estado de la mano con los requerimientos de una eficiente articulación de políticas, planificación y gestión de la infraestructura. Subsecuente a este se estudia un tipo de ciudad de los 15 minutos, por Carlos Moreno en la que entre más cerca las cosas o lugares, más se conviviera y relacionara con el entorno, por ende, generara vitalidad a la ciudad.

El concepto del plan es que cada persona pueda hacer las necesidades urbanas diarias, es decir, todo lo referente al trabajo, hogar, tiendas, entretenimiento, educación y atención médica, dentro de un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta.

Con esta teoría se pretende que el ciudadano del común modifique su percepción, en el sentido que la ciudad lo está consumiendo, por los recorridos tan largos, los tiempos que se pierden, el desgaste mental y físico, se pudiese disminuir el costo económico y se podría mejorar el medio ambiente, disminuyendo el consumo de energías no necesarias.

Este tipo de ciudad pretende tener la mayoría de elementos que cubren las necesidades básicas lo más cerca posible que, si se requiere un lugar educativo, de salud, etc., el desplazamiento pueda sea a pie o en bicicleta en un corto tiempo, Ahora bien, cuando se conforma o desarrolla un tipo de ciudad, por lo general solo se tiene un punto de vista, como si solo existiese un solo modelo de ser humano, pero Zaida Muxí Martínez estudia la teoría de la ciudad para la mujer, la que ellas requieren en verdad, no solo se centrarse en las mujeres, sino que también se centra en pensar quién vive allí, cómo lo hace y qué necesidades hay en los territorios que habitamos. Es la realidad que cada uno quiere vivir, más allá del bienestar.

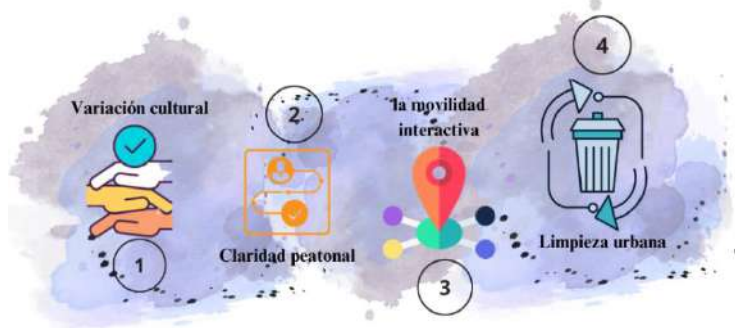
Las mujeres se tenían concebidas como el sexo débil, pero esto sería muy retrogrado decirlo, con el paso del tiempo se ha notado su poder de mando, de tomar decisiones, de afrontar y salir victoriosa en diferentes aspectos de la vida., y es por esto que se le debe dar la relevancia que corresponde con relación a la ciudad. Lo propuesto es que tengan espacios seguros, donde se puedan movilizar cómodamente, donde se les tenga un respeto sin llegar al punto de excluirlas, debe haber un punto de compactación donde ellas se sientan dependientes de la ciudad y acordes a los cambios. Estos tipos de ciudad pretenden como en todos los casos, las mejoría y confort de los habitantes, claro está que, hay que ser claro en cuales tipos de ciudad son las adecuadas para las distintas ciudades, sería posible que se malinterpretaran y produjeran un retroceso sino se analizan debidamente.

Las ciudades se contemplan y analizan en su momento como el bien común, pero con el paso del tiempo observamos que hay falencias u otros métodos de exploración para un análisis más profundo y equilibrados, es así como estas propuestas de ciudad abren las puertas a nuevas posibilidades y alternativas que posiblemente en el futuro se verán como algo inconsistente y poco profundo.No obstante, la tendencia de innovar, ya sea tecnológicamente o psicológicamente con

unas ideas más frescas y que protejan o den más respiro al planeta, son prioridad o enfoque en estos tiempos.

Es claro ver como la sociedad cambia de humor con el solo hecho de salir a las calles y relacionar con los espacios, en muchos casos sensorialmente no son agradables ni claros de percibir. Para la verificación del cumplimiento de esta teoría se identifican cuatro categorías de análisis, que podrían permitir la Conceptualización del modelo de ciudad, esta corresponde a Variación cultural, Claridad peatonal, Movilidad interactiva y Limpieza urbana.

**figura 13**  
*soy peatón*



*Elaboración propia Quevedo O 2023 categorías de análisis*

1. Variación cultural. Qué tipo de requerimiento son para cada conjunto espacial, los espacios se conforman y desarrollan de una forma especial debido a sus múltiples habitantes y modos de comportarse, por supuesto el modo de pensar varía en cuestión del entorno que les rodea.

**figura 13**  
*somos todos*



Elaboración propia Quevedo O 2023 espacio para el habitante

2. Claridad peatonal. Cuando se evidencia el cuidado del peatón y su prioridad al producir un recorrido, cuando se sostiene una coherencia espacialidad multiforme, con las precauciones necesarias de respeto. Una calle contiene múltiples significados, pueden ser de movilidad, de división, de acceso o cruce a otro espacio, lo importante es que contenga lo requerido por el ciudadano, para su bienestar.

**figura 14**  
*mejor ciudad*



Adaptado de: google/secretaria de movilidad/pinterest

3. Por otra parte, la movilidad interactiva, se presenta cuando los sistemas de transportes generan una correlación tranquila y relajada con el entorno. Como bien se sabe las ciudades requieren de los medios de transporte, pero el peatón debe tener prioridad y un mutuo respeto por su entorno, ahora bien, el paso de un lugar a un medio de transporte conlleva a

su esfuerzo físico, a una interacción con elemento rígido y no sensitivo, es de ahí que el cuidado debe ser superior y amigable con el transeúnte.

**figura 15**  
sistema de transporte



Tomado de: google/espacio publico/ pinterest imágenes, adaptado Quevedo O 2023

4. La categoría de la Limpieza urbana, es la concepción de ciudades aseadas y de cultura individual y colectiva, en las que cada ciudadano se preocupe primero por su propia integridad y, del mismo modo respetando su entorno y a los habitantes que le rodeen.

**figura 16**  
propiedad urbana



Tomado de: google/espacio publico/ pinterest imágenes, adaptado Quevedo O 2023

Es para muchos, natural el desaseo o la grosería en el entorno callejero, cada persona tiene un afán diferente, una educación diferente, un modo de referirse a sus conciudadanos., no obstante, no es natural vulnerar el espacio de otra o sobrepasar su autoridad sobre los demás, es de ahí donde parte la idea que la ciudad y cada espacio sea más limpio, para que todos jueguen con ambientes más deseables, que sean espacios citables en un contexto donde parte la idea que la ciudad y cada espacio sea más limpio, para que todos jueguen con ambientes más deseables, que sean espacios



citables en un contexto Cada espacio se debe considerar como un lugar donde se presenta un trato, una combersacion, un encuentro social y multicultural en el que debemos estar comodamente.

Este tipo de ciudad se esmera en que y contempla las diferentes y multiples formas y modos de pensar y comportarse, para que se pudiese conformar una gran familia , disminullendo las brechas en el comportamiento y cultura ciudadana.

### **1.1.3. Presionando a la ciudad del futuro**

Este se refiere a las actividades que conforman una ciudad con el constante desarrollo y variante que esto las precede infringiendo mayor fuerza para un desarrollo futuro.

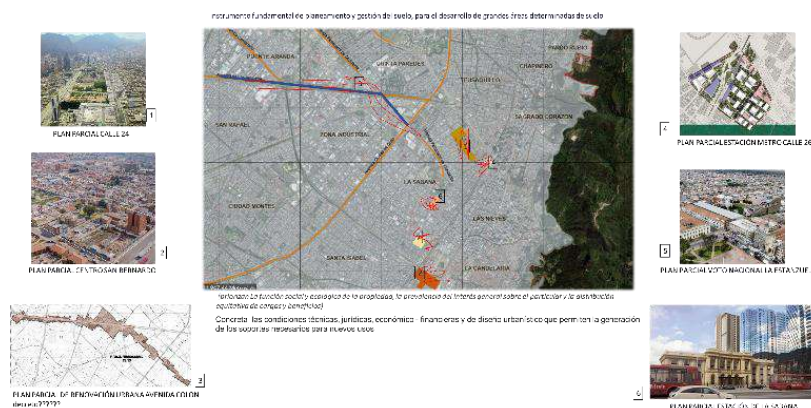
Los cambios de las ciudades se deben a naturalidades de la evolución, es una necesidad. Los autores analizan estos cambios conteniendo una matriz de diversidad como lo dice "jane Jacob 1961", en el que para que la ciudad sea coherente con el desarrollo, debe ser versátil a niveles más amplios que el del solo espacio.

Se analizan los sucesos que ocurren trascendentales para la ciudad que cambia por completo o parcialmente su funcionalidad, y esto va generando un desorden, pero más que nada oportunidades de mejorar. Con la variedad de las ciudades encontramos lo valioso de la historia en sus elementos, y como inquiera "Giulio Carlo Argan", se debe mantener y recordad lo histórico sin perder de vista el futuro y el progreso.

En la teoría de Giulio Carlo Argan, Ciudad antigua y ciudad moderna, se describe como La ciudades se desarrollan con las necesidades en el tiempo y al ver posteriormente, no se refleja lo lógico de la historia, por el contrario, se revela el desorden y la falta de coherencia urbana.

Esto descubre una falta de coherencia en el tiempo, donde las intervenciones son sujetas de un concepto, y no de una idea global., en algunos casos es fácil ver una intervención urbana limitada a una zona, con sus análisis destacando la confiabilidad de esta intervención, de este modo enriquecemos estos espacios, no dando con claridad las repercusiones que se pueden suceder a lo externo de la propuesta, y esto se va presentando en múltiples ciudades que no tienen un barrido adecuado ni equitativo.

**figura 17**  
planes parciales



*Tomado de: secretaria distrital de planeacion adaptado Quevedo O 2023 planes parciales*

Se debe ver desde las oportunidades y la no coherencia en el desarrollo. Por su parte Isabel Arteaga Arredondo hace un análisis de La experiencia europea a finales siglo XX de los que Son temas puntuales para tratar, como las ciudades contienen imágenes y monumentos que le dan unas características claras y específicas, como el tejido urbano o la historia son temas recurrentes en los casos de intervenir o realizar una propuesta para un lugar patrimonial con una tradición arraigada como instrumento en los proyectos.

Así como en América latina recibimos décadas atrás arquitectónicamente elementos que forjaron el desarrollo y las culturas, en Europa del mismo modo se preservan dichos elementos y tal vez en mayor cuantía, que has sido consolidados al paso del tiempo como elementos puntuales,

lo que ha producido que sean tratados como elementos únicos, no integrados el resto del desarrollo urbano.

Con el paso del tiempo este tipo de desarrollo se adoptó por América, la cual fue produciendo ciudades difusas, queriendo copiar órdenes que no fueron bien implementados, y como dice Lanzani Boeri

Una nueva ciudad se identificó en estos mismos años, aquella denominada genéricamente ciudad difusa. Los estudios de Lanzani, Boeri y Marini (1993) sobre la región urbana de Milán, o bien, las investigaciones realizadas por Font, Llop y Vilanova (1998) sobre la región metropolitana de Barcelona, identificaron una nueva etapa de urbanización caracterizada por nuevas formas de organización del hábitat urbano como la fragmentación; la discontinuidad y la ampliación de los contrastes socioeconómicos. Aunque estos procesos se venían construyendo al menos dos décadas atrás, el interés por los hechos urbanos heredados y por la recualificación de lo existente desde los años setenta, centró todo el interés y el debate en la ciudad compacta. ( Lanzani, Boeri y Marini (1993) sobre la región urbana de Milán [https://oa.upm.es/5963/1/ADRIANA\\_HIDALGO\\_GUERRERO\\_TEXTO2.pdf](https://oa.upm.es/5963/1/ADRIANA_HIDALGO_GUERRERO_TEXTO2.pdf))

La ciudad compacta que ha sido un vivo ejemplo en las ciudades limitando su clara expansión.

Para producir un espacio, como lo nombra Henri Lefebvre quien promueve la comprensión de los procesos por los que pasa el país frente a una crisis y nos indica como ponernos en los papeles del otro con relación al punto de vista sobre el cómo se relaciona o el significado en la

producción del espacio y las múltiples problemáticas tanto para el presente como el futuro en las que están relacionado los manejos del espacio.

Primero debemos contemplar que un espacio no es algo vacío, ni pasivo, por el contrario, son lugares de desarrollo social, de encuentro, de una multiculturalidad histórica, el espacio social tiene una forma, la reunión y de la simultaneidad, conforma una centralidad multifuncional.

En los espacios también se da producción, que empaña los espacios sociales a través de una falta de claridad que condiciona las funciones del espacio a los que en un primer momento fueron diseñados por una organización más empírica y sin una debida coordinación.

Esta teoría en parte discrepa en comparación a otras, con relación a la función de la producción de espacio, siendo este un envolvente de tratos y experiencias comunales y comerciales.

Si definimos lo urbano se podría decir que corresponde a los espacios o formas de vida que tiene una relación directa con la ciudad y/o territorio similar. Como cualidad se refiere a la influencia que tiene la ciudad sobre el estilo de vida de las personas, y como percibe la forma de habitar.

Para Christian Parra González en su documento de La ciudad cambiante se refiere a la forma y organización del espacio en una ciudad a partir del trazado de sus calles y la distribución de sus edificaciones. Ésta permite analizar las formas de las calles y su trazado en la ciudad, si son amplias, estrechas, rectas, irregulares y para qué uso convienen, observar y determinar el emplazamiento adecuado de las edificaciones, establecer una mejor forma de ubicación y localización, entre otras cosas.

Las ciudades cambian, para mejorar o empeorar, claro que todas las decisiones que se tomen sobre las mismas repercutirán más pronto, es decir, una ciudad lleva un desarrollo natural, junto con una expansión entre otros múltiples cambios, y va en las decisiones que se tomen, el cómo hacer que sean más amables con los ciudadanos, que las repercusiones o los cambios colaterales se reflejen positivamente de modo equitativo.

En el caso del espacio urbano se debe tener en cuenta más aspectos como, la calidad de población, ya que lo urbano se cataloga por una alta afluencia de habitantes y puede variar entre países., en el caso de la base económica, profundizando un poco en las labores que ejecutan los ciudadanos y el lugar donde lo ejercen, esto permite correlacionar espacios urbanos definidos.

Otro aspecto relaciona con lo administrativo, con las delimitaciones legales por parte del gobierno para considerarlo como espacio público, y el modo de nombrar la ciudad que da el carácter y el alcance sobre el resto del país, sería como la ciudad universitaria, se asume como su reconocimiento de la presencia de servicios educativos superiores en la que su función principal es educar. Para la teoría de Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades por Jane Jacobs esta converge en la diversidad que deben tener las ciudades para ser una ciudad equilibrada. Si una ciudad o una parte de la misma conserva una sola función, según la teoría, sería posible que fuese poco sostenible, y pudiese pasar por la necesidad de una intervención que engrane más sistemas y la hagan diversa y por ende progresista.

Una ciudad se consideraría equilibrada al tener lugares diversos, donde se puedan practicar deportes o lugares de culto, esto permite que, durante el recorrido a las mismas, se presenten múltiples actividades, desde el consumo de algún producto, o el trato económico en algún sentido con negocio. Estas mínimas transacciones crean una recirculación de conceptos, tratos sociales y económicos, entre otros.

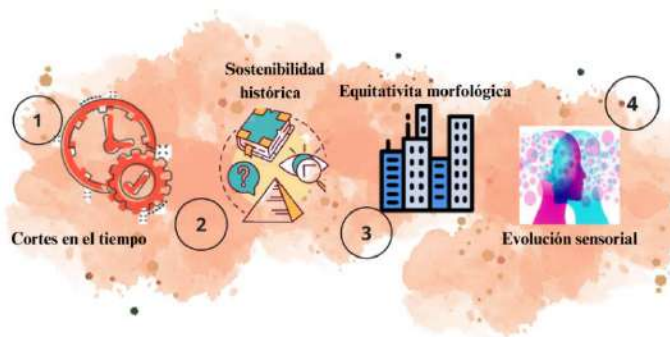
Se pueden nombrar muchas más actividades del diario vivir, que permiten a un habitante relacionar con las actividades que se dan en las ciudades, esto es lo que brinda una variación y sostenibilidad a la ciudad, en pro de mantenerla viva.

Las ciudades son una constante creación, una evolución ordenada o no, pero que está afectando varias ramas de la sociedad. Se ve la conectividad de hechos en los que no es armónica ni coherente su evolución, por tanto, es necesario imprimir ideas de unificación sobre lo existente, no en el sentido de que todo debe ser igual, por el contrario que como dicen en la variedad está el placer, y esta variedad promueve mejoras y desarrollo.

El ser humano se adapta a los lugares o estados en los que las necesidades le brinden para un desarrollo, es por esto que las ideas de que la ciudad cambia inquieren directamente en como lo hace y que tan coherente se puede llegar a proponer y estructurar.

Para la verificación del cumplimiento de esta teoría se identifican cuatro categorías de análisis, los cortes en el tiempo, la sostenibilidad histórica, la equitativa morfológica y la evolución sensorial, que promueven que las ciudades cambien con unos instrumentos psicosociales y humanos.

**figura 18**  
*sostenibilidad*



1. Cortes en el tiempo correspondería al Sucesos que aplican al desarrollo lineal de un desarrollo, creando fracturas socioeconómicas. Esta citaría unos cambios físicos, culturales, religiosos, a los que se deben reglas y reincorporar a una sucesión de eventos, que tejer en una cronología orientadora y circunstancial.
2. Sostenibilidad histórica se enfoca en preservar lo importante para la ciudad actualizando y promoviendo la mezcla de tiempos. Para que los cambio no presenten brechas entre lo antiguo y lo moderno, seccionado las funciones de un lugar o un objeto en el tiempo.
3. Equitativa morfológica Que las ciudades no inclinen los esfuerzos de mejoramiento en una sola dirección, por el contrario que involucren gradual y constantemente los espacios y los inmuebles arquitectónicos a los contextos venideros.
4. Evolución sensorial refiere a la habilidad del ciudadano a la adaptación y comprensión del espacio, con sus cambio o modificaciones, que en algunos momentos chocan con una percepción o rutina en la que se sienten protegidos.

#### **1.1.4. Sistema férreo integral**

Es un medio de transporte que transporta tanto mercancías como personas, y esta encarrilado sobre unos rieles o líneas férreas, que comunica ciudades, en sí mismo lugares de encuentro y desarrollo económico. El desarrollo de los ferrocarriles cuenta con una historia de dificultades en su implantación como lo nombra "victo Sánchez blan 1994" en el sentido de la expansión y la no coherencia con lo requerido en su momento, pero hace alusión al óptimo y profundo desarrollo que estas vías plasmaron en Europa y América latina, y como estas rutas sembraron ejes de desarrollo de las ciudades.

Los autores coinciden en la utilidad que estos elementos brindan y que han tomado mayor vigor con los nuevos sistemas, y "Mariano Salomone", estudia la privatización de estos lugares que cercaría las opciones de revitalizarlos y/o profundización en su utilidad.

Para Eduard J. Alvarez Palau de algún modo se concibe una crítica en el sentido de que las líneas férreas desarrollaron cambios en la geografía de las ciudades y el urbanismo se debió regir a estos sistemas de movilidad, no dando por malo la implantación, por el contrario, potencializando la infraestructura férrea. En su teoría de "ferrocarril y sistema de ciudades. integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo" infiere en que las ciudades tuvieron un fuerte desarrollo con las vías férreas, por ser una forma de desarrollo comercial y de movilidad. Están impulsaron de muchas maneras la conformación de ciudades en torno a las vías o los paraderos, proponiendo zonas de descanso y comercio, así pues, se amplía el desarrollo cultural y social dando paso a las grandes ciudades hoy en día.

En el caso de Carmen Bellet Sanfeliu y Aaron Gutiérrez Palomero Al Analiza los cambios que producen las implantaciones de rutas férreas en las ciudades, la cuales son requeridas en el desarrollo de los pequeños poblados para su progreso acorde al desarrollo mundial.

el cómo la llegada de este sistema se vuelve parte de un sistema urbanístico natural propio del entorno, le da el valor suficiente para su conservación o en algunos casos su recuperación.

Cuando hablas de "Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI y la integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano" es algo que fue progresivo, planteado y formulado antes de concebir las ciudades, y en estos momentos se ve o analiza como un inconveniente al no analizar cómo fueron absorbidas por la ciudad y mucho menos como integrarlas a un sistema de movilidad más reticular.



Desarrollo de las líneas férreas en Europa de Víctor Sánchez Blan, El manejo de las líneas ferres surgieron con el propósito de movilizar mercancías, y habitantes, partiendo desde Inglaterra, creando y masificando las redes a diferentes países europeos. Dando como resultado mayor ampliación de ciudades, con fuertes problemáticas en la hechura de las vías.

Estas líneas produjeron y producen actualmente una retícula de integración y correlación entre países europeos que, impulsadas por las nuevas tecnologías, fomentan la utilidad de las mismas.

A este sistema de movilidad se le atribuye una gran fortaleza de conservación, con el paso de situaciones marcadas en los diferentes países, o a nivel mundial, baches como guerras o desastres naturales, que pudieron hacerle frente y mantenerlas hoy en día, con un funcionamiento autoritario y eficiente. En el “Territorio y política disputa social y memoria histórica”. La lucha por la privatización de las estaciones ha marcado una guerra de recursos, que no ha facilitado la recuperación de estos inmuebles, bien a ha sido planteado por Mariano SALOMONE, en que con las reactivaciones del pasado, presente y futuro se fundamenta un servicio social y cultura, analizando no solo desde la materialidad, sino desde unos conceptos más subjetivos de sus prácticas.

El desarrollo férreo en las ciudades y posterío reutilización de las vías con el propósito de reimplantar y dar mayor uso a este sistema está dando una unión ferroviaria a las ciudades latinoamericanas, un ejemplo de desarrollo social y económico estudiado en Perú, refleja la importancia que muestra la evolución del sistema y su desarrollo lucrativo y sostenible.

Para la muestra “Rivera Medina, Francisco Anthony” analiza desde la “evaluación y análisis de la vía férrea de evita miento en la ciudad de Arequipa Perú 2019” la posible y

muy útil vía férrea de evita miento. Con el propósito de estudiar las condiciones y por qué fueron designadas las rutas en 1862 de la línea Mollendo – Arequipa, y en 1869 de la línea Arequipa – Puno, estas que conforman actualmente el ferrocarril del sur, y con esto del mismo modo se analiza el ámbito urbano de la ciudad de Arequipa en correspondencia con el (Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025 <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/05/informe-relatoria-vii-encuentro-usuarios.pdf>)

Basándonos en las actuales vías férreas ya existentes, y los límites urbanos de la ciudad de Arequipa se formularon las rutas de actuación para las nuevas vías de evita miento y la selección de funcional y viable basado en los límites urbanos y las líneas férreas que existen de Arequipa.

La durabilidad de un sistema de transporte se contempla por su evolución, rendimiento, eficacia, etc., y en el caso de los trenes, observamos que en Europa no hubo ningún desplazamiento de estos sistemas como si ocurrió en América, donde hasta hoy en día se le da la importancia a estos sistemas y se ha pretendido actualizar y recuperar gran parte de sus vías y enfoque de movilidad. Las ciudades aplastantes en su evolución consumieron este sistema al punto del deterioro y poca claridad en su retícula vial, pero esto no parece ser impedimento para su renacimiento. Para la verificación del cumplimiento de esta teoría se identifican cinco categorías de análisis: Activación ferroviaria, Conexión urbano-férreo, Conectividad espacial ferroviaria, y Mistura ferroviaria.

*figura 19*  
el tren



Elaboración propia Quevedo O 2023 sistemas férreos

1. Activación ferroviaria, Los desarrollos en eficiencia y modernización podrían ser la confiabilidad de un sistema futurista.
2. Conexión urbano-férreo, La habilitación de las secciones ferroviarias fundidas en la ciudad, de esta manera reintegrarlas al uso y prolongando su vida útil.
3. Conectividad espacial ferroviaria, La unión interna y externa que debe tener los espacios férreos con el tejido urbano, de modo que no fragmenten el tejido urbano si no por el contrario se fundan en los progresos de la ciudad.
4. Mistura ferroviaria La unión o mezcla de más servicios en función de las estaciones férreas, rehabilitando y multiplicando las funciones de servicio a los inmuebles arquitectónicos.

#### 1.1.5. Complacencia espacial para el ciudadano

Por tradición se entiende al espacio público como espacio para el público, en el que se generan actividades colectivas ya que es exequible, y se tiene las capacidades de usarlo de diferentes maneras. esto mejora el trato y la interacción social, favoreciendo la creación de grupos sociales y sentido de comunidad y apropiación.

Los autores relacionan el espacio público como algo sensitivo no como un lugar, en su mayoría plasman la idea de que el espacio público tiene otros conceptos como culturales o sociales. Y en algunos como "marc auge" plantean que hay lugares que se hacen "accidentalmente" no

programados ni estudiados. Estos lugares aparecen de los proyectos que dejan fisuras del uno al otro.

El espacio público contiene historia valiosa que como dice "Armando Arteaga Rosero" se recupera y contempla en los estudios que relacionan con la movilidad y tipologías urbanas.

Para "Armando Arteaga Rosero", El pensamiento y/o espacio público son las primicias del cómo se relacionan los ciudadanos con su entorno, se produce en las operaciones dirigidas a recuperación de áreas o lugares históricos, al que el tráfico sea más amigable con el ciudadano, a al reacomodamiento de la vías o calles, a la recalificación de los barrios con la incorporación de nuevas tipologías arquitectónicas.

En el documento "espacio público, una aproximación conceptual", direcciona la relación del peatón al desarrollo que precede del paso de un lugar a otro. Este concepto no es nuevo, la diferencia consiste en cómo se aborda, un espacio es más que un lugar, es un producto de sucesos o acciones que el cuerpo percibe extrasensorialmente y expresa con un comportamiento de transición.

Por parte de Bencomo, Carolina y su teoría "del diseño urbano en la conceptualización del espacio urbano y sus dos categorías, espacio público y privado", Teoría con la que se desarrolla la tecnología y se asocia al actuar social y cultural. sobre las masas y vacíos, la continuidad, y el sitio, la totalidad y las partes, y la relación con los grupos humanos.

Una característica de esta teoría es la de respetar la heterogeneidad que caracterizan nuestras ciudades, que se encuentra influenciada por la era digital, y los procesos de metropolización.

Estamos desarrollando y cruzando por una era informática y tecnológica que viene afectando el desarrollo conceptual del espacio, por la cual se compone un proceso quizás mucho más

complejo como es la revolución digital, lo que está ocasionando cambios en los procesos urbanos, y fisuras en los planes que se manejaban tradicionalmente.

El espacio público se dirige con el propósito de unir ciudades, genera ejes de intersección y organización, claro está, que cada espacio se comporta y comporta de modo diferente, se concibe o debe diseñar con un estímulo menos material y si perceptivo, que genere sensaciones. Para “Berroeta Torres,Hector; Vidal Morante, Tomeu” el espacio es un producto desarrollado y conformado social e histórico, que según su uso, se identifica por diferentes situaciones, por esto el autor estudia diversas nociones de espacio público, en la forma en que se comunica y los elementos que componen la ciudad construida. El común ideal es tener mayor socialización y desarrollo económico.

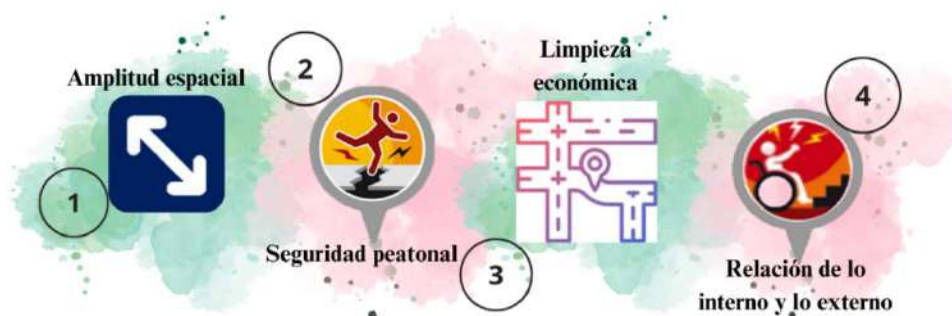
“Los no lugares, espacios de anonimato” mencionado por Marc Augé, Es la creación accidental de lugares no integrados al diseño urbano, que se generan de un modo accidental fortaleciendo el hecho de su existencia con el paso del tiempo, estos corresponden a sucesos de no correlación social ni una organización clara urbana.

Estos no lugares, se plantean como cortes urbanos que se van generando accidentalmente, y con el paso del tiempo se acrecienta el hecho de su no pertenencia a un todo, viéndolo desde en espacio físico, se comporta como un lugar que no cumple una función en relación a lo que lo rodea, y perceptualmente, se evita tener contacto con estos sitios para no salir de la cotidianidad.

Este espacio tiendes a sufrir daños físicos por el tiempo, dejades y suciedad, que poco a poco tiende a expandirse en su entorno más cercano.

Para la verificación del cumplimiento de esta teoría se identifican cuatro categorías de análisis: Amplitud espacial, Seguridad peatonal, Limpieza económica y Relación de lo interno y lo externo.

**figura 20**  
*seguridad peatonal*



Elaboración propia Quevedo O 2023 comprensión del espacio

1. Amplitud espacial, Que las áreas de circulación sean lo suficiente mente amplias y coherentes para las necesidades de los diferentes tipos de habitantes.
2. Seguridad peatonal, Que el tránsito de los ciudadanos por el tejido urbano no contenga un riesgo físico ni psicológico.
3. Limpieza económica, Que las ares, o espacios que no son comerciales continúen del mismo modo, que los diseños de espacio público conserven sus funcione primarias.
4. Relación de lo interno y lo externo, Este indica el respeto social que adquiere un habitante al circulas por un espacio público que no debe ser vulnerado por otro, séase ciudadano, vehículo, etc.

## **1.2 ESTADO DEL ARTE**

El desarrollo de este análisis será en comparación a un proyecto arquitectónico, una tesis, un manual y la teoría Volver a la recuperación de áreas urbanas centrales en función de las nuevas categorías ya formuladas anteriormente. De modo que generen una razón equilibrada de utilidad funcional.

El autor “Eduardo Julio Garriz, Romina Valeria Schroeder” señalan que no es solo concebir un lugar como un espacio, esto es más una sucesión de tramites sociales, comerciales y sensoriales en los habitantes. La “Dimensiones del espacio público y su importancia”, comprende el echo lo que se percibe y produce para expresarlo o sucederlo a otro. Se presentan los casos de espacios pequeños que deben en algunos casos deben ser necesarios, pero no por esto dejan de causar una sensación de asfixia, de cerramiento depresivo., claro está, que en un lugar demasiado amplio o abierto se puede percibir como un lugar de soledad, de poca interacción, que no promueve las dinámicas de correlación socioculturales.

El espacio público es una cadena de sucesos, de usos, comerciales o sociales que relacionan las sanciones de los habitantes entre un espacio y otro. Estos espacios son un paso en el escalón de conseguir un segundo suceso en el transcurso de una actividad, y se ve rodeada por una infraestructura buena o male que correlaciona con el ciudadano. Estos espacios articulan y gentrifican sistemas de movilidad, comercio o legibilidad de una ciudad.

No obstante, las falencias que aquí encontramos en gran cuantía en las clases más necesitadas son el uso comercial e informal, que por supuesto se pretenden solucionar por parte de los estados pero que corresponden a una acupuntura de urbana de uso.

### **1.2.1 nuevo planteamiento arquitectónico del barrio el listón Bogotá D.C. Colombia**

El proyecto es poco lo que aporta a la recuperación de los inmuebles patrimoniales, se sujeta solo a la elaboración y edificación de viviendas y no es muy claro con la intervención al entorno de la estación de la sabana colindante.

*figura 21*  
favorita



*Tomado de: criterios de diseño/adaptado por Quevedo O 2023 patrimonio y su entorno*

Parece ser una propuesta de poco valor urbanístico, y por el contrario una réplica de un lugar ya existente.



*figura 22*  
réplica del espacio



*Tomada de: criterios de diseño/adaptado por Quevedo O 2023 réplica del espacio*

La ciudad cambia con un concepto de centralidad de vivienda.

*figura 23*  
centralidad



*criterios de diseño/adaptado por Quevedo O 2023 centralidad*

El proyecto se enfoca a la vivienda en torno a la zona accidental del lugar de implantación y apartan la estación férrea.

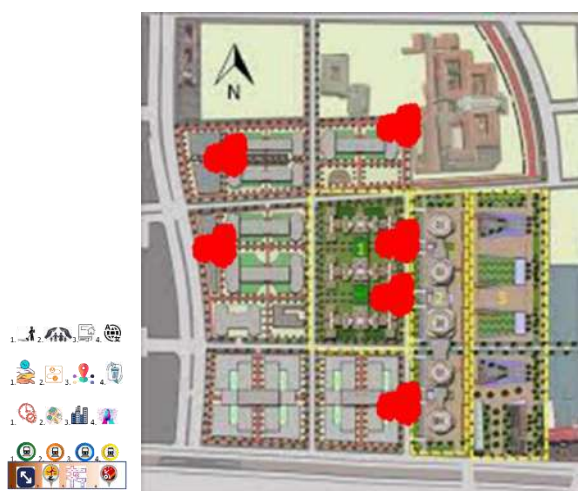
*figura 24*  
entorno



*Tomada de: criterios de diseño/adaptado por Quevedo O 2023 cruce de entorno*

El proyecto tendrá un aporte del 50 % a los conceptos planteados que podrían enriquecer los ejercicios de mejora urbana.

*figura 25*  
permeabilidad



*Tomada de: criterios de diseño/adaptado por Quevedo O 2023 permeabilidad*

### **1.2.2 Transformaciones del barrio santa fe en la ciudad de Bogotá. tesis. comunicadora social.**

Estos tipos de análisis poseen una jerarquía de intervención social y cultural, valiosa para la elaboración de una intervención urbana, que involucra directamente a los habitantes, reactivando las funciones psicológicas y mentales que dinamizan e impulsan cambios morfológicos del entorno. De este modo asocia directamente los cambios físicos con los comportamientos sensoriales, y activa los sentidos para que la percepción sea más fluida.

Este trabajo es el resultado de un proyecto de investigación sobre el centro de Bogotá, por medio del cual en este apartado vamos a resaltar que tipos de emociones podrán vivir las personas que tengan directamente un contacto con el tren de la Sabana, pretendiendo resaltar algún tipo de argumento con relación a la parte psicológica de las personas. Mi interés como lo eh venido mencionado es varias ocasiones es lograr recuperar el tren de la Sabana ya sea por la parte turística o como un objeto que pueda ser reconocido como patrimonio cultural de nuestro país.

A lo largo de la historia y dentro de la Psicología las emociones han ocupado un amplio espacio referente al tema de la investigación, por tan motivo podemos tener una breve hipótesis de las emociones si nos basamos en

La teoría psicofisiológica que tiene como exponente a William James, el cual en 1884 publicó un artículo bajo el nombre de ¿Que es la emoción? señaló que los cambios corporales siguen directamente a la percepción del hecho desencadenante, nuestra sensación de esos cambios según se van produciendo es la emoción. James ([https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa\\_de\\_James-Lange1884/1985](https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_de_James-Lange1884/1985): 59)

De igual forma de la mano con Carl Lange plantea la teoría de la emoción conocida como TEORÍA DE LA EMOCIÓN JAMES-LANGE, la cual habla de las experiencias y cada uno de los estímulos que se viven en el entorno social generando así que el sistema nervioso autónomo cree respuestas fisiológicas como los son las emociones; básicamente esta teoría se refiere a la percepción de un estímulo que conlleva a una emoción.

Es importante para poder continuar con este trabajo identificar la diferencia que existe entre una emoción y un sentimiento; Una emoción es una reacción psicofisiológica que ocurre de manera inesperada frente a un estímulo (alegría, Ira, miedo, sorpresa, tristeza y asco) y un sentimiento es considerado como la interpretación que hacemos de dichas emociones es decir un estímulo que podemos regular con nuestro pensamiento por ejemplo (esperanza, euforia, admiración) entre otros.

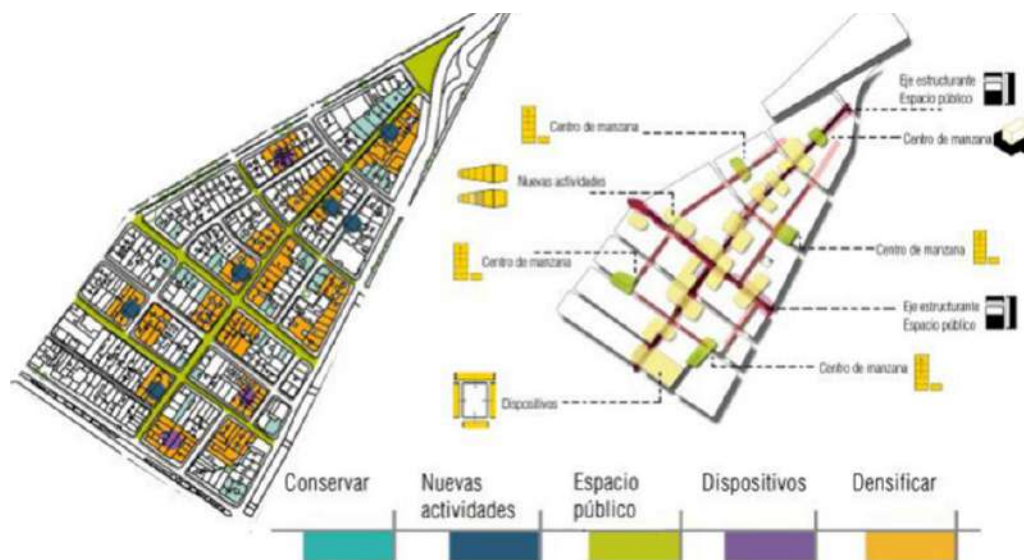
Existen tres subsistemas fisiológicos relacionados en las emociones que son:

- La corteza cerebral
- El hipotálamo
- La amígdala
- La medula espinal

La percepción humana hace referencia al proceso por el cual ciertos estímulos se convierten en emociones y/o experiencias organizadas. James explico en su libro "**Los principios de la psicología**" que nuestras reacciones consisten en una respuesta física a eventos ocurridos en el entorno.

Uno de los propósitos de este trabajo es poder **destacar como influyen las emociones** con respecto a la propuesta que se plantea de las mejoras de la estación del tren de Sabana y sus alrededores, es decir que las personas que recorran la estación de la sabana interna y externamente, puedan vivir una experiencia única donde ocurran cambios en su cuerpo, los cuales son los cambios que conforman nuestras experiencias emociona de diversas maneras, es decir a través de gestos o movimientos de las facciones, es decir entenderlo con una serie de procesos tanto **psicológicos como neurobiológicos** que intervienen es relación a las emociones.

**Figura 26**  
nuevas actividades



*Elaboración propia Quevedo O 2023 la sensación de la emoción*

### 1.2.3 Manual de arquitectura argentina

El desarrollo de una actividad debería ser organizada y planeada, para que los cambios, modificaciones y/o reacciones sean una unidad progresiva como en este caso se tenga una sucesión de actividades mencionadas, Se pretende que actividades que a su vez correlacionen la anterior y la siguiente se desarrollen con esta orden en procura de un producto satisfactorio y coherente con las consecuencias.

#### **1.2.4 Volver al centro La recuperación de áreas urbanas centrales**

Por otro lado, cabe resaltar que los problemas sociales y la de conectividad entre algunas vías, crea en la zona a intervenir crea espacios deteriorados y vacíos, en que se ha identificado en la investigación, es decir que hace falta una articulación entre esta zona de la sabana y el centro de la ciudad, de acuerdo con espacio público conectada por medio de equipamientos de cultura que trasformen y sean un pulmón para esta localidad enfocados a todas las edades del sector.

Es importante Potencializar la localidad para la recreación y la cultura que sea una gran solución a la movilidad al paisaje y a los problemas sociales los cuales han sido foco de inseguridad, por medio de recorridos revitalizados, y enfocado a la gran demanda de colegios así mismo a instituciones de formación educativa y artística, haciendo que sea una economía sana y autosustentable, por medio de esta jerarquía sostenible socialmente por la apropiación por parte de la comunidad convirtiéndolo en un eje de intercambio entre culturas y un elemento sostenible ambientalmente.

#### **1.2.5 conclusión**

Con relación a la investigación realizada a las teorías de recuperación urbana, se determina la importancia de tener una coherentemente relación de los espacios públicos y privados que promuevan la satisfactoria y coherencia con las necesidades de los ciudadanos, de modo tal que se mejore la calidad de vida.

En los casos que se contiene un edificio patrimonial, o este hace parte de los lugares de intervención, se les debe dar el debido tratamiento de integración con el desarrollo de las ciudades, de manera que se rehabilite o recupere sus funciones y preste un servicio a las actividades que se

desarrollen. Es imprescindible notar, como los cambios de la ciudad mantienen una relación con los tipos de retículas urbana que se manejan, y más en este caso cuando tenemos una estrecha relación con vías férreas que atraviesan la ciudad y debe dársele un manejo en la que se mimeticen con los diferentes sistemas de movilidad ya existentes.

### **1.3 Posición teórica orientadora**

- Habitabilidad e integración urbana La formulación de esta teoría se da a razón de la investigación de la morfología del centro de Bogotá, la cual se interrumpe y contiene un desarrollo heterogéneo y con malformaciones urbanas. Bajo los cambios y desarrollo histórico encontrados en el centro de Bogotá, se deriva una serie de actores que modificaron los tipos de uso, la habitabilidad del sector y su natural desarrollo. Esta se compone de factores físicos y psicológicos que actúan en forma directa o indirecta con los habitantes. Se Comprende de cuatro categorías de análisis, las cuales corresponden a:
  - Empalme psicosocial, definido como la armonización de la relación de un espacio con el desarrollo humano.
  - Satisfacción espacial, pertenece a los sucesos que se desarrollan al realizar actividades y/o relacionar en un espacio.
  - homogeneidad morfológica en el espacio, es La capacidad de organizar los espacios con una dinámica estructurada
  - Recepción espacial, Como un lugar que realiza una actividad genera un beneficio al habitante.

Se desarrolla con ayuda del análisis de los conceptos relacionando el tipo de espacio público que se concentra en el sector, junto con los cambios morfológicos relacionados al cambio de funcionalidad del área urbana.

#### **1.4 Conclusiones**

La teoría concluyente, parte de la necesidad de una recuperación de la ciudad, dándole la prioridad a la seguridad en la movilidad del ciudadano, mejorando sus entornos, de manera que se encuentre en lugares agradables, que supla sus necesidades de confort urbanístico, dándole una satisfacción espacial junto con una vitalidad al recuperar un espacio.



## 2. DIAGNÓSTICO REPERTORIAL

Con el propósito de aclarar el estado actual y las funciones dentro y fuera de la estación, se desarrolla un trabajo de campo en el que se identifican algunos espacios que dan aun funcionalidad al lugar. Junto a esto se relacionan tres lugares que aportan al desarrollo y propuesta que se podría plantear para la recuperación de este espacio como son: el Instituto de Tecnología de Illinois, Villas de la Hacienda y el edificio del Reichstag. Partiendo por la parte interna, nos encontramos por el ala sur-occidente donde se localizan dos espacios fundamentales como son: la escuela taller salvaguarda, que ubica las oficinas y administración del espacio terreno adyacente a la Estación sabana.

*figura 27*  
centro arte



*Elaboración propia Quevedo O 2023 centro de cultura*

En este se lleva a cabo la administración de los eventos que se realizan, las propuestas que se plantean a la Estación y los propios planes que ellos desarrollan para mejorar el estado de la zona, por medio de la exploración de planes artísticos, exposiciones, arte contemporáneo, etc. Junto este espacio se localiza la estación de policía, la cual se ha apropiado de un amplio espacio, y de parte de las instalaciones como lugar de bodega y archivo

**figura 28**  
estación de seguridad



*Elaboración propia Quevedo O 2023 centro de policía estación*

Continuando por el costado nor-occidental encontramos bajo los parámetros culturales, la carpa circo, que presta el servicio de lugar cubierto para desarrollar prácticas de danza, ejercicios

**figura 29**  
carpa circo



*Elaboración propia Quevedo O 2023 carpa circo*

físicos, entre otros.

En estos espacios también se están realizando restauraciones de estatuas y monumentos de la ciudad de Bogotá, uno de estos corresponde a la estatua de Simón Bolívar que se localizaba en el monumento a héroes en la av. Caracas con calle 80.

En el costado norte encontramos la salida principal del tren, que en estos momentos presta el servicio de turistren, con una velocidad no superior a 20 kilómetros por hora.

**figura 30**  
apertura tren sabana



*Elaboración propia Quevedo O 2023 apertura del tren*

Por la parte nor-oriental encontramos espacios en ruinas que funcionan como lugares de alquiler para filmaciones de series y películas.

**figura 31**  
las ruinas



*Elaboración propia Quevedo O 2023 ruinas ocultas*

Estos espacios corresponden en su mayoría a espacios usados como áreas de mantenimiento y cambio de vías para retornar el tren en sentido contrario.

Luego encontramos el área de mantenimiento del tren, en el que actual mente continua la

**figura 32**  
mantenimiento férreo



*Elaboración propia Quevedo O 2023 mantenimiento férreo*

función de reparación y adecuación de los vagones para que cumplan el servicio turístico.

Y finalmente en la zona central del área de estudio, localizamos cuantiosos vagones y locomotoras en decadencia y un deterioro total.

**figura 33**  
el vagón

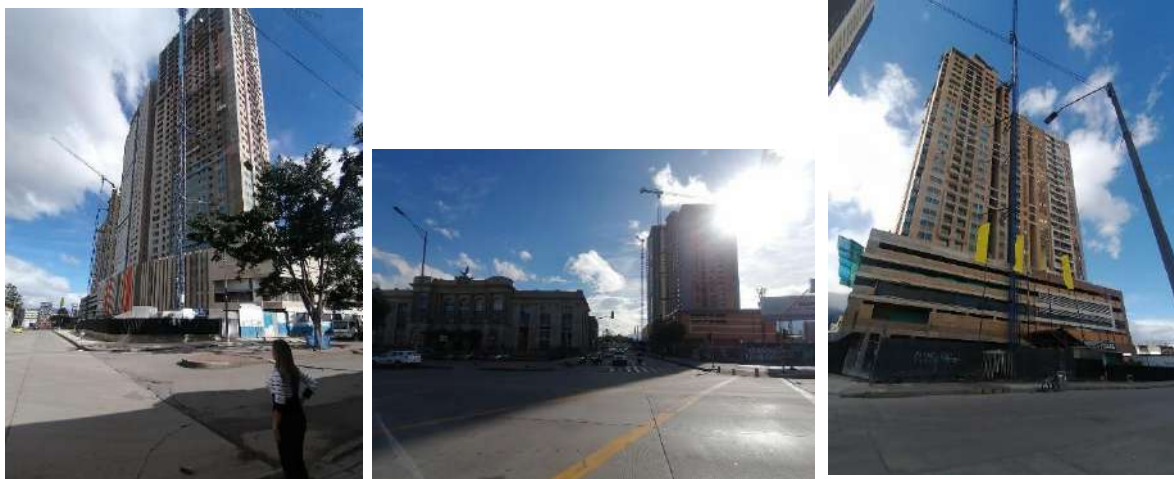


*Elaboración propia Quevedo O 2023 vagón en ruinas*

Por estos se encuentra una disputa entre la escuela de arte y el turisteo para decidir quién adquiere los derechos sobre los mismo y de este modo darles una utilidad podemos evidenciar el deterioro actual del terreno y sus edificaciones, no obstante, se presenta un gran potencial de elementos que podrían ser recuperados y restaurados de modo tal que brinden una utilidad histórica y cultural para la ciudad de Bogotá. Por otra parte, tenemos la zona externa de la Estación y los cambios, modificaciones y planes de vivienda que se están ejecutando actualmente como medio de consolidación urbanística.

De este modo sobre la carrera 18, paralelo a la Estación se localiza el plan parcial sabana, correspondiente a 6 diferentes modelos de vivienda de interés social, sobre un área bruta aproximada de 10.096,66 m<sup>2</sup>, con un estimado de 1319 unidades dotacionales y de servicio.

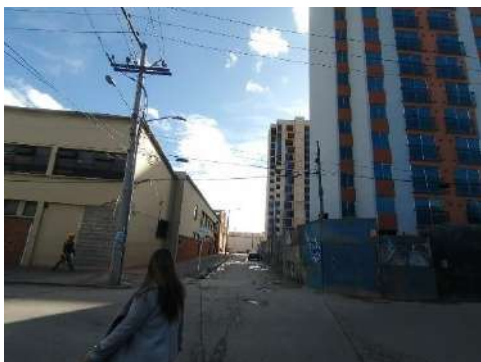
*figura 33*  
plan sabana



Elaboración propia Quevedo O 2023 vivienda junto a la estación

Sobre la carrera 19 con calle 16 se ubica una segunda área de vivienda, con un estimado de 168 apartamentos de interés social, que enriquecen y fomentan la densificación del sector.

**figura 34**  
densificación



*Elaboración propia Quevedo O 2023 redensificación*

Sujeto a esta, a no más de dos cuadras se localiza el conjunto residencial centenario, el cual con

**figura 35**  
centenario residencias



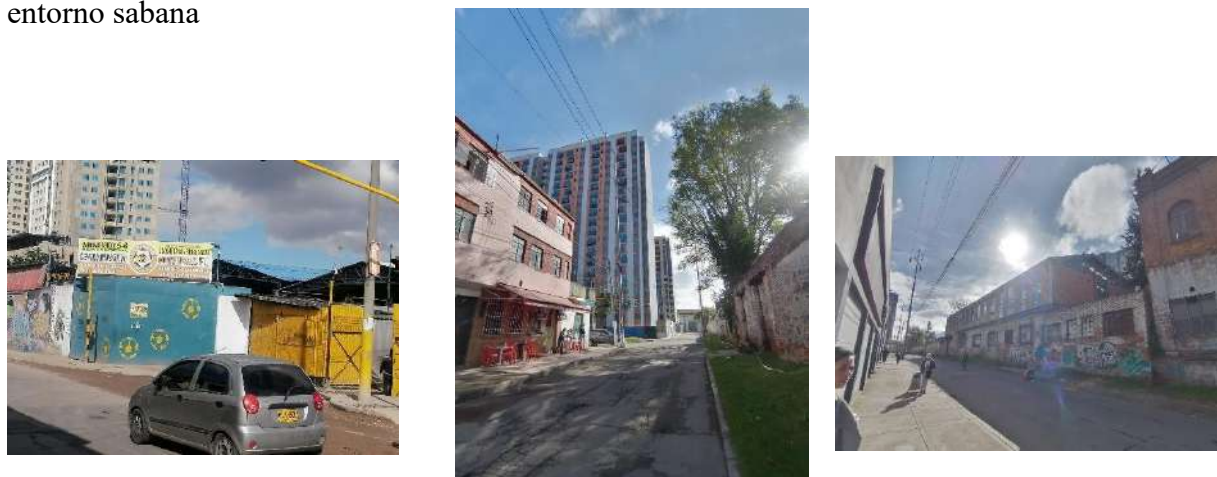
266 apartamentos y un total de 7 torres.

*Elaboración propia Quevedo O 2023 residencias centenario*

Esto aumentando aún más la consolidación dotacional del centro de Bogotá, y produciendo una recuperación del sector de modo comercial, vial y social.

Por otra parte, se evidencia vías cerradas y en mal estado, junto a las fachadas de la Estación de la sabana que contiene una inadecuada visibilidad y falta de prolongación de las vías tanto vehiculares como peatonales, que generan focos de inseguridad y falta de permeabilidad.

**figura 36**  
entorno sabana



*Elaboración propia Quevedo O 2023 falta de entorno*

## **2.2 Instituto de Tecnología de Illinois.**

En el Campus del histórico Instituto de Tecnología de Illinois, diseñado por Mies van der Rohe en 1940, el equipo de OMA diseña un nuevo espacio educacional,

El McCormick Tribune Campus Center, es correspondiente a una edificación educativa y cultural, por la que en la parte superior trascurren las vías férreas del tren. Con una tipología que crea un nuevo punto de densidad para el Campus, se ubicó el edificio en el corazón de IIT, un gran rectángulo entre State y Wabash Streets, calles 32 y 33, directamente debajo de la «L», la arteria que conecta el campus con el resto de Chicago.

El edificio se convierte en una ciudad en miniatura, y los caminos que lo atraviesan en sus bulevares, fuera de los cuales Koolhaas inserta espacios públicos. es un proyecto que fue concebido con la idea de satisfacer necesidades específicas para los estudiantes del campus.

Además, el proyecto debía ser un espacio que Re urbanizara el lugar con el menor espacio construido posible.

El equipo de Rem Koolhaas se encontró en la disyuntiva de crear un edificio capaz de Re urbanizar y absorber la mayor cantidad de estudiantes posible con la menor cantidad de sustancia incorporada. Estos incluyen asientos rampa donde los estudiantes pueden pasar el rato y sociabilizar, un patio central hundido con dos niveles y un comedor dominado por gradas y escaleras. También un espacio de «banda ancha» con acceso a las computadoras.

El exterior del edificio hace poca referencia a la cascada de imágenes, espacios y perspectivas que se encuentran dentro. Caminando por el centro del edificio aparecen las torres inclinadas con forma de “V” que desaparecen a través del techo, estos elementos estructurales son un indicio del espacio que ocupa el nuevo edificio, está construido justo debajo de la línea de tren elevado. (<https://www.iit.edu/>)

Estructura túnel corresponde:

A la segunda estructura, totalmente independiente del edificio, es la que sostiene el túnel que envuelve las vías del tren, y que debía minimizar las vibraciones y el ruido provocado por el paso del tren.

Los caminos están en diagonal norte-sur a la orientación ortogonal del edificio, el cual sigue el plano del campus de Mies. El resultado son cuñas más o menos circulares que forman el programa espacial y que Koolhaas describe como “barrios”, cada uno dedicado a una función general. (<https://www.archdaily.cl/cl/02-43436/restauracion-mies-van-der-rohe-iit-crown-hall-krueck-sexton-architects>)



### 2.3 Villas de la Hacienda.

Las Villas de la Hacienda, Municipio Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, México,

*figura 37*  
hacienda



Tomada de: [legal/answer/3463239?hl=es-419](https://legal/answer/3463239?hl=es-419)

Corresponden sobre un análisis a La escasa literatura sobre la movilidad en los fraccionamientos, así como la discusión con respecto de la permeabilidad o falta de ella, se centra en los complejos habitacionales donde existe una alta dependencia al vehículo. Se observa el efecto del cerramiento y la población de Fraccionamiento Villas de la Hacienda (Jalisco) es 28,276 habitantes(<https://www.redalyc.org/pdf/3330/333053372008.pdf>)

Datos de población en Fraccionamiento Villas de la Hacienda (Jalisco)

Año	Habitantes Mujeres	Habitantes hombres	Total habitantes
2020	14226	14050	28276
2010	5553	5525	11078
2005	2820	2876	5696

*Tabla 1 Elaboración propia Quevedo O 2023 población*

discontinuidad de las avenidas y arterias internas de las unidades habitacionales.

## Desempleo, economía y vivienda en Fraccionamiento Villas de la Hacienda:

	2020	2010
Población ocupada laboralmente mayor de 12 años:	52.50%	37.15%
Población ocupada laboralmente mayor de 12 años (hombres):	60.38%	48.87%
Población ocupada laboralmente mayor de 12 años (mujeres):	44.71%	25.48%
Número de viviendas particulares habitadas:	8,732	5,220
Viviendas con electricidad:	99.90%	99.71%
Viviendas con agua entubada:	99.93%	99.29%
Viviendas con excusado o sanitario:	99.93%	99.57%
Viviendas con radio:	75.87%	87.64%
Viviendas con televisión:	96.00%	99.11%
Viviendas con refrigerador:	95.68%	96.64%
Viviendas con lavadora:	80.05%	84.75%
Viviendas con automóvil:	49.91%	63.61%
Viviendas con computadora personal, laptop o Tablet:	47.68%	44.21%
Viviendas con teléfono fijo:	34.14%	55.82%
Viviendas con teléfono celular:	97.70%	92.00%
Viviendas con Internet:	70.44%	28.43%

*Tabla 2 Elaboración propia Quevedo O 2023 economía familiar*

## 2.4 edificio del Reichstag.

*figura 38*  
bundestag externo



tomado de: Dagmar Schwelle 1990, la historia del arte 1998

### Bundestag alemán, El edificio

Del Reichstag se encuentra en el barrio del Tiergarten, en el distrito Mitte de Berlín, capital de Alemania. (Fue la sede del Reichstag en tiempos del II Imperio alemán (1871-1918) y más tarde del parlamento de la República de Weimar (1919-1933). <https://artsandculture.google.com/entity/m01fw0g?hl=es>)

Es además una edificación reconstruida y resignificada a lo largo de los últimos ciento veinte años, que nos enseña mucho de la historia de Berlín, Alemania e incluso Europa.

El principio inspirador es públicamente más accesible la acción de gobierno; de aquí, la elección de crear una única entrada para el público por medio de una pared de vidrio con vista directa a las salas del parlamento.

## 2.5 Conclusiones

Los repertorios analizados para este caso de estudio fueron escogidos en pro de su similitud al entorno que se encuentre el centro de Bogotá y como podrían brindar un aporte par la solución del problema de permeabilidad y falta de vitalidad del sector.

Para el caso del Campus del histórico Instituto de Tecnología de Illinois, este contiene una restauración sujeta a una línea férrea en la que predominó una postura de satisfacción espacial para los ciudadanos que albergaría.

Para Villas de la Hacienda en México, un plan de ciudad que integro diferentes tipos de vivienda y funciones, fusiono una retícula urbana un poco más discontinua, pero que reagrupó la integración ciudadana y su desarrollo independiente.

El edificio del Reichstag funciona un edificación antigua y patrimonial, con una propuesta más nueva, que contiene un nos conceptos de revitalización y sucesos históricos que marcaron la ciudad y su desarrollo.

### **3. APROXIMACIÓN FÍSICO ESPACIAL NOMBRE DEL LUGAR**

#### **3.2 ANTECEDENTES**

El lugar está conformado por bajos las características racionales del paisaje, por uniones visibles al contexto, los habitantes y los que se compone como una pieza urbana. De este modo entendemos que la localidad de los mártires estos compuestos por espacios, formas y una dinámica, que a grandes rasgos se relacionas con el espacio público, urbano y arquitectónico.

En esta zona de la localidad, contenemos vías muy influyentes como son la avenida colon y la calle 19, junto con las carreras 17 y 22, que conforman unas barreras urbanas que no permiten clara permeabilidad ni el contexto con la ciudad. En la localidad se manifiesta un evidente deterioro físico y cultural del espacio, del mismo modo el estado social y económico por razones de la densidad poblacional y comercio, que no contiene una coherente relación, se plasma en tipologías diferentes permitiendo las múltiples actividades que recaen directamente a los ciudadanos.

Con el paso del tiempo se evidencia la toma del espacio público por cuenta del comercio informal, que a su vez desvaloriza las actividades de los edificios patrimoniales. La existencia de plazas a fraccionado urbanamente la clara función de los servicios, incurriendo en la fragmentación de la retícula urbana y paisajística, con la disolución de un medio de transporte como es el sistema férreo el cual es una forma clara de transporte, la degradación social por cuenta de las necesidades laborales es evidente aumentando la situación por la zona de tolerancia solo consolidada por la arquitectura histórica que en la localidad aún perdura.

En cada lugar se presentan los hitos o nodos que influyen en las características naturales de los habitantes, que pueden ser paisajísticos, perceptivos, inmateriales, etc. De este modo la estación

de la sabana es un vivo ejemplo arquitectónico que recae e influye en los barrios el listón, la favorita o Paloquemao, presenciando el deterioro de los barrios y el inmueble mismo.

**figura 39**

Estación tren de la sabana



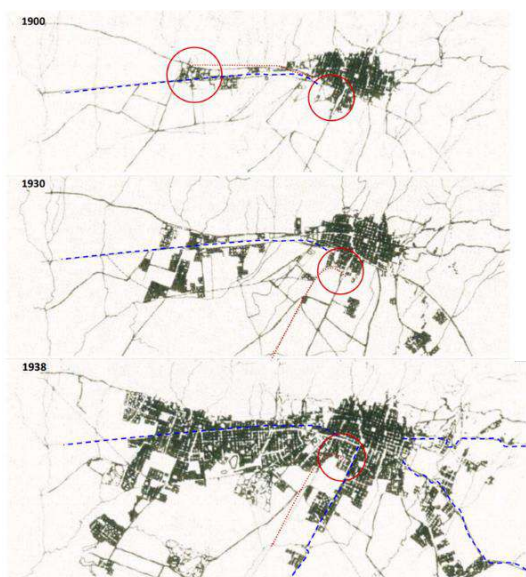
Tomado de: Archivo Colprensa, Felipe Restrepo Acosta 2010

### 3.2.1 Componente histórico

Ubicándonos en la ciudad de Bogotá, la localidad tiene el nombre por la muerte de los mártires en la época granadina, los que lucharon por su patriotismo y lucharon por la independencia de

**figura 40**

expansión de la ciudad



Adaptación de: *Agendas Locales Ambientales, Departamento Administrativo de Planeación Territorial.*

Colombia, para el recuerdo se levantó el obelisco en el centro de la plaza que se encuentra en la actualidad en un no muy buen estado. Sobre los años 50 la localidad se fue expandiendo al occidente sobrepasando la carrera 30 guiada como eje principal por la calle 13

En 1825 por mandato se construye el cementerio central, donde descansan los restos de algunas personas importantes de la historia. En la plaza de los mártires se localiza la iglesia del voto nacional levantada en 1891, en lo que hoy conocemos como barrio san facón se edificó el convento y la iglesia de estilo gótico. junto al novicio se construyó la que aun conocemos como la estación de la sabana, la cual fue un punto importante para el desarrollo de la ciudad con el motivo del aumento de la movilización de mercancías y de ciudadanos, esta produjo que en el centro de Bogotá se ubicaran grandes bodegas y hoteles de paso para los viajeros y comerciantes. algo que aún se conserva es el comercio mayorista ubicado alrededor de la plaza España y el parque de los mártires, y no menos importante y complementario se encuentra la plaza de Paloquemao.

Los barrios albergaron a importantes y bien acomodadas familias, principalmente judías, pero posterior mente al bogotazo las familias se fueron desplazando al norte de la ciudad y lo que se conocían como viviendas familiares, derivo a inquilinatos y zonas de prostitución.

Actualmente, esta zona céntrica presenta deterioro físico-urbano, y se han propuesto múltiples propósitos de mejoramiento social y cultural para estos barrios, es por esto que en la parte posterior de la estación se mantiene un circo y cursos artísticos y de artes plásticas, junto con intervenciones de vivienda y recuperación de inmuebles patrimoniales como es le caso del teatro san Jorge ubicado en la carretera 15 con calle 13.

Adentrándonos un poco más al barrio el listón, este hace parte de la UPZ de la sabana, localizado en los mártires ubicado en el centro de Bogotá en el que se ubica la estación de la sabana y la iglesia y colegio de la presentación. Este barrio tiene un desarrollo importante en 1920 y 1930 en los terrenos de los que los dueños eran los ferrocarriles nacionales de Colombia. Poco a poco fue aumentada la población, y alrededor de 1950 llegó a su pico más alto, cuando fue fuertemente afectado por el bogotazo en 1948. (julio 10, 2023 Sergio Leon/Pixammo)

### 3.2.2 Componente ambiental

Según el “plan ambiental local alcaldía local de los mártires”,

Para el año 2002 en la localidad existían 52 parques que sumaban un área de 22 ha (3.3% del área local), lo que da un índice 2,27 m<sup>2</sup> de parque y zona verde/ habitante. Dado que no se han construido nuevas áreas de este tipo y que la población no ha variado sustancialmente, este índice permanece constante, situándose en el lugar 160 entre las localidades de Bogotá y relativamente bajas con relación al promedio 4,82 m<sup>2</sup>/hab”. <https://www.ambientebogota.gov.co/documents/10184/679834/PAL+Los+M%C3%A1rtires+2013-2016.pdf/a57cc9cd-4c77-4b14-b439-68e01333359c?version=1.0>

(Fuente: Subdirección Local de Integración Social de los Mártires. Junio 2010).

Claro está que este estudio, presenta las áreas verdes como lugares adecuados, pero, si se analiza más profundamente observamos que el estado de estos lugares es deplorable, en su gran mayoría son usados como botaderos de basuras, para que los animales hagan sus necesidades o los habitantes de calle descansen por días enteros.

En estos tenemos el parque renacimiento y el cementerio central:



También el parque santa Isabel, junto con los parques de barriales que son espacios considerados suelos de protección y parte de la estructura ecológica del distrito, otros parques que resaltan son el vergel, la Estanzuela, la pepita y Ricaurte. Según el Observatorio del Espacio Público, el índice de espacio público por habitante hasta 2005 era de 4,73 m<sup>2</sup>, pero está por debajo de los estándares de Naciones Unidas: 10 m<sup>2</sup> de área verde por habitante". <https://www.sdmujer.gov.co/sites/default/files/2021-02/documentos/PIGA-2020-2024%2520Concertacion.pdf> (Fuente: Subdirección Local de Integración Social de los Mártires. Junio 2010).

Por otra parte se tiene en cuenta la integración de los sistemas funcionales de los que derivan la estructura ecológica del sector en la que encontramos plaza España, plaza de los mártires, y algunas otros que se encuentran en un mal estado, se contempló que en algún momento el parque tercer milenio supliera la falta de necesidades de áreas de esparcimiento de los mártires, pero por motivos de inseguridad esto no funciono como se deseaba lo que lo convirtió en un lugar poco sano para la ciudadanía.

El plan zonal centro contempla principalmente un eje peatonal que parte desde la plaza de Bolívar hasta la carrera 30, que generara un eje natural, con vías alternas privadas para disminuir la polución, y que disminuye la contaminación visual y auditiva a la que la gente está adecuada.

El propósito de la nueva estructura ecológica es recuperar el espacio público, las zonas de esparcimiento, generar bloqueos ambientales que generen seguridad, entre otro. Este plan se ubica frontalmente a la estación de la sabana, y es esencial, pues el área de actuación es más amplia, ya que no es solo ecológica sino también paisajística.

### 3.2.3 Componente legal

A continuación, se relacionan los artículos:

Leyes que actúan por los derechos y deberes de los ciudadanos. La Ley 388 de 1997 Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

Los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) son un instrumento de gestión de los Bienes de Interés Cultural -BIC- mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar su protección, conservación y sostenibilidad.

Ley 1469 de 2011 Artículo 7 que autoriza La iniciativa para promover, formular, ejecutar y financiar Macro proyectos de Interés Social Nacional podrá ser del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, las entidades territoriales, las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, las entidades públicas interesadas y los particulares.

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1675336>(La Ley 388 de 1997)

### 3.2.4 Componente normativo

Marco legal que se ha tenido en cuenta para el planteamiento:

Referencia a principios en diferentes situaciones, en relación a acuerdos o leyes teniendo el objetivo primordial de la conservación de elementos patrimoniales bajo la conformación de un marco normativo. Pese al cierre del sistema de ferrocarril, subsisten las estaciones que en un momento fueron testigo de grandes encuentros y despedidas, destacándose por sus elementos arquitectónicos propios de la época, motivo por el cual el Ministerio de Cultura en

un intento por preservar este vestigio de nuestra cultura expidió el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “POR EL CUAL SE DECLARA MONUMENTO NACIONAL, EL CONJUNTO DE LAS ESTACIONES DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL EN COLOMBIA” a partir de su expedición existe la obligación de proteger las antiguas estaciones de ferrocarril, por estar clasificadas como bienes de interés cultural del ámbito nacional.

A su vez la estación de La Sabana fue declarada Monumento Nacional por medio del Decreto 2390 del 28 de septiembre de 1984. Siendo el Decreto 1080 de 2015 que comprende mejor el valor y nivel Patrimonial del complejo férreo donde dicta que:

Cultura. M 2015 Decreto 1080 de 2015: NIVEL 1. Conservación integral: se aplica a inmuebles del grupo arquitectónico de excepcional valor, los cuales, por ser 37 Irremplazables, deben ser preservador en su integralidad. En éstos, cualquier intervención puede poner en riesgo sus valores e integridad, por lo que las obras deben ser legibles y dar fe del momento en el que se realizaron. Si el inmueble lo permite, se podrán realizar ampliaciones, en función de promover su revitalización y sostenibilidad.

Tipos de obras permitidos en el NIVEL 1: restauración, reparaciones locativas, primeros auxilios, rehabilitación o adecuación funcional, reforzamiento estructural, reintegración, ampliación, consolidación y liberación.

También el Decreto 763 de 2009 siendo el antecesor para el decreto del 2015 comprende: “criterios de valoración: antigüedad, autoría, autenticidad, constitución del bien, forma, estado de conservación, contexto ambiental, contexto urbano, contexto físico y representatividad y contextualización sociocultural” (Cultura. M 2009 Decreto 763 de 2009, pág. 8). La ley 1185 de 2008, estableció el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y fijó un Régimen Especial

de Protección y estímulo para los bienes de dicho Patrimonio que por sus especiales condiciones o representatividad hayan sido o sean declarados Bienes de Interés Cultural. La Ley 397 de 1997 por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política; se dictan normas sobre el patrimonio cultural, fomento y estímulos a la cultura; se crea el Ministerio de Cultura y se trasladan algunas dependencias <https://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1675336>. ” (Cultura. M 2009 Decreto 763 de 2009, pág. 8).

Decretos los cuales se tienen en cuenta para la zona a intervenir:

Decreto 804 de 2018 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Incorpora áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre los ejes de la Malla Vial Arterial con Sistema de Transporte Público Masivo Transmilenio Avenida Calle 13 y Avenida de las Américas, se adoptan las fichas normativas de los sectores incorporados. Dec 595 de 2017. Descripción: Por el cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 621 de 2016 y se dictan otras disposiciones. 621 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA, D.C. "Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre ejes de la Malla Vial Arterial con Sistema de Transporte Público Masivo Transmilenio, se adoptan las fichas normativas de los sectores incorporados y se dictan otras disposiciones. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=82180> (Decreto 804 de 2018 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Incorpora áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana)

### **3.2.5 Componente político**

A través de un ejercicio de interlocución entre el IDPAC

(Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal), liderado por los articuladores territoriales en cada una de las localidades y las autoridades locales en cabeza de los alcaldes locales, se generaron espacios de diálogo e interlocución interinstitucional, con el objetivo de identificar aquellos factores que determinan las dinámicas de la participación ciudadana local. Este proceso investigativo se desarrolló en diferentes etapas, permitiendo identificar la percepción de todos los actores estratégicos de la participación local.

Eventos relacionados con acciones de rendición de cuentas y encuentros ciudadanos representan algunas de las manifestaciones de la participación local que más convocan a la comunidad, pues permite la posibilidad de posicionar quejas y peticiones ante otros actores de la participación. Interacción continua en el territorio principalmente con grupos poblacionales como persona mayor, personas en condición de discapacidad, mujeres y el sector cultura con quienes se pueden adelantar los grandes procesos de participación ciudadana, aunque los procesos se vean afectados por la alta frecuencia de inasistencias de algunas entidades a las instancias de coordinación.

<https://www.participacionbogota.gov.co/>(Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal)

### **3.2.6 Componente económico**

Existen algunas problemáticas ambientales las cuales repercuten en el uso del suelo el sector, donde se relaciona la actividad económica de la localidad. Es común observar el comercio en la vía pública, reduciendo los andenes del peatón, esto por la cuantiosa ciudadanía que ejerce la venta informal.

Los sectores económicos más importantes de la localidad Los Mártires son: comercio (58% de las empresas), industria (18%), hoteles y restaurantes (6.5%) y actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (6%). [https://oab.ambientebogota.gov.co/wp-content/uploads/dlm\\_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf](https://oab.ambientebogota.gov.co/wp-content/uploads/dlm_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf) (localidad Los Mártires s)

Las zonas económicas mantienen una organización “lógica” dependiendo de los requerimientos y necesidades, es como como encontramos en el voto nacional, la comercialización de productos de la canasta familiar al por mayor como granos y víveres en general, junto a unos espacios de venta y comercio de herramientas. Sobre la avenida colon se ubica le vinta de bicicletas y llegando a ala carera 16zonas de tecnología “juegos de video, películas, celulares, etc.”. así el barrio Ricaurte situamos comercio de motores y comercio de papelería y estanterías para locales, en san Victorino encontramos tres áreas predominantes, juguetería, ropa y papelería, todo debidamente delimitado por el comercio callejero.

### **3.2.7 Componente social cultural**

Partiendo de la información recogida en las mesas de trabajo, “ INICIATIVAS LOCALES: SUEÑOS Y RELATOS PARA LA TRANSFORMACIÓN SOCIAL - LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES” visto desde lo histórico de la localidad, se obtiene como dato principal el que los planteamientos artísticos y culturales son de común relación el uno del otro, con el sistema territorial circundante que en general proporcionan y buscan una recuperación multicultural, para la localidad y los habitantes, de este modo se han implementado lugares que dan la jerarquía correspondiente a las necesidades multiculturalidad situadas en el sector. De otro modo se evidencia que los lugares diseñados para las expresiones artísticas en más de un 50% se han tomada

para otras funciones presentados en la cartografía del sector evidenciando otras necesidades compuestas por falta de vivienda, indigencia e inseguridad.

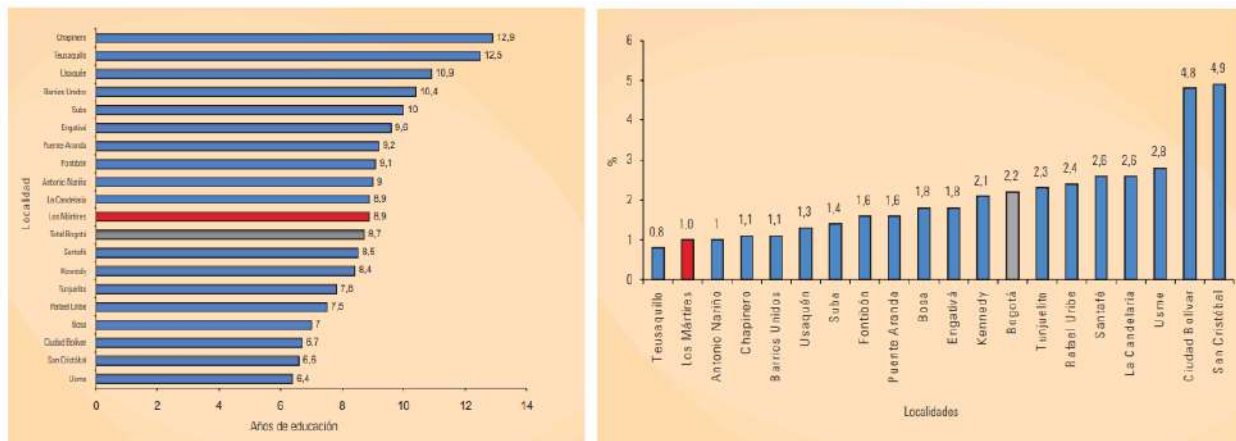


Tabla 3 DANE. Encuesta de calidad de vida, 2003

Años promedio de educación .

tasa de analfabetismo.

La población desde su básico desarrollo pretende y concibe una calidad de vida, en la que predomina como idea principal una alta solvencia económica, según

“la localidad de los mártires diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos 2009”, para esta medición son el Índice de Condiciones de Vida (ICV) y el Sistema de Identificación de Potenciales beneficiarios de Programas Sociales (Sisbén), ([https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm\\_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf](https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf))

No obstante por las diferentes situaciones económicas que se viven en la localidad, se mantiene un estado social y de trato mutuo, donde el que genera más violencia o superioridad física, es quien tiene las riendas del grupo social y espacial.

### 3.2.8 Componente Usuario.

“La Densidad poblacional para los Mártires al año 2020

Es de una población total de **92.232**, donde 46.533 habitantes son mujeres representando un (50,5) y 45.699 son hombres con un porcentaje de (49,5), siendo así es la cuarta localidad con menor tamaño de población femenina”. Subdirección Local de Integración Social de los Mártires. Junio 2010. “Los Mártires es la decimoquinta localidad de Bogotá en personas con necesidades básicas insatisfechas (NBI), 5.166 personas y el 28% de la población está clasificada en nivel 1 y 2 del SISBEN. Adicionalmente, se estima que a Los Mártires llegan 97 hogares desplazados de los 10.380 que entran en la ciudad, los cuales participan con el 0,9% del total de desplazados de la ciudad”. [https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm\\_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf](https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf) Subdirección Local de Integración Social de los Mártires. Junio 2010.

Los tipos de usuarios están asociados en el desarrollo de la investigación a los habitantes que por motivos de los nuevos planes parciales pretende albergar y repoblar este sector, junto con los que los nuevos sistemas de movilidad como el regiotram y el metro atenderán y recircularán los barrios.

Claro si esta que las diferentes situaciones sociales y económicas que en estos barrios se viven son tal vez la más fuerte influencia con miras a un mejor futuro, los círculos sociales no son los más adecuados para gestar un ciudadano de buenos valores.

### **3.2.9 Actores públicos privados y sociales**



Atendiendo a las estrategias que se realizan en la localidad de los mártires “juntos cuidamos los Mártires” desarrollada por la administración distrital, en los que el instituto de desarrollo urbano (IDU) enaltece las intervenciones que se realizan en la localidad.

Esta entidad aporta más de \$8.000 millones en la localidad de los mártires, con el propósito de conservar y mantener la malla vial principal, secundaria y terciaria., además se encarga de conservar y mantener el espacio público y los andenes. Estos trabajos de mantenimiento en las vías se están realizando desde enero de este año (2023), y se promedia que duraran hasta mediados de 2024, en donde prima la calle 13 involucrando el carril de Transmilenio.

Diagnostico territorial y del espacio público Para la correspondiente toma de datos, se llevó a cabo un recorrido por el sector, con un registro fotográfico que apoya la correspondiente investigación y la una consulta por los lugares de referencia principales, como plazas, parques, centros culturales, etc.

### **3.3 Diagnóstico clásico**

Se realiza una investigación del entorno, teniendo como punto de partida la estación de la sabana, con tres radios de estudio a nivel macro correspondiente a 1200 metro, un segundo estudio a nivel meso correspondiente a 750 metros y un micro a 250 metros.

A nivel macro encontramos en dirección norte lugares como el centro internacional, con sus monumentales edificios y recientes intervenciones que han mejorado y conservado los inmuebles, sobre la calle 26 se localiza el cementerio central y el parque centro memoria, este mejorando la movilidad peatonal y los espacios urbanos y sociales.

Sobre la zona centro se prioriza la carrera séptima y decima que atraviesan de forma longitudinal el centro de Bogotá, donde paralelamente encontramos edificios económicamente productivos, iglesias, locales comerciales, comercio informal, entre otros. Por la zona sur encontramos la calle sexta, por la cual se ubican la estación más importante de policía, el parte tercer milenio y una serie de urbanizaciones de vivienda. Y finalmente por la zona occidental se ubican bodega las cuales funcionan para el comercio.

De manera física es notable un deterioro de las vías tanto principales como secundarias, las cuales en algunos espacios están rodeadas de arbolado urbano, paralelo a la calle sexta se localiza una micro cunca y numerosos espacios baldíos.

De modo meso, ubicamos vías principales como la av. Caracas, la carrera 27, la calle 24 y la calle 11, en la que se encuentra el voto nacional con su majestuosa catedral recién restaurado, el batallón de reclutamiento, el CAI de san Victorino, la facultad de artes, el plan del metro y regiotram, espacios comerciales denominados san Victorino y san Andresito san José, el hospital san Juan de Dios, la plaza España, la plaza de Paloquemao y la 14. Cada uno de estos generando un nodo de correlación del sector, hitos que se relacionan con el modo de desarrollo del centro de Bogotá, y físicamente presentando en su mayoría el deterioro natural por el tiempo, en el cual no se ha producido alguna intervención de recuperación o conservación.

Estas áreas prestan en su mayoría un servicio y un uso comercial que no está retribuida de ninguna manera a los inmuebles y aun menos de modo urbanístico, aumentando el decaimiento de sus pocas zonas verdes, andenes, calles y retícula urbana.

De modo micro, el análisis nos proporciona una fuerte jerarquía del lote posterior a la estación de la sabana, el cual se encuentra rodeado por unos muros que interceptan desde la calle

13 a la calle 19, rodeados por espacios de vivienda, comercio, bodegas y espacios amplios de lotes abandonados o en pérdida total.

En las tres categorías anteriormente descritas encontramos similitudes de deterioro a nivel urbano y arquitectónico, proporcionando una falta de propiedad del sector y una clara funcionalidad, mezclas a poca distancia diferentes actividades.

Es un poco más claro el deterioro y la falta de movilidad alrededor de la estación de la sabana, producida en parte por la gran longitud de los muros perimetrales, los cuales están produciendo y causando una fractura urbana y decaimiento del espacio público.

Las calles en varios lugares se han convirtieron en botaderos de escombros y basuras. los hoteles de paso y las viviendas deterioradas han generado la llegada de habitantes de muy bajos recursos y habitantes de calle al sector lo que aumenta el deterioro de los espacios.

De modo interno la estación cuenta con un lote de 16 hectáreas aproximadamente con un perímetro de 2.200 metros lineales. De manera tal, que es una pérdida de espacio no aprovechado y que la ciudad en su desarrollo produjo una total incoherencia de relaciones espaciales. El perímetro al verse marcado con muros de bastante altura, han producido un choque del social y físico con su entorno, de manera que son focos de inseguridad, basuras y arte urbano o grafitis in justificados.

### **3.4 Diagnóstico específico**

Estos espacios se caracterizan por su similitud en cuanto a su tejido urbano servicios públicos, , norma de uso del suelo, tipificación de las construcciones y/o edificaciones, u otras variables que permitan diferenciar estas áreas de las adyacentes.

De manera tal que para este estudio lo dividimos por el tipo de función que brinda el sector. Comenzando por las zonas comerciales correspondientes a la venta de productos como son: ropa, juguetes, papelería, etc., estos se localizan principalmente en la plazoleta de la mariposa, ubicada en la calle 13 y 11. Y San Andresito san José entre la calle 8 y 12.

Un segundo espacio corresponde a temas de mecánica tanto vehiculares, motociclístico o venta de herramientas, localizados en: la calle 11 más conocido como el voto nacional, la carrera 15 de la calle 13 a la 19, y calle 7 y 8 tras el hospital san José.

Una tercera área corresponde a las bodegas que brindan la función de ferreterías o almacenaje que se localizan de la carrera 24 a la 29, y de la calle 13 a la 19.

No menos importante y de gran afluencia son los hoteles de paso o residencias, que hacen parte de la zona de tolerancia conocida como el Santafé, estos se ubican principalmente de la calle 19 a la 24 y de la av. Caracas a la 19.

Todas estas áreas contienen espacios culturales, religiosos, educativos y de movilidad que le dan manejo al entorno.

### **Conclusiones:**

Es muy claro el deterioro de las vías, la falta de andenes para los peatones, los espacios no lugares que se han generado por la falta de edificabilidad, falta de pertenencia por parte de los ciudadanos e inseguridad por la falta de iluminación y espacios claros para transitar.

Poco a poco y por las necesidades del sector se están tomando el espacio público a modo de modo de vivienda callejera, parcelando los barrios con carpas o cerramientos improvisados, que usan como vivienda.

Del mismo modo se ha proliferado la venta callejera, con puestos directamente en el suelo de modo informal y sin ningún control por parte del estado.

#### 4. ESTACIÓN SABANA viva.

**Renovación urbana al área contigua a la Estación del tren de la Sabana como medio de articulación y revitalización socio-cultural, de un sector abandonado del centro histórico de Bogotá.**

Se busca Reactivación física y socio cultural de la pieza urbana de los antiguos talleres del Ferrocarril entre los barrios La Sabana y El Listón en Bogotá.

##### 4.2 Tesis

El proyecto la sabana viva. Renovación urbana al área contigua a la Estación del tren de la Sabana como medio de articulación y revitalización socio-cultural, de un sector abandonado del centro histórico de Bogotá. Es un plan parcial de renovación urbano que recuperara el espacio público, paisajístico y físico del terreno localizado entre las calles 13 y 19 y la carrera 17 y 19 “antiguos talleres del ferrocarril”. Esto se llevará a cabo por medio de la recuperación de la retícula urbana, conectando las calles 14, 15, 16, 17 y 18 de manera que interactúen los peatones y los medios de movilidad con el propósito de darle y fomentar la vitalidad del lugar.

*figura 41*  
sabana viva



Elaboración propia Quevedo O 2023 la gran sabana

Esta intervención está sujeta a desarrollar múltiples funciones que enriquezcan el desarrollo del lugar, con planes de vivienda, comercio, agricultura urbana, manejo y recuperación de desechos entre otros, con la intención se pretende generar un aprovechamiento urbanístico redistribuyendo y aprovechando los tipos de uso de suelo permitidos en el lugar, de modo que sean acordes con los nuevos planes de movilidad y desarrollo de la ciudad de Bogotá.

El plan parcial se desarrolla por medio de una intervención a un estimado de 13 hectáreas, correspondientes y subdivididas en cinco áreas de actuación o manzanas. Cada una tiene unas características específicas que direccionan las necesidades y requisitos del sector.

Finalmente, el proyecto se desarrolla bajo cinco criterios de investigación, los sistemas férreos en la ciudad, los modelos de ciudad, las ciudades cambiantes, los cambios en el espacio público y el desarrollo del patrimonio, que impulsaran y potencializaran la conformación de espacios, no solo del el sistema férreo o de lo patrimonial que corresponde al edificio como tal, sino de una integración multifuncional permitiendo la reactivación y reutilización de un terreno potencialmente útil en su localización y extensión.

### **4.3 Estrategias**

Los motivos principales de estas estrategias son, mantener algunas actividades existentes, por el hecho de contener un inmueble patrimonial de gran jerarquía para la ciudad:

Como lo es la Estación del tren de la Sabana y posibilitar nuevas actividades que se relacionen con una propuesta de renovación urbana. Estas surgen de la necesidad de reactivar los espacios productivos y en deterioro de la ciudad, para dar espacio a un mejoramiento económicas, sociales, cultural y de urbanización al centro de Bogotá,

generando un nuevo equilibrio territorial, apostando por la modernización del tejido urbano, Buscando espacios híbridos diseñados con criterios de sostenibilidad ambiental y de paisaje urbano, en los que la integración en el entorno y el beneficio a los vecinos son cuestiones prioritarias.  
[https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm\\_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf](https://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm_uploads/2018/11/MartiresAgendaAmbientaLocal.pdf) (Estación del tren de la Sabana)

Una primera intención es recuperar la vitalidad del lugar., por diferentes situaciones se ha demostrado que la falta de ciudadanos en el sector, y la falta de espacios adecuados para relacionar son alguna de las falencias para este fin, es de ahí que se implementan lugares con mobiliario público y privados de modo que integren la ciudadanía de manera indirecta pero que sea intencionada a este fin.

Una segunda no menos importante ha sido la pérdida de permeabilidad en el lugar, esto agravando la falta de circulación tanto peatonal como vehicular. Una estrategia consiste en habilitar pasos vehiculares y peatonales en las calles 15,16, y 18 y prolongar la carrera 19 de manera que estimule la movilidad y recirculación en esta zona de Bogotá.

#### **4.3.1 Empalme psicosocial.**

Se compone por la armonización de la relación de un espacio con el desarrollo humano.

**1. Enaltecer el Contexto patrimonio** con el manejo prudente del entorno, de modo que se enaltezca el monumento, por medio del control e integración de una propuesta que no se imponga sobre la otra, por el contrario, produciendo el mejoramiento de lo que lo rodea.



**2. fomentar la Limpieza urbana** con una uniformidad aseada y de cultura individual y colectiva, para que cada ciudadano prime en el cuidado de su entorno. Esto se podría lograr por medio de espacios claros y funcionales a las necesidades de los ciudadanos.

**3. provocar una Conectividad espacial ferroviaria** uniendo progresivamente los espacios férreos con el entorno, algo que se produciría tras la utilización de espacios de transición que facilitarían tanto el ingreso, cruce o salida de un sistema férreo.

#### **4.3.2 Satisfacción espacial.**

Procede de los sucesos que se desarrollan al realizar actividades y/o relacionar en un espacio.

**1. Impulsar la limpieza económica** que son utilizados en otras funciones alas que no fueron diseñadas, conformando lugares adecuados para la comercialización, de manera que se realice un flujo y rotación económico-cómoda y fluido para los ciudadanos.

**2. Inducir una evolución sensorial** en la que los ciudadanos adopten la comprensión del espacio como un cambio de mejoramiento futurista, que puede procedes de homogenizar los perfiles urbanos de manera que el peatón contenga la mayor relevancia, generando conexiones claras que produzcan un desarrollo natural.

**3. Promover la movilidad interactiva:** con el propósito de mejorar el paso del peatón, a un elemento que le produzca movimiento, en el que se propone aligerar ese cambio con el manejo de alturas y materiales de señalización y control.

#### **4.3.3 homogeneidad morfológica en el espacio.**

La capacidad de organizar los espacios con una dinámica estructurada.

**1. Consolidar la limpieza arquitectónica** por medio de la apertura de calles cerradas o lugares no lugares, que en algunos momentos no se han tratado, y forman parte de las oportunidades de recuperación para generar una integralidad urbana claramente reticulada.

**2. Incrementar la mistura ferroviaria** generando más funciones en torno al sistema férreo, con lugares o edificaciones que potencialicen el uso de estos sistemas, contribuyendo a la recuperación e integración de temáticas en torno a los sistemas de movilidad.

**3. disminuir el corte en el tiempo** con la implementación de materiales constructivos innovadores como son: paneles solares, sistemas tecnológicos, materiales que se relacionen en forma, color o textura, de manera que se fundan las edificaciones antiguas con las nuevas, Conservando la importancia histórica de los monumentos.

#### **4.3.4 Recepción espacial.**

Como un lugar que realiza una actividad genera un beneficio al habitante.

**1. afianzar la relación de lo interno y lo externo** por medio de cambios en los puntos de transición de los lugares en los que, por algún motivo, cambian bruscamente su utilidad, se daría con modificaciones físicas y perceptivas para los espacios.

**2. Conservar la seguridad peatonal** para los habitantes de la ciudad teniendo andenes, calles y vías en buen estado y contemplando las limitaciones físicas., para estos casos, nos dirigimos a los cambios de adoquines, las rampas, el sistema de comunicación braille, etc.

**3. renovar la fluidez del idioma patrimonial** generando incitación el apropiamiento y deseo de ser hacer útil un inmueble patrimonial, adecuando con calles y vías que accedan o evacuen estos

lugares, de modo que los orienten el flujo peatonal o vehicular a zonas o espacios multifuncionales.

#### **4.3.5 permeabilidad y movilidad:**

**1. Consolidar la Conectividad entre bloques dotacionales o de servicio**, que producen una conexión directa, por medio de infraestructura peatonal, que pueden llegar de una edificación, a un andén, rampa, etc. Esta transición se conseguirá por medio de espacio público planeado para el ciudadano a pie y en bicicleta, que circulará por el sector o que producirá una permanencia de interacción social o cultural.

**2. Articular el espacio urbano a los sistemas de movilidad** que garantice la permeabilidad entre las manzanas, sujetas al plan de renovación urbano, por medio de la simplificación de la retícula vial, incrementando las líneas ciclistas y peatonales.

**3. Generar pautas de organización** en los linderos, que delimiten la propuesta urbana y produzcan una transición generando una organización prolongada a los espacios no intervenidos.

#### 4.4 Factibilidad

FACTIBILIDAD					
RENOVACION URBANA LA GRAN SABANA, UN LUGAR PATRIMONIAL, CULTURAL, SOCIAL Y COMERCIAL.					
Tipo	Descripcion	Equipamiento	Area Mt2	Años de Ejecucion	Valor
Vivienda	Vivienda tipo Vip	6 Torres de Vivienda de 8 pisos 576 aptos	44.539.92	3 Años	\$ 10,000,000,000
Equipamientos Colectivos Deportivos y de servicios	Educacion	centro educativo Richard Trevithick	331,47	1 año	\$ 1,200,000,000
	comercio	Centros financieros	293817	2 años	\$ 1,500,000,000
	Bienestar Social	centro arte y cultura	2.525.24	1 años	\$ 1,000,000,000
		teatro y galería Gaudí	1.478	1 año	\$ 1,000,000,000
		centro arte campanario	2.841	1 año	\$ 1,000,000,000
		centro arte nueva era	7.2524	1 año	\$ 1,000,000,000
		Estación de la Sabana	107483	1 año	\$ 800,000,000
	Recreacion / Deporte	Deporte Creativo	823.57	6 meses	\$ 1,000,000,000
	Seguridad	Estacion de Policia	104264	1 año	\$ 800,000,000
Salud	atención medica básica	34,71	1 año	\$ 1,100,000,000	
Zonas Verdes	Eje Ambiental	Eje laMire , Eje los Girasoles	7.275	1.5 año	\$ 900,000,000
<b>Total</b>					<b>\$ 21,300,000,000.00</b>
<b>Proyeccion de Ejecucion de proyecto: 10 años teniendo una secuencia de intervencion de 2 o 3 manzanas al tiempo para cumplir con el cronograma.</b>					

Tabla 4 Elaboración propia Quevedo O 2023 factibilidad

#### 4.5 Proyecto multiescalar

El desarrollo de proyecto consta de tres fases, la primera es habilitar medios de comunicación directa con el plan sabana viva. Renovación urbana al área contigua a la Estación del tren de la Sabana como medio de articulación y revitalización socio-cultural, de un sector abandonado del centro histórico de Bogotá., de manera que se suministre mayor afluencia peatonal y vehicular en el sector, comunicando hitos de diferente índole, como comerciales, culturales, religiosos y dotacionales, esto con el fin de rehabilitar el centro de Bogotá.

La segunda fase emplea estrategias de renovación para el entorno de la estación plan sabana viva, con el fin de dar seguridad e integración de la propuesta con los barrios colindante existentes.

La tercera fase es una intervención urbana directa sobre la estación, generando y habilitando un espacio que en los estudios se ha presentado con falencias de interacción social y cultural.

#### **4.6 Macro (y supra si aplica)**

Este límite propuesto tiende a correlacionarse o integrarse a otros planes para el centro de Bogotá, en los que algunos son: los planes de movilidad del regiotram, el metro, la ampliación de las líneas del tras milenio, etc., otros corresponden a planes de vivienda como plan parcial sabana, intervención cultural al barrio Santafé, plan parcial san voto nacional, etc.

No podemos pasar por alto la significativa labor llevada a cabo por entidades públicas y privadas en la recuperación de inmuebles, teatros y parques en el corazón de Bogotá. Estas iniciativas no solo apuntan a la restauración física de estos espacios, sino que también buscan revitalizar áreas activas que, al conectarse entre sí, contribuyen a crear un entorno urbano más vibrante y enriquecedor.

La restauración de inmuebles emblemáticos, la puesta en valor de teatros históricos y la revitalización de parques no solo mejoran el paisaje urbano, sino que también desempeñan un papel crucial en la construcción de una identidad cultural sólida. Estos espacios recuperados no solo son testimonios de la historia de la ciudad, sino que se erigen como puntos de encuentro para la ciudadanía.

Este esfuerzo conjunto no solo transforma el aspecto físico de nuestra ciudad, sino que también crea un entorno cultural propicio para que la ciudadanía se sienta verdaderamente acogida y conectada con su entorno.

#### **4.6.1 Programa**

Esto se desarrolla con una serie intervenciones peatonales y vehiculares que articular la estación de la sabana, de modo que esta se convierte en el núcleo de distribución.

Así pues, uno lo encontramos sobre la carrera 17 integrando el plan parcial calle 26 con el plan parcial de renovación urbana, otro correspondiente a la ampliación de la calle 16 comunicando la avenida caracas y la carrera 18 al sur con la plaza España.

#### **Mejora de Conectividad Vial y Señalización Inclusiva para una Ciudad Accesible y Segura**

Se busca transformar la infraestructura urbana de nuestra comunidad, centrándose en la conectividad de vías principales y la implementación de señalización inclusiva. En particular, se enfocará en arterias vitales como la Calle 19, Calle 16 y Calle 13, así como en calles secundarias como la Calle 18, Calle 17 y Calle 15.

El objetivo principal de este proyecto es crear un entorno urbano más accesible y seguro para todos los ciudadanos, teniendo en cuenta las necesidades de diversos grupos de población, como adultos mayores, niños, personas discapacitadas y hasta nuestros compañeros animales.

#### **Conectividad de Vías Principales:**

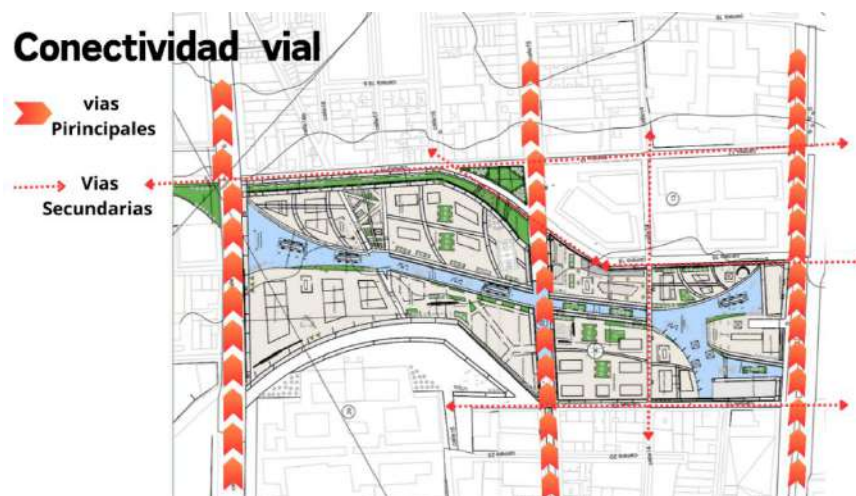
La mejora de las vías principales implica la modernización de la infraestructura vial, garantizando un flujo eficiente del tráfico vehicular y, al mismo tiempo, proporcionando espacios seguros para peatones. Se realizarán mejoras en la Calle 19, Calle 16 y Calle 13 para optimizar la movilidad y facilitar la vida diaria de los residentes.

#### **Señalización Inclusiva:**

La inclusión ciudadana es un principio fundamental en este proyecto. Se implementará una señalización diseñada específicamente para garantizar la seguridad y accesibilidad de todos los ciudadanos, independientemente de su edad, habilidades físicas o incluso de nuestras mascotas. Se prestará especial atención a la inclusión de señales que faciliten la navegación de adultos mayores, la seguridad de los niños y la consideración de las necesidades especiales de personas discapacitadas.

Estamos comprometidos a construir no solo calles, sino también comunidades, donde todos se sientan seguros y bienvenidos. La participación ciudadana será fundamental en la planificación y ejecución de este proyecto, asegurándonos de que refleje las necesidades reales de nuestra diversa población.

**figura 42**  
conexiones viales



*Elaboración propia Quevedo O 2023 conectividad vial*

Optimizando la conectividad de las vías principales y secundarias, no solo promoveremos la inclusión ciudadana, sino que también aseguraremos una circulación fluida dentro del proyecto.

#### 4.6.2 **Operaciones de diseño**

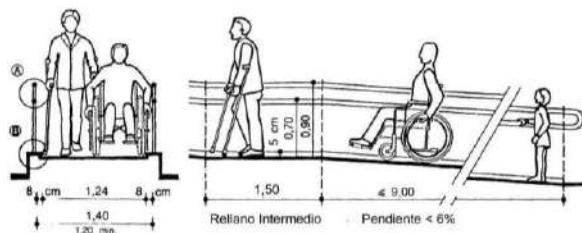
Desarrollo Sostenible: Ampliación Vial con Enfoque Peatonal y Movilidad Ligera En nuestro continuo compromiso con la evolución sostenible de la ciudad, estamos llevando a cabo un ambicioso proyecto de ampliación vial que busca equilibrar la necesidad de una infraestructura eficiente con la prioridad absoluta al peatón. Este enfoque no solo busca mejorar la movilidad, sino también promover una coexistencia armoniosa con el medio ambiente y fomentar el uso de vehículos ligeros, como bicicletas, patinetas y patines.

La ampliación vial se ha concebido con la firme convicción de crear un entorno más amigable con el medio ambiente. Al proporcionar espacios seguros y específicamente diseñados para la circulación de vehículos ligeros, estamos fomentando un cambio hacia formas de movilidad más sostenibles. Esta iniciativa no solo se trata de infraestructura vial, sino de promover un cambio cultural hacia opciones de transporte más respetuosas con el entorno.

Además, estos espacios no son solo físicamente seguros, sino que también tienen una connotación social positiva. Buscamos crear lugares de encuentro y conexión, donde la comunidad pueda disfrutar de un entorno urbano accesible, saludable y socialmente enriquecedor. Este proyecto representa un paso significativo hacia una ciudad más sostenible, inclusiva y centrada en las necesidades de sus habitantes.



**figura 43**  
movilidad cadenciosa



Elaboración propia Quevedo. O 2023 atenuación de la movilidad

#### 4.6.3 Instrumentos de planeación urbana

Reorganización Integral: Conservación Patrimonial y Revitalización Cultural en la Zona Sectorial, Con el firme propósito de preservar y enriquecer la identidad única de nuestro sector, hemos iniciado una innovadora organización zonal, meticulosamente estructurada para abarcar y enlazar ramificaciones patrimoniales y culturales. Este enfoque estratégico incluye la anexión de bienes, parques y monumentos colindantes, creando así una red cohesionada que refleja la riqueza cultural y patrimonial de nuestro entorno.

Reconocemos la importancia primordial de las vías en esta ecuación, ya que no solo sirven como arterias de movilidad, sino que también son guardianes de la identidad del sector. La jerarquía cuidadosamente diseñada de estas vías es esencial para preservar nuestra herencia cultural y evitar la pérdida de la identidad única que define a nuestra comunidad.

En el marco de este proyecto, hemos identificado espacios públicos y mobiliarios que, lamentablemente, han caído en estado de deterioro. Como parte de nuestra visión de transformación, hemos concebido planes de reubicación para revitalizar estos espacios. Este proceso no solo apunta a mejorar la estética de nuestra zona, sino que también se enfoca en adaptar

estos espacios de manera que satisfagan las necesidades cambiantes de la comunidad, contribuyendo así a un sistema urbano más funcional y adaptado a las dinámicas de nuestro sector.

Esta reubicación se realiza con el compromiso de preservar y fomentar la utilidad y el uso apropiado, alineándose con las necesidades y propuestas específicas para el desarrollo sostenible de nuestra querida zona capitalina.

**figura 44**  
reorganización



*Elaboración propia Quevedo O 2023 reorganización integral*

La reorganización integral sirve para optimizar la eficiencia operativa, revitalizar espacios, y promover una mayor cohesión social en la comunidad.

#### **4.6.4 Producto**

En nuestra búsqueda constante de mejorar la calidad de vida en nuestra comunidad, nos complace presentar un ambicioso proyecto de renovación urbana centrado en la creación de bulevares mixtos alrededor de la Estación de la Sabana. Estos bulevares se diseñarán como espacios multifuncionales, integrando armoniosamente áreas peatonales, comerciales y sistemas de movilidad para revitalizar y fortalecer los barrios circundantes.

La visión de estos bulevares incluirá la incorporación de áreas verdes, tanto paisajísticas como de prevención natural, auditiva y de limitación espacial. Estos elementos no solo embellecerán el entorno, sino que también contribuirán a la salud y bienestar de los residentes, creando un ambiente más agradable y sostenible.

Un aspecto fundamental de este proyecto es la implementación de ciclorrutas amplias que conectarán puntos clave, ofreciendo nuevas vías para los usuarios de bicicletas y fomentando un cambio hacia modos de movilidad más sostenibles. Esta expansión y promoción del uso de la bicicleta no solo mejorará la movilidad, sino que también contribuirá a una disminución en la velocidad, permitiendo un aprovechamiento visual y comercial más efectivo en estas zonas renovadas.

Con estos bulevares mixtos, no solo estamos transformando la movilidad en nuestra comunidad, sino que también estamos generando espacios vibrantes y funcionales que promueven la interacción social, el comercio local y la apreciación del entorno natural. Este proyecto refleja nuestro compromiso continuo con un desarrollo urbano sostenible y orientado hacia la mejora de la calidad de vida de todos los residentes.

#### **4.6.5 Conclusiones**

Revitalización Integral: Ampliación de Oferta Social y Comercial para la Recuperación de Barrios en Decadencia Nuestro objetivo es proporcionar no solo espacios de esparcimiento, sino también fomentar una recuperación significativa que revitalice y renueve la vitalidad de estos lugares, logrando que los habitantes se apropien positivamente del centro de la ciudad. La ampliación de la oferta social abarcará desde opciones culturales y de entretenimiento hasta servicios esenciales, creando así un tejido social más sólido y variado. Al mismo tiempo, se

promoverá la recuperación de barrios a través de iniciativas que van más allá de la mera revitalización física. Se busca una recuperación integral que incluya aspectos sociales, culturales y económicos.

La creación de espacios de esparcimiento no solo tiene como objetivo proporcionar momentos de recreación, sino también generar un sentido de pertenencia entre los habitantes. Estos lugares se convertirán en puntos de encuentro comunitarios, reforzando la conexión entre los residentes y su entorno. Este proyecto no solo busca mejorar la apariencia de los sectores afectados, sino también transformar positivamente la dinámica social y comercial, generando un cambio significativo en la percepción y apropiación de los habitantes hacia el centro de la ciudad. Este enfoque holístico representa nuestro compromiso con la construcción de comunidades prósperas, vibrantes y conectadas.

#### **4.7 Meso**

Una escala meso pretende integrar sectores colindantes a la estación de la sabana, debido a que en su entorno se localizan múltiples elementos culturales y patrimoniales, que sujetos al plan parcial podrían revitalizar la zona y generar otros planes funcionales que intervendrían la problemática social del lugar.

Con el propósito de fortalecer la conectividad y la accesibilidad en nuestra comunidad, hemos creado o diseñado una red de acceso que conectará armoniosamente las manzanas del área urbana. Esta iniciativa tiene como objetivo mejorar la movilidad peatonal, fomentar la interacción comunitaria y optimizar el aprovechamiento de los espacios urbanos.

La red de acceso entre manzanas se diseñará con un enfoque integral que abarcará tanto aspectos funcionales como estéticos. Se implementarán pasajes peatonales estratégicamente

ubicados para facilitar el flujo entre las manzanas, permitiendo a los residentes moverse de manera eficiente y segura por la comunidad. Además de mejorar la movilidad, este proyecto busca crear entornos urbanos más dinámicos y atractivos. Se incluirán zonas verdes, bancos y elementos artísticos a lo largo de la red de acceso para proporcionar áreas de descanso y promover la interacción social. Este diseño no solo mejorará la conectividad física, sino que también fortalecerá los lazos comunitarios.

*figuran 45*  
eje ambiental



*Elaboración propia Quevedo O 2023 eje ambiental la mire y los girasoles*

La conectividad no solo implica un avance en términos de movilidad, sino que también contribuirá a la creación de un tejido urbano más cohesionado y vibrante. Este proyecto refleja nuestro compromiso con la construcción de comunidades que priorizan la accesibilidad y promueven la calidad de vida de sus habitantes.

#### 4.7.1 Programa

Esta integración se llevará a cabo por medio de una serie de nodos culturales que unirán los espacios de movilidad con los inmuebles culturales, para este caso será necesario la reubicación de monumentos localizados en la estación de la sabana referentes al sistema férreo que funciono en la sabana de Bogotá. Estos nodos actuarán como puntos de unión estratégicos, enlazando la movilidad urbana con los elementos culturales más significativos de nuestra comunidad.

Dentro de este proyecto, reconocemos la importancia de la historia ferroviaria en la Estación de la Sabana. Para facilitar la integración, se contempla la reubicación de monumentos relacionados con el sistema férreo que operó en la sabana de Bogotá. Esta medida no solo preserva la memoria histórica, sino que también permite la creación de nodos culturales que conectan los aspectos históricos con la movilidad contemporánea.

Estos nodos culturales serán diseñados como puntos de encuentro multifuncionales. Contarán con áreas de descanso, información histórica, y elementos artísticos que enriquecerán la experiencia del transeúnte. La conexión entre movilidad y cultura no solo mejorará la experiencia urbana, sino que también fomentará el orgullo y la apreciación de nuestra rica herencia cultural.

*figura 46*  
nodos



Elaboración propia Quevedo O 2023 conexión de nodos

Este proyecto refleja nuestro compromiso de crear una ciudad que no solo avanza en términos de movilidad, sino que también celebra y preserva su patrimonio cultural. La integración de nodos culturales será un catalizador para una comunidad más conectada, consciente de su historia y comprometida con el desarrollo sostenible.

#### **4.7.2 Operaciones de diseño**

con la reestructuración vial, se tendrá la apertura paisajística de lugares que en estos momentos hacen parte de planes de restauración y que podrían generar una gama amplia de servicios, uno de los casos es la catedral de nuestra señora de la presentación, que brinda espacios útiles para la integración religiosa junto con la parroquia de la sagrada pasión que crean una tensión importante con respecto a la centralidad del plan parcial renovación urbana estación sabana viva.

Una operación corresponde a la continuidad que da el eje natural del plan parcial sobre la carrera 17, continuándolo después de la calle 19, para integrarse con los planes de movilidad de la calle 26, esto con el fin de aportar a un eje de conexión paralelo desde la calle 13 y los planes de ordenamiento territorial.

Par estos planes será necesario adquirir uno predios sobre la carrera 17 y 18 que prestaran una función de recorrido natural y peatonal, con implementación de mobiliario urbano, nueva vegetación, iluminación, y lo que sea necesario para proveer la ciudadanía de espacios confortables y transitables. Este eje ambiental se materializará mediante la instalación de vagones de comercio que albergarán una variedad de opciones comerciales. Desde boutiques locales hasta espacios culturales, estos vagones crearán un ambiente dinámico y diverso a lo largo de la calle, proporcionando una experiencia única para residentes y visitantes por igual.

Las áreas de alimentación se convertirán en puntos de encuentro gastronómicos, ofreciendo una amplia gama de opciones culinarias. Este componente no solo enriquecerá la experiencia sensorial de quienes transitan por el eje, sino que también fomentará la convivencia y el intercambio cultural.

Las galerías históricas y los monumentos a lo largo de la Calle 19 serán puntos de apertura al comercio ferroviario, destacando la rica historia del sector. Esta apertura cultural no solo preservará y celebrará la herencia del comercio ferroviario, sino que también proporcionará oportunidades para el aprendizaje y la apreciación de nuestra historia colectiva.

En resumen, el Eje Ambiental busca no solo revitalizar la Calle 19, sino también crear un espacio único donde la historia, el comercio y la cultura convergen para formar un tejido urbano vibrante y sostenible. Este proyecto refleja nuestra visión de una comunidad integrada, activa y en constante evolución.

El Eje "Los Girasoles" y "la Mire" incorporará una amplia variedad de elementos vegetales cuidadosamente seleccionados para crear un entorno armonioso y seguro para los peatones. Estos elementos no solo proporcionarán belleza estética, sino que también actuarán como barreras naturales, delimitando y definiendo espacios dentro del entorno industrial, histórico y cultural.

El diseño del eje se centrará en generar entornos específicos a lo largo de su recorrido, adaptándose a las características particulares de cada área. Desde zonas más verdes y tranquilas hasta espacios más dinámicos y culturales, cada tramo del Eje "Los Girasoles Y La Mire" ofrecerá una experiencia única.



árboles copa pequeña	estrategia urbana	altura	familia
hayuelo	sombra	2-3 m	Sapindaceae
mora	sombra	1.5 - 2 m	Acanthaceae
arrayan	define caminos	12 m	Myrtaceae
sietecueros	reune personas	6,5 - 10 m	Fabaceae
árboles copa grande	estrategia urbana	altura	familia
cedro	define caminos	25-30 m	Meliaceae
cerezo	sombra	10-12 m	Salicaceae
mermelada	aromatico	3 m	Ochnaceae
abutilon	aromatico	2 m	Malváceas
césped	estrategia urbana	altura	familia
Ray-grass inglés	definición de suelo	28-30 centímetros	lolium perenne

Tabla 5 Elaboración propia Quevedo O 2023 fitotectura

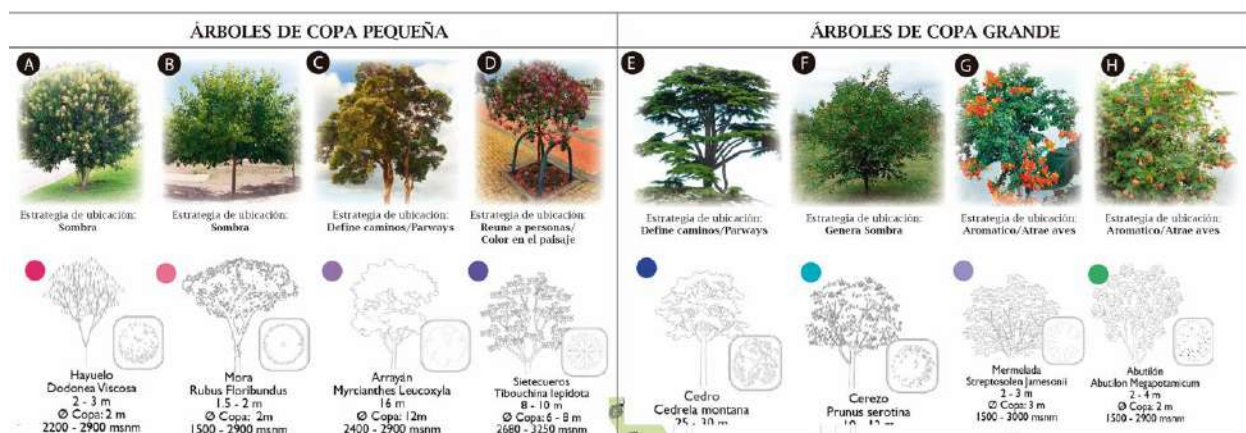


Tabla 6 Elaboración propia Quevedo O 2023 morfología de las plantas

**figura 47**  
fitotectura



Elaboración propia Quevedo O 2023 uso de la fitotectura

También se llevará acabo la transformación dinámica entre la Calle 19 y la Calle 18 mediante la demolición y apertura estratégica de cerramientos existentes. Esta iniciativa tiene como objetivo mejorar la conectividad y fomentar un ambiente más abierto y accesible en esta área específica de nuestra ciudad.

**figura 48**  
en el lugar



Elaboración propia Quevedo O 2023 limite urbano

La implementación de una vinculación subterránea para zonas de parqueo que no solo satisfará una necesidad crucial, sino que también mejorará la funcionalidad y estética de la zona. La construcción de espacios de estacionamiento subterráneos permitirá optimizar el uso del suelo, preservando al mismo tiempo la calidad visual del entorno urbano. Esta solución innovadora responde directamente a la falta de zonas de parqueo en la zona, al tiempo que contribuye a reducir la congestión vehicular en superficie.

#### **4.7.3 Instrumentos de planeación urbana**

El propósito es aportar cambios físicos a lugares deteriorados y que en algún momento la función se ha perdido en el tiempo.

Ya que la homogeneidad del sector es tan variada, cada espacio tiene diferente forma de intervención. Esta renovación urbana aprovecha los distintos tipos de funciones para condensarlas y amortiguar según la dirección en que se propongan los cambio y rehabilitaciones,

El conjunto de cambios físicos propuestos para esta intervención se fundamenta en el compromiso con la ciudadanía y la mejora sustancial del manejo del espacio público. Estas modificaciones no solo buscan transformar la apariencia física del entorno, sino también enriquecer la experiencia urbana y promover una mayor interacción comunitaria.

**Accesibilidad Mejorada:** La demolición selectiva y la apertura de cerramientos no solo facilitarán el acceso y la movilidad, sino que también crearán un ambiente más inclusivo, permitiendo que los ciudadanos se conecten de manera más eficiente.

**Parqueaderos Subterráneos:** La implementación de parqueaderos subterráneos no solo resuelve una necesidad práctica, sino que libera espacio en la superficie para la creación de áreas públicas y verdes, mejorando la calidad del espacio público disponible para la ciudadanía.

**Bulevares Mixtos y Ciclorrutas:** La incorporación de bulevares mixtos y ciclorrutas amplias no solo fomentará una movilidad más sostenible, sino que también creará espacios activos y seguros para la ciudadanía. Estos lugares no solo serán vías de transporte, sino puntos de encuentro y actividades para la comunidad.

**Nodos Culturales y Fitotectura:** La introducción de nodos culturales y fitotectura no solo enriquecerá visualmente el entorno, sino que también proporcionará áreas de descanso y encuentro. Estos espacios no solo son estéticos, sino que se diseñan pensando en el disfrute y la apropiación por parte de la comunidad.

Estos cambios físicos, centrados en la ciudadanía, están destinados a crear un entorno urbano más habitable, accesible y atractivo. La intervención no solo mejora la infraestructura, sino que también fomenta un sentido de pertenencia y conexión en la comunidad, reforzando la idea de que el espacio público es un recurso valioso y compartido.

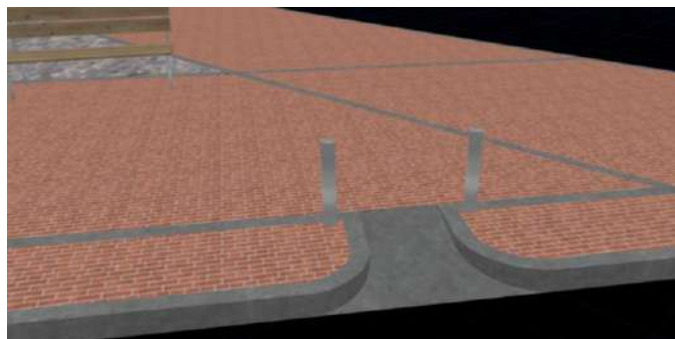
#### 4.7.4 **Producto**

**Sinergia entre los Ejes Ambientales y Parqueaderos Subterráneos:** Optimizando el Flujo Peatonal y Vehicular La integración de dos ejes ambientales con zonas de parqueo subterráneas es un paso estratégico hacia la optimización del flujo tanto peatonal como vehicular en nuestra

comunidad. Esta sinergia entre elementos clave del desarrollo urbano promete beneficios significativos para la movilidad y la experiencia de quienes transitan por la zona.

**Ejes Ambientales:** Los ejes ambientales, diseñados con consideraciones estéticas y funcionales, no solo ofrecerán un atractivo visual, sino que también actuarán como corredores peatonales bien planificados. Se proporciona una ampliación de andenes comprometidos con el medio ambiente, que cumplan con los parámetros de movilidad, La vegetación, iluminación adecuada y elementos paisajísticos contribuirán a crear entornos agradables que incentiven a la ciudadanía a caminar y disfrutar de su entorno.

*figura 49*  
movilidad pausada



Elaboración propia Quevedo O 2023 pausa en la movilidad

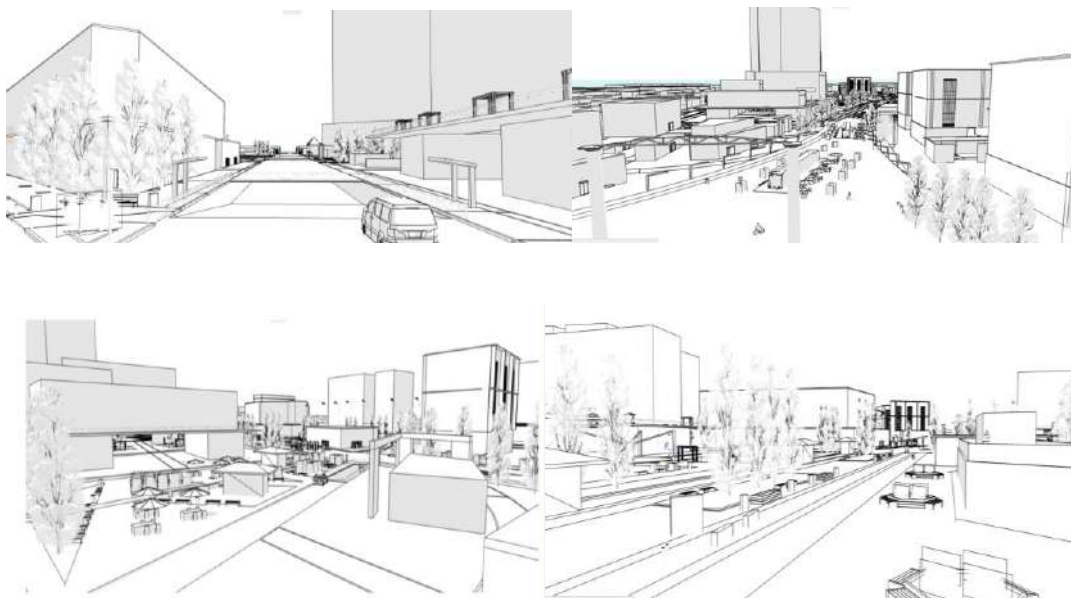
**Parqueaderos Subterráneos:** Al ubicar los parqueaderos subterráneos estratégicamente a lo largo de estos ejes, se evitará la presencia masiva de vehículos en la superficie, facilitando así el flujo peatonal y permitiendo una experiencia de caminar más segura y libre de obstáculos.

#### 4.7.5 Conclusiones

la planificación conjunta de ejes ambientales y parqueaderos subterráneos representa un enfoque holístico para mejorar la movilidad y la calidad del espacio público. Este proyecto busca

crear una armonía entre la funcionalidad urbana, la estética ambiental y la comodidad ciudadana. la asignación de espacios más amplios para los ciudadanos representa un cambio significativo con el objetivo de crear lugares amigables y funcionales, contrarrestando la aglomeración espacial en estos barrios específicos.

**figura 50**  
funcionalidad urbana



Elaboración propia Quevedo O 2023 funcionalidad urbana

Este enfoque no solo eleva la calidad del entorno urbano, sino que también fomenta una conexión visual, social y paisajística entre los diferentes puntos de recorrido, enriqueciendo así la experiencia urbana de manera integral.

#### **4.8 Micro**

La intervención urbana que se centra en la revitalización del terreno correspondiente a la Estación de la Sabana. Esta iniciativa no solo transformará físicamente el lugar, sino que también renovará su significado cultural y social, convirtiéndolo en un punto vibrante y acogedor en el

corazón de la ciudad. El plan parcial contiene un estimado de 13 hectáreas, las cuales se intervienen en cinco unidades de actuación urbana, estas tienen unas particularidades según su tipología.

*figura 51*  
parcelación



Elaboración propia Quevedo O 2023 desarrollo parcelario

#### 1. Tramo #1 “Sector Cultural”: Restauración, Equipamiento Cultural y Arte Urbano

"Sector cultural ", un espacio que encapsulará la historia y la vitalidad de la Estación de la Sabana. Este enclave distintivo contará con la restauración de iconos importantes como la Estación de la Sabana y la Estación de Policía, así como la incorporación de nuevos elementos para enriquecer la experiencia cultural y comunitaria.

#### **Restauración de Iconos Históricos:**

La Estación de la Sabana y la Estación de Policía, pilares fundamentales de la historia local, serán meticulosamente restauradas. Este proceso no solo preservará su patrimonio arquitectónico, sino que también reafirmará su importancia cultural.

#### **Equipamiento Cultural:**

El sector Cultural albergará un equipamiento cultural destinado a la promoción de las artes y la cultura. Este espacio multifuncional será un centro vibrante para eventos, exposiciones y actividades que celebren la diversidad cultural de la comunidad.

### **Plazoleta de Arte Urbano:**

Una plazoleta de arte urbano se convertirá en un lienzo dinámico que refleje la creatividad local. Esta área al aire libre servirá como punto de encuentro donde la comunidad podrá disfrutar de expresiones artísticas, desde instalaciones hasta presentaciones en vivo.

### **Primer Vagón Comercial:**

Para fomentar la vitalidad económica, se incorporará el primer vagón comercial en la Manzana Cultural. Este espacio brindará oportunidades para pequeños negocios locales, galerías de arte y tiendas que complementen la experiencia cultural y atraigan a visitantes. A través de elementos visuales y narrativos, se trazará la trayectoria histórica de la Estación de la Sabana. Paneles informativos, exhibiciones interactivas y obras de arte contextualizarán la importancia de este lugar en la historia de la comunidad.

*figura 52*  
manzana cultural



*Elaboración propia Quevedo O 2023 manzana cultural*



El Sector Cultural será mucho más que un espacio físico; será un punto de convergencia que celebra la identidad local, estimula la creatividad y fomenta la participación comunitaria. Este proyecto refleja nuestro compromiso con la preservación del pasado y la creación de un futuro culturalmente enriquecedor.

2. **Tramo #2 “Sector Residencial y de Recuperación Integral”:** Viviendas, Arte, Educación y Sostenibilidad. La "Manzana Residencial" en las proximidades de la estación desempeñará un papel crucial en la recuperación integral del sector, enfocándose en ofrecer viviendas, apoyo educativo y un enfoque sostenible para el manejo de residuos agrícolas. Este ambicioso proyecto abarcará diversos aspectos para fortalecer la comunidad y proporcionar oportunidades de desarrollo.

- **Viviendas para Madres Cabeza de Hogar:**

La construcción de tres edificios residenciales ofrecerá hogares estables y seguros para madres cabeza de hogar. Este enfoque no solo aborda las necesidades de vivienda, sino que también contribuye a la estabilidad familiar y comunitaria.

- **Plazoleta de Artes y Restauración del Monumento Facón Central:**

Una plazoleta de artes se convertirá en un espacio dinámico para expresiones culturales. La restauración del monumento Facón Central, un elemento existente con valor histórico, realzará el patrimonio local y ofrecerá un lugar de encuentro y disfrute para la comunidad.

### **Equipamiento Educativo Richard Trevithick:**

La introducción de un equipamiento educativo, el Richard Trevithick, será un recurso vital para apoyar a las madres cabeza de hogar. Este centro educativo brindará oportunidades de formación y desarrollo, contribuyendo al empoderamiento de las mujeres y al bienestar general de la comunidad.

- **Centro de Acopio para Manejo de Residuos Agrícolas:**

La implementación del primer centro de acopio para el manejo de residuos de cultivos se alinea con un enfoque sostenible. Este centro no solo abordará la gestión de residuos agrícolas, sino que también fomentará prácticas respetuosas con el medio ambiente y el desarrollo de iniciativas ecológicas en la comunidad.

*figura 53*  
manzana residencial



*Elaboración propia Quevedo O 2023 manzana residencial, recuperación integral.*

El “Sector Residencial y de Recuperación Integral “no solo se trata de proporcionar viviendas, sino de crear un entorno integral que fomente la educación, la cultura y la sostenibilidad. Este proyecto se basa en la idea de que la revitalización de un sector va más allá de la infraestructura

física, abrazando la importancia de fortalecer los lazos comunitarios y promover prácticas responsables con el medio ambiente.

3. **Tramo#3 “Sector Comercial y Residencial”:** Integración de Comercio, Historia y Vivienda, se presenta como un espacio multifuncional que combina comercio, vivienda y funciones administrativas, creando una experiencia integral para la comunidad. Este proyecto abordará la restauración y conservación del segundo vagón de la vía férrea, convirtiéndolo en un elemento significativo que muestra la rica trayectoria histórica de la vía. Además, se incluirán áreas residenciales y deportivas para completar un ambiente equilibrado y vibrante.

- **Centro Comercial Multifuncional:**

El corazón de la manzana albergará un centro comercial que cumple tres funciones esenciales: comercio, vivienda y administrativo. Esta integración proporcionará un espacio dinámico que sirve tanto como destino comercial como residencial y administrativo para la comunidad.

- **Restauración y Conservación del Segundo Vagón Ferroviario:**

El segundo vagón de la vía férrea experimentará una restauración y conservación cuidadosa. Este espacio se convertirá en una exposición viva que narra la trayectoria histórica de la vía férrea, permitiendo a la comunidad sumergirse en su pasado y comprender su importancia en el desarrollo local.

- **Áreas Residenciales:**

La manzana no solo será un centro comercial, sino también un espacio residencial. La inclusión de viviendas en la manzana garantizará una mayor integración de la comunidad en este ambiente multifuncional, creando un equilibrio entre la vida urbana y comercial.

- **Área Deportiva:**

Para fomentar un estilo de vida activo y saludable, se incorporará un área deportiva en la manzana. Este espacio proporcionará instalaciones para diversas actividades deportivas, promoviendo la actividad física y el bienestar en la comunidad.

La "Manzana Comercial" busca ser más que un centro comercial convencional; aspira a ser un punto de encuentro para la comunidad, donde el comercio, la historia y la vida residencial se entrelacen de manera armoniosa. Este enfoque integral no solo enriquecerá la oferta comercial, sino que también contribuirá a la identidad local y al bienestar de los residentes.

*figura 54*  
manzana comercial



*Elaboración propia Quevedo O 2023 manzana comercial y residencial*

El "Sector Comercial" busca ser más que un centro comercial convencional; aspira a ser un punto de encuentro para la comunidad, donde el comercio, la historia y la vida residencial se

entrelacen de manera armoniosa. Este enfoque integral no solo enriquecerá la oferta comercial, sino que también contribuirá a la identidad local y al bienestar de los residentes.

#### 4. **Tramo #4 “Sector Social y Cultural”:** Espacios de Encuentro, Esparcimiento y Armonía

La "Manzana Social y Cultural" se concibe como un espacio vibrante que fomentará la interacción social, la cultura y el bienestar. Este proyecto incluirá una plazoleta emblemática llamada "El Recuerdo" y se diseñará con el propósito de ofrecer diversos espacios de esparcimiento y convivencia para la comunidad y las empresas del sector.

- **Plazoleta "El Recuerdo":**

En el corazón de la manzana, la plazoleta "El Recuerdo" será un punto de encuentro central. Este espacio se dedicará a eventos culturales, exposiciones y actividades comunitarias, promoviendo la cohesión social y el intercambio cultural.

- **Zona de Esparcimiento para Empresas del Sector:**

Se implementará una zona de esparcimiento destinada a las empresas del sector. Este espacio proporcionará áreas al aire libre donde los empleados podrán relajarse, socializar y disfrutar de momentos de descanso, contribuyendo así al bienestar laboral.

- **Zonas de Comidas y Armonía con Vegetación:**

Áreas de comidas al aire libre se integrarán armoniosamente con zonas de vegetación, creando un ambiente acogedor y natural. La presencia de vegetación no solo mejorará la estética, sino que también contribuirá a la calidad del aire y al bienestar general del entorno.

- **Ciclorrutas y Parques:**

Se diseñarán ciclorrutas para fomentar la movilidad sostenible. Además, se establecerán zonas específicas para el estacionamiento de bicicletas y patinetas, promoviendo la utilización de medios de transporte amigables con el medio ambiente.

- **Zonas de Esparcimiento para Animales:**

Para quienes comparten su vida con animales, se crearán zonas de esparcimiento específicas. Estos espacios permitirán a los dueños y a sus mascotas disfrutar de actividades al aire libre, fortaleciendo el sentido de comunidad entre amantes de los animales.

*figura 55*  
manzana social y cultural



*Elaboración propia Quevedo O 2023 manzana social y cultural*

El "Sector Social y Cultural" se concibe como un espacio dinámico que promueve la interconexión y el disfrute colectivo. La combinación de elementos culturales, áreas verdes y facilidades para el esparcimiento contribuirá a la creación de un entorno comunitario único y enriquecedor.

5. **Tramo #5 "Sector Comercial, Financiera, Histórica":** Integración Financiera, Monumento y Centros Culturales El "Sector Comercial Financiera Histórica" se erige como un espacio emblemático que combina la funcionalidad financiera con la preservación

de la historia y la cultura. Este proyecto multifacético estará compuesto por tres edificios financieros de cinco pisos con usos financieros y comerciales, y contará con un monumento de apertura al comercio férreo, restauración de la vía férrea y centros de acopio y culturales.

- **Edificios Financieros:**

Tres edificios financieros, cada uno de cinco pisos, conformarán el núcleo de la manzana. Estos edificios albergarán empresas y servicios financieros, proporcionando un centro estratégico para transacciones comerciales y actividades financieras.

- **Monumento de Apertura al Comercio Férreo:**

Un monumento conmemorativo destacará la apertura al comercio férreo en la historia local. Este elemento simbólico no solo celebrará el legado ferroviario, sino que también se convertirá en un punto de referencia que conecta el pasado con el presente.

- **Restauración y Conservación de un Tramo de la Vía Férrea:**

Se llevará a cabo la restauración y conservación de un tramo significativo de la vía férrea. Este esfuerzo no solo preservará un aspecto vital de la historia local, sino que también proporcionará un ambiente único y evocador en la manzana.

- **Centro de Acopio para Manejo de Residuos para Cultivos:**

La manzana albergará el segundo centro de acopio para el manejo de residuos de cultivos. Este centro se centrará en prácticas sostenibles, contribuyendo a la gestión responsable de los desechos agrícolas y promoviendo la sostenibilidad ambiental.

- **Centros Culturales:**

La manzana será hogar de dos centros culturales: el Centro de Arte Nueva Era I y el Centro de Arte El Campanario. Estos centros brindarán espacios para expresiones artísticas, eventos culturales y programas educativos, enriqueciendo la vida cultural de la comunidad.

*figura 56*  
manzana financiera



Elaboración propia Quevedo O 2023 manzana comercial y financiera

El “Sector Comercial Financiera Histórica” se plantea como un punto de convergencia donde la actividad financiera se encuentra con la preservación histórica y la expresión cultural. Este enfoque integral busca crear un espacio dinámico que celebre la herencia local mientras cumple con las demandas comerciales y financieras contemporáneas.



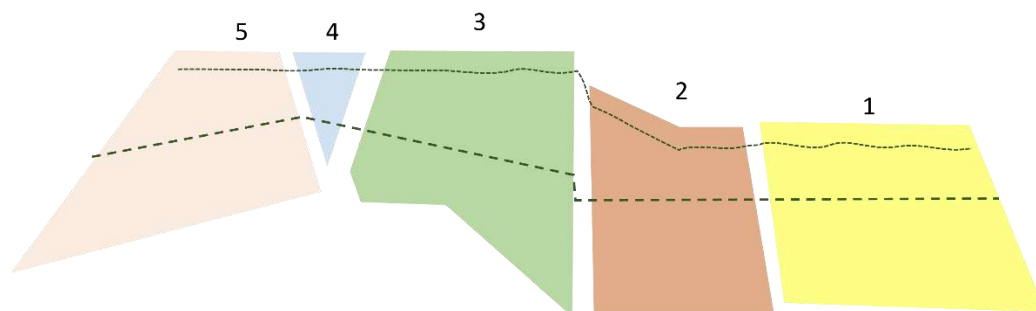
#### 4.8.1 Programa

La recuperación de inmuebles con una función histórica y funcional es una estrategia valiosa para preservar el patrimonio arquitectónico y cultural de la zona. Además, la reutilización de elementos arbóreos con propósitos climáticos y paisajísticos contribuye a la sostenibilidad y la creación de entornos más agradables. La combinación de recuperación de inmuebles y reutilización de elementos arbóreos no solo preserva la historia y la biodiversidad, sino que también crea entornos urbanos más sostenibles, resilientes y agradables para quienes habitan y visitan la zona.

Por otra parte, la adquisición de predios en alto deterioro con el objetivo de liberar espacios para la recuperación de la retícula urbana es una estrategia clave para la regeneración y revitalización de áreas urbanas.

Para los linderos de la estación, es necesario eliminar en un 80% los muros de cerramiento, para generar la correcta relación de lo existente con lo nuevo., extendiendo las vías vehiculares y peatonales, conectando las áreas internas y externas.

**figura 57**  
conectividad ambiental



*Elaboración propia Quevedo O 2023 conectividad por corredor ambiental*

La conexión entre las manzanas a través de los ejes ambientales es una estrategia integral para promover la cohesión y la accesibilidad en el entorno urbano. Al integrar estos ejes ambientales

en el diseño urbano, se logra una red que va más allá de la funcionalidad puramente estructural, generando una experiencia urbana rica y armoniosa.

#### **4.8.2 Operaciones de diseño**

Para la operación de este diseño se llevará a cabo una sustracción subterránea de manera que se produzca una comunicación bajo los edificios, disminuyendo en un 70% el tránsito sobre las vías, estas tienen dos accesos, sobre la calle 18b y calle 16, y para la calle 15 y 17 se propone pompeyanos que reduzcan la velocidad y no interrumpan la relación con el peatón.

Para los edificios se propone genera en alto porcentaje la planta libre, de manera que el peatón interaccione con los edificios, y pueda sumarse a las actividades urbanas que se desarrollan interna y externamente.

La propuesta pretende fomentar la variedad entre forma, uso, gente y su significado, siendo de esta manera integrado con los diferentes flujos urbanos que lo rodean generando vitalidad espacial y funcional.

Por otra parte, se genera una versatilidad, de modo que se tenga la capacidad de adaptación rápida y fácil, en las funciones y situación de cambio que en este sector se presentaran, como son los cambios de altura, los cambios de terrenos, la relación con los nuevos servicios prestados del lugar, los materiales de conservación histórica con los sistemas innovadores, etc.

Para este plan es necesario tener una clara legibilidad espacial, disminuyendo al mínimo algún posible limitante de movilidad, teniendo una visual periférica clara y segura de lo que los rodea.

Al centrarse en la movilidad peatonal, la adaptabilidad y la integración con el entorno, esta propuesta busca crear un espacio urbano que sea vibrante, seguro y resiliente ante los cambios. La

atención a la variedad, la versatilidad y la legibilidad espacial contribuirá a la creación de un entorno urbano dinámico y sostenible.

#### **4.8.3 Instrumentos de planeación urbana**

Se sugiere un enfoque integral para el desarrollo urbano. A continuación, se desglosan algunos aspectos clave de cada propósito mencionado:

##### **Propósito Educativo:**

La inclusión de instalaciones educativas, como escuelas o centros de formación, contribuye a fortalecer el componente educativo de la comunidad, brindando oportunidades de aprendizaje y desarrollo.

##### **Centro de Acopio de Residuos:**

La implementación de un centro de acopio de residuos demuestra un compromiso con la gestión ambiental sostenible. Este tipo de instalación puede facilitar la clasificación y reciclaje de residuos, contribuyendo a la reducción de la huella ambiental.

- **Propósito Administrativo e Institucional:**

La presencia de edificios administrativos e institucionales sugiere la importancia de establecer un marco gubernamental sólido para la gestión eficiente de la comunidad y la prestación de servicios públicos

- **Propósito Social:**

Los espacios sociales, como plazas y centros comunitarios, promueven la interacción y el sentido de comunidad. Estos lugares son propicios para eventos y actividades que fortalecen los lazos sociales.

- **Propósito Financiero:**

La presencia de áreas financieras indica la consideración de necesidades comerciales y económicas en el área. Esto puede incluir instituciones bancarias, oficinas corporativas y otros servicios financieros.

- **Propósito Recreativo y Deportivo:**

Las áreas recreativas y deportivas contribuyen a la calidad de vida de la comunidad, fomentando un estilo de vida activo y saludable a través de instalaciones deportivas y espacios al aire libre.

- **Propósito Turístico:**

La consideración del turismo sugiere la presencia de atracciones o características específicas que podrían atraer a visitantes, promoviendo la actividad económica y cultural en la zona.

Es fundamental que el diseño y la planificación urbana consideren la interconexión y la complementariedad de estos propósitos para crear un entorno equilibrado y funcional. La participación comunitaria y la sostenibilidad ambiental también son aspectos clave para el éxito a largo plazo de un proyecto urbano tan diverso.

#### **4.8.4 Producto**

La planificación de cinco manzanas funcionales, cada una con estrategias específicas en los ámbitos comercial, cultural, social y financiero, es una aproximación integral y prometedora para el desarrollo de la comunidad en la Sabana.

### **Manzana Educativa y Cultural:**

**Beneficios:** Enriquecimiento cultural y educativo para la comunidad. Fomento del aprendizaje y la creatividad. Preservación y promoción de la historia local.

**Enfoques Estratégicos:** Instituciones educativas y centros culturales. Espacios para eventos, exposiciones y actividades educativas. Monumentos históricos y puntos de referencia cultural.

### **Manzana de Servicios y Administrativa:**

**Beneficios:** Eficiencia en la prestación de servicios públicos. Establecimiento de una base administrativa sólida. Mejora en la gestión y coordinación comunitaria.

**Enfoques Estratégicos:** Oficinas gubernamentales y municipales. Centros de servicios públicos y atención al ciudadano. Infraestructuras administrativas y logísticas.

**Beneficios:** Apoyo espiritual y comunitario. Fomento de la cohesión social y la solidaridad. Espacios para eventos y actividades sociales.

**Enfoques Estratégicos:** Espacios religiosos y centros comunitarios. Áreas para eventos y celebraciones comunitarias. Servicios sociales y programas de apoyo.

### **Manzana Comercial y Financiera:**

**Beneficios:** Estímulo a la actividad económica local. Generación de empleo y oportunidades de negocio. Desarrolló de una base financiera sólida.

**Enfoques Estratégicos:** Zonas y centros comerciales. Instituciones financieras y bancarias. Espacios para emprendedores y pequeñas empresas.

### **Manzana Recreativa y Deportiva:**

**Beneficios:** Mejora de la calidad de vida y bienestar. Fomento de un estilo de vida activo y saludable. Espacios para la recreación y el entretenimiento.

**Enfoques Estratégicos:** Parques, áreas verdes y espacios recreativos. Instalaciones deportivas y centros de recreación. Eventos culturales y deportivos para la comunidad.

La implementación de estas estrategias en cada manzana no solo atiende las necesidades específicas de la comunidad, sino que también crea sinergias entre las diferentes áreas, promoviendo un entorno urbano integral y enriquecido. Además, el enfoque en la historia local añade una capa significativa de identidad y conexión para los residentes. Este diseño puede contribuir a la creación de un espacio más seguro, transitable y vibrante para la comunidad de la Sabana.

#### **4.8.5 Conclusiones**

la planificación conjunta de estas manzanas representa un enfoque para mejorar del entorno de la sabana con esto la movilidad y la calidad del espacio público será la atracción fundamental para residir en esta zona Este proyecto busca crear una armonía entre la funcionalidad urbana, con lo estética ambiental y la comodidad ciudadana. la asignación de espacios necesarios para

comunidad representa un cambio significativo ya que el objetivo de crear lugares amigables y funcionales hará la contra resta de la aglomeración espacial en estos barrios específicos.

*figura 58*  
planificación conjunta

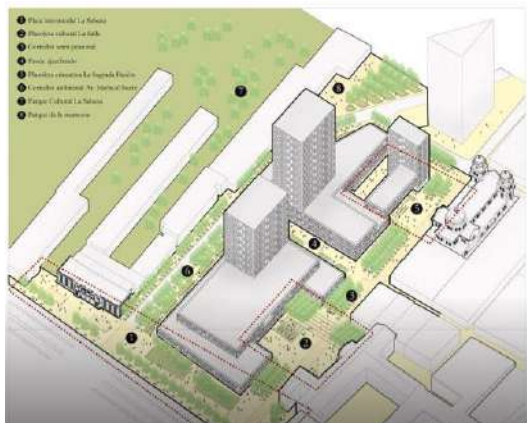


Elaboración propia Quevedo O 2023 planificación conjunta

La propuesta para la estación férrea del centro de Bogotá "estación de la sabana", está basada en un plan parcial, el cual reunirá e integrará los planes parciales colindantes con el terreno a intervenir.

Uno de estos planes corresponde a plan estación de la sabana, el cual contempla la implantación de seis modelos de vivienda de interés social con su debida rehabilitación urbana., el plan de movilidad del registran que utilizara una parte de las vías férreas del tren de la sabana.

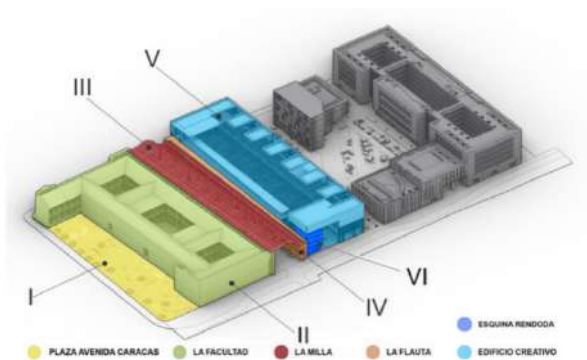
**figura 59**  
render sabana



Tomada de: Imagen alcaldía, Render elaborado por Mobo Architects 2020

Otro plan no menos importante corresponde a bronx distrito cultural el cual interviene el boto nacional, la plaza España y sus alrededores.

**figura 60**  
edificio creativo



Tomado de: Imagen alcaldía, - La Administración Distrital, marzo 2015

Estos planes pretenden impulsar la recuperación del centro de Bogotá que se fortalecen con el centro histórico intervenidos con ayuda del PEMP.

Para el caso de mi propuesta urbana, se pretende recuperar y reactivas la zona posterior de la estación de la sabana por medio de la recuperación de las vías vehiculares y peatonales,



implantación de áreas de vivienda, cultura y espacios sociales y culturales que promuevan circulación por el sector.

Habilitar de modo conjunto las vías del tres proponiendo la utilización de la estación de la sabana con mayor fluidez y servicios., generar un planteamiento de movilidad que articule la integración barrial de manera física de modo coherente con las nuevas propuestas urbanas.

## **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

1- El entendimiento y aprendizaje general que permitió la ejecución del proyecto de grado se puede resumir en:

**Comprensión del Contexto Urbano:** Se adquirió un profundo conocimiento del contexto urbano donde se llevó a cabo el proyecto, comprendiendo tanto las características físicas del terreno como la historia, la dinámica social y las necesidades específicas de la comunidad.

**Análisis de Sistemas Ferroviarios:** Se desarrolló una comprensión detallada de los sistemas ferroviarios, analizando su impacto histórico, su relevancia actual y las oportunidades que ofrecen para la renovación urbana y la integración multifuncional.

**Visión Integradora:** Se cultivó una visión integradora que abarca diferentes dimensiones, desde la preservación del patrimonio histórico hasta la implementación de soluciones innovadoras y sostenibles. Esta visión busca armonizar lo antiguo con lo nuevo y promover un desarrollo equilibrado.

**Enfoque Multidisciplinario:** La ejecución del proyecto requirió la aplicación de conocimientos multidisciplinarios, integrando aspectos arquitectónicos, urbanísticos, sociales, económicos y ambientales para lograr un diseño holístico y funcional.

**Compromiso con la Comunidad:** Se reconoció la importancia de involucrar a la comunidad en el proceso de diseño, comprendiendo sus necesidades, fomentando la participación ciudadana y generando soluciones que respondan de manera efectiva a los requerimientos locales.

**Habilidades de Planificación y Diseño:** Se desarrollaron habilidades sólidas en planificación urbana y diseño arquitectónico, permitiendo la creación de propuestas que no solo sean estéticamente atractivas, sino también funcionales y adaptadas al entorno.

**Conciencia Ambiental:** Se incorporó una conciencia ambiental, considerando estrategias para la sostenibilidad y la mitigación de impactos negativos, promoviendo la creación de espacios que respeten y contribuyan al entorno natural.

**Capacidad de Adaptación:** Se cultivó la capacidad de adaptación a los cambios y desafíos que surgieron durante el desarrollo del proyecto, permitiendo ajustes según las necesidades emergentes y las condiciones específicas del entorno.

**Conocimiento de Normativas:** Se adquirió un conocimiento profundo de las normativas urbanas y patrimoniales que rigen la zona de intervención, asegurando que el proyecto cumpla con los requisitos legales y contribuya al desarrollo sostenible de la ciudad.

**Aprendizaje Continuo:** Se fomentó una mentalidad de aprendizaje continuo, reconociendo que la ejecución de un proyecto de esta envergadura implica un proceso de mejora constante y la disposición para integrar nuevas ideas y enfoques a medida que se avanza en el desarrollo del proyecto.

**2-** La etapa investigativa del proyecto de grado permitió comprender y aprender varios aspectos clave que influyeron en el desarrollo y la calidad del proyecto. Aquí hay algunas áreas fundamentales tales como

**Contextualización del Problema:** La investigación facilitó la comprensión profunda del contexto en el que se llevó a cabo el proyecto. Esto incluyó aspectos históricos, sociales, económicos y urbanos que ayudaron a contextualizar el problema que el proyecto buscaba abordar.

**Análisis de Sistemas Ferroviarios:** La investigación permitió una inmersión en el conocimiento de los sistemas ferroviarios, comprendiendo su evolución, su impacto en la región y las oportunidades y desafíos asociados con su renovación.

**Estudio del Patrimonio:** Se llevó a cabo una investigación detallada sobre el patrimonio histórico presente en la zona de intervención. Esto incluyó la identificación de monumentos, edificaciones antiguas y elementos arquitectónicos significativos.

**Revisión de Normativas y Regulaciones:** Se investigaron y comprendieron las normativas y regulaciones locales y nacionales relacionadas con la renovación urbana y la preservación del patrimonio. Esto aseguró que el proyecto estuviera alineado con las directrices legales.

**Relevancia de la Movilidad Urbana:** Se exploraron y analizaron los patrones de movilidad urbana en la zona de intervención. Esto incluyó la identificación de problemas de tráfico, necesidades de transporte público y oportunidades para mejorar la conectividad.

**Participación Comunitaria:** La investigación incluyó métodos para la participación ciudadana. Se buscaron mecanismos para involucrar a la comunidad local en el proceso de toma de decisiones, entendiendo sus opiniones y necesidades.

**Evaluación Ambiental:** Se llevó a cabo una evaluación ambiental para comprender el impacto potencial del proyecto en el entorno natural. Esto implicó consideraciones sobre la sostenibilidad y la integración de soluciones eco-amigables.

**Benchmarking con Proyectos Similares:** Se investigaron proyectos similares de renovación urbana y revitalización de sistemas ferroviarios en otras ciudades. Esto proporcionó lecciones aprendidas, mejores prácticas y posibles enfoques para implementar en el proyecto.

**Identificación de Oportunidades y Desafíos:** La investigación permitió la identificación anticipada de oportunidades y desafíos que podrían surgir durante la implementación del proyecto. Esto facilitó la formulación de estrategias para maximizar las oportunidades y mitigar los desafíos.

Construcción de una Base Teórica: Se desarrolló una base teórica sólida sobre planificación urbana, diseño arquitectónico, conservación del patrimonio y otros temas relevantes. Esta base teórica sirvió como fundamento para la toma de decisiones en el desarrollo del proyecto.

En resumen, la etapa investigativa proporcionó el conocimiento necesario para fundamentar las decisiones de diseño, abordar los problemas identificados y asegurar que el proyecto estuviera fundamentado en un análisis integral y contextualizado.

**3-** la Posición Teórica Orientadora de tu proyecto se basa en la investigación de la morfología del centro de Bogotá y cómo los cambios históricos han influido en los tipos de uso, los espacios urbanos y el comportamiento psicosocial de los habitantes. Esta teoría sugiere que al dar un manejo adecuado a los espacios y al entorno urbano, se puede generar una respuesta positiva en el comportamiento de los habitantes.

En este contexto, la Posición Teórica Orientadora podría basarse en conceptos de planificación urbana, diseño urbano sostenible, y la relación entre el entorno construido y el bienestar psicosocial de la comunidad. Es importante destacar cómo esta posición teórica influyó en la formulación de estrategias y decisiones en tu proyecto de renovación urbana.

#### **4-** Cumplimiento del Primer Objetivo Específico:

"El primer objetivo específico, que consiste en 'Estudiar las deficiencias y fortalezas del barrio El Listón en torno a la Estación de la Sabana mediante una revisión documental del lugar para la generación de un perfil social, cultural y económico del sector', fue alcanzado a través de un exhaustivo análisis documental.

Se llevaron a cabo revisiones detalladas de documentos existentes, investigaciones previas y cualquier información relevante relacionada con el barrio El Listón y sus alrededores,

centrándose especialmente en la zona circundante a la Estación de la Sabana. Este proceso permitió la recopilación de datos sobre aspectos sociales, culturales y económicos que influyen en la dinámica del sector.

La generación del perfil social, cultural y económico se basó en la identificación de deficiencias y fortalezas, proporcionando una comprensión integral de la realidad del barrio. Este enfoque documental sentó las bases para las estrategias y propuestas de intervención, asegurando que estuvieran en sintonía con las necesidades y características específicas del lugar.

En resumen, el cumplimiento de este objetivo proporcionó una base sólida para el desarrollo posterior del proyecto, garantizando que las intervenciones planificadas abordaran de manera efectiva las condiciones existentes en el barrio El Listón y su entorno."

#### **5- Cumplimiento del Segundo Objetivo Específico:**

"El segundo objetivo específico, centrado en 'Estudiar las deficiencias y fortalezas del barrio El Listón en torno a la Estación de la Sabana mediante una revisión documental del lugar para la generación de un perfil social, cultural y económico del sector', se llevó a cabo de manera integral.

La revisión documental permitió identificar y analizar en profundidad las deficiencias y fortalezas del barrio El Listón, con un enfoque especial en la zona alrededor de la Estación de la Sabana. Se recopilaron datos relevantes sobre aspectos sociales, culturales y económicos, proporcionando una comprensión completa de la dinámica del sector.

La generación del perfil social, cultural y económico se basó en la información recopilada durante la revisión documental, destacando las áreas que requerían intervención y aquellas que podían ser potenciadas. Este análisis detallado fue esencial para la formulación de estrategias y propuestas que abordaran de manera efectiva las necesidades específicas del barrio.

En resumen, el cumplimiento exitoso de este objetivo contribuyó significativamente a la fase de diagnóstico del proyecto, proporcionando información valiosa para orientar las acciones y decisiones subsiguientes en la intervención urbana planificada."

#### 6- Cumplimiento del Tercer Objetivo Específico:

Para cumplir con el objetivo de la Estación de la Sabana a un nuevo polo de vivienda y cultura en el centro de la ciudad", se implementaron diversas estrategias y acciones durante el proceso de diseño y planificación. Aquí hay algunas maneras en que este objetivo específico fue abordado:

**Recuperación y Preservación Patrimonial:** Identificación de elementos patrimoniales en la Estación de la Sabana. Desarrollo de estrategias para la preservación de la arquitectura histórica. Integración de elementos patrimoniales en el diseño urbano revitalizado.

**Diseño Urbano Vital:** Creación de espacios públicos vibrantes y multifuncionales. Integración de zonas de uso mixto para fomentar la vitalidad urbana. Implementación de estrategias para promover la interacción social y comunitaria.

**Incorporación de Vivienda y Cultura:** Desarrollo de planes de vivienda que se integren armoniosamente con la Estación de la Sabana. Creación de equipamientos culturales y espacios dedicados a eventos y actividades culturales. Fomento de la diversidad de funciones, como vivienda, comercio y actividades culturales en la misma área.

**Diseño Inclusivo y Sostenible:** Integración de principios de diseño inclusivo para garantizar accesibilidad universal. Desarrollo de prácticas de diseño urbano sostenible para la eficiencia y resiliencia ambiental. Consideración de aspectos sociales y culturales en el diseño para abordar las necesidades de diversos grupos de la comunidad.

**Participación Comunitaria:** Involucramiento activo de la comunidad en el proceso de diseño. Recopilación de retroalimentación y opiniones de los residentes locales. Adaptación del diseño según las necesidades y deseos expresados por la comunidad.

**Planificación a Largo Plazo:** Establecimiento de fases y plazos para la implementación gradual del proyecto. Desarrollo de un plan de implementación que abarque diferentes etapas de renovación. Consideración de factores a largo plazo para garantizar la sostenibilidad del proyecto.

**Monitoreo y Ajustes Continuos:** Implementación de mecanismos de evaluación continua. Monitoreo de la efectividad de las intervenciones y ajustes según sea necesario. Mantenimiento de una relación dinámica con la comunidad para abordar cambios y necesidades emergentes.

En resumen, el cumplimiento de este objetivo se logró mediante un enfoque integral que incorporó principios de diseño urbano vital e histórico, consideraciones patrimoniales, desarrollo sostenible, participación comunitaria y planificación a largo plazo. La aplicación de estas estrategias contribuyó a la rehabilitación e integración exitosa de la Estación de la Sabana en un nuevo polo de vivienda y cultura en el centro de la ciudad.

7- El proyecto de grado "Estación sabana viva: ha dejado diversos aportes tangibles e intangibles en el entorno urbano y la comunidad.

### **Aportes Tangibles:**

**Infraestructura Mejorada:** Calles y Vías Apertura de calles y vías para mejorar la conectividad y facilitar el flujo vehicular y peatonal.

**Espacios Públicos:** Creación y mejora de espacios públicos, plazas y áreas de recreación.

**Equipamientos Urbanos:** Desarrollo de instalaciones y equipamientos urbanos para diversos usos.



Viviendas y Comercios: Desarrollo Residencial Construcción de nuevas viviendas y revitalización de áreas residenciales.

Zonas Comerciales: Implementación de áreas comerciales para impulsar la actividad económica local.

Patrimonio Cultural:

Restauración de Monumentos: Restauración y conservación de monumentos históricos y patrimoniales, como la Estación de la Sabana.

Sistemas de Movilidad: Ciclovías y Senderos Integración de ciclovías y senderos para fomentar la movilidad sostenible.

Transporte Público: Mejora en la accesibilidad y eficiencia del transporte público.

Equipamientos Culturales y Educativos: Centros Culturales Establecimiento de espacios culturales para eventos, exposiciones y actividades artísticas.

Equipamiento Educativo: Desarrollo de instalaciones educativas en apoyo a la comunidad.

Áreas Verdes y Paisajismo: Parques y Jardines Creación de áreas verdes y zonas de paisajismo para mejorar la calidad ambiental.

Arborización: Plantación de árboles y vegetación para promover la biodiversidad.

### **Aportes Intangibles:**

Identidad y Pertinencia:

Sentido de Pertenencia: Generación de un sentido de pertenencia y orgullo entre los residentes locales.

Identidad Cultural: Fortalecimiento de la identidad cultural a través de la preservación del patrimonio.

Vitalidad y Comunidad:

Vida Comunitaria: Estimulación de la vida comunitaria con espacios propicios para la interacción social.

Diversidad de Usos: Fomento de la diversidad de usos, lo que contribuye a una comunidad más vibrante y dinámica.

Mejora de Calidad de Vida:

Entorno Saludable: Contribución a un entorno más saludable y sostenible para los residentes.

Acceso a Servicios: Mejora en el acceso a servicios básicos y comunitarios.

Desarrollo Económico:

Generación de Empleo: Creación de empleo a través de nuevas actividades comerciales y culturales.

Estímulo Económico: Impulso a la actividad económica local con la revitalización de la zona.

Innovación y Sostenibilidad:

Prácticas Sostenibles: Promoción de prácticas de diseño y construcción sostenibles e innovadoras.

Resiliencia Urbana: Contribución a la resiliencia urbana frente a desafíos ambientales y sociales.

Aprendizaje y Desarrollo Profesional:

Experiencia Académica: Enriquecimiento académico y experiencia práctica para los involucrados en el proyecto.

Desarrollo Profesional: Oportunidades de desarrollo profesional para los participantes en el diseño y ejecución.

Estos aportes, tanto tangibles como intangibles, se combinan para generar un impacto significativo en la calidad de vida, la identidad cultural y el desarrollo sostenible de la comunidad en el área de intervención.

**8-** "La culminación exitosa del proyecto Estación Sabana viva no solo ha demostrado la viabilidad y pertinencia de la intervención urbana en espacios patrimoniales, sino que también ha arrojado luz sobre las complejas interconexiones entre la teoría, la práctica profesional y las dimensiones académicas. La resolución de polémicas inherentes a la renovación urbana, la integración de enfoques teóricos diversos y la aplicación efectiva de estrategias profesionales en el diseño y desarrollo del proyecto destacan la importancia de abordar estos desafíos desde una perspectiva multidisciplinaria. Además, el proyecto ha contribuido al cuerpo de conocimientos en el ámbito académico, proporcionando aprendizajes valiosos y perspectivas novedosas que pueden ser extrapoladas y aplicadas en contextos similares. En última instancia, la experiencia adquirida y los resultados obtenidos ofrecen una visión integral que respalda la afirmación de que la renovación urbana, cuando se aborda con rigor teórico, compromiso profesional y comprensión de las dinámicas locales, puede generar impactos significativos y positivos en el entorno urbano y la calidad de vida de sus habitantes".

9- Las ventajas y desventajas del resultado del proyecto Estación Sabana Viva dependerán de diversos factores específicos de la implementación y las características del entorno.

**Ventajas:**

**Revitalización Urbana:** La implementación exitosa del proyecto contribuirá a la revitalización del área, mejorando la calidad del espacio urbano y proporcionando oportunidades renovadas para la comunidad.

**Generación de Empleo:** La ejecución del proyecto puede generar empleo durante la fase de construcción y en las actividades económicas asociadas, brindando beneficios económicos a la comunidad local.

**Atractivo Turístico:** La renovación de la Estación de la Sabana y la creación de nuevos espacios culturales pueden convertir el área en un atractivo turístico, atrayendo visitantes y fomentando la actividad económica.

**Mejora de la Calidad de Vida:** El proyecto tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al proporcionar nuevos espacios públicos, viviendas y servicios culturales.

**Desventajas:**

**Desplazamiento de Residentes:** En algunos casos, los proyectos de renovación urbana pueden dar lugar al desplazamiento de residentes existentes si no se gestionan adecuadamente los aspectos sociales y de vivienda.

**Impacto Económico a Corto Plazo:** Durante la construcción, puede haber inconvenientes económicos para los negocios locales y los residentes debido a la interrupción del tráfico y otras actividades normales.

**Desafíos Logísticos:** La implementación del proyecto puede enfrentar desafíos logísticos, como la gestión del tráfico, la disposición de residuos de construcción y la coordinación de diversas actividades de desarrollo.

**Posible Resistencia Comunitaria:** Algunos residentes pueden resistirse al cambio y a la transformación del área, especialmente si sienten que sus intereses no se tienen en cuenta adecuadamente.

**10-** Puede tener varias aplicaciones y beneficios a futuro, contribuyendo al desarrollo sostenible y mejorando la calidad de vida en el área.

**Desarrollo Comunitario Sostenible:** El proyecto puede sentar las bases para un desarrollo comunitario sostenible al proporcionar infraestructuras modernas y funcionales que cumplen con estándares ambientales y sociales.

**Espacios Culturales y Recreativos:** Los espacios culturales y recreativos creados podrían servir como centros de actividades culturales y eventos comunitarios, promoviendo la cohesión social y el bienestar general.

**Generación de Empleo:** A medida que las áreas renovadas atraen a más visitantes y actividades económicas, es probable que se generen oportunidades de empleo para los residentes locales.

**Atracción Turística:** Si el proyecto incluye elementos turísticos, podría contribuir a la atracción de turistas, generando ingresos adicionales para la comunidad y fomentando la economía local.

**Modelo para Futuros Proyectos:** El enfoque y las estrategias implementadas en este proyecto podrían servir como un modelo para futuros proyectos de renovación urbana en otras áreas de la ciudad o incluso en otras ciudades.

**Mejora de la Calidad de Vida:** La creación de viviendas de calidad, espacios públicos bien planificados y servicios mejorados puede tener un impacto positivo duradero en la calidad de vida de los residentes.

**Sostenibilidad Ambiental:** Si se implementan prácticas sostenibles en el proyecto, como el uso eficiente de la energía, la gestión de residuos y la preservación del entorno natural, podría contribuir al desarrollo sostenible a largo plazo.

**Centro de Innovación:** Si el proyecto incluye espacios para la innovación, podría convertirse en un centro de innovación y emprendimiento, atrayendo a empresas y proyectos que contribuyan al desarrollo económico.

**Educación y Formación:** Los centros educativos y de formación integrados en el proyecto podrían servir como lugares de aprendizaje continuo para la comunidad, promoviendo la educación y el desarrollo personal.

Es importante seguir monitoreando y evaluando el impacto del proyecto a lo largo del tiempo para adaptarse a las necesidades cambiantes de la comunidad y asegurar un desarrollo continuo y sostenible.

**11-** recomendaciones para diferentes actores involucrados en la planeación y ejecución de la forma urbana:

Gobiernos y Entidades Encargadas de la Planeación (Sector Público):

Promover la Participación Ciudadana: Fomentar la participación de la comunidad en la toma de decisiones para proyectos de renovación urbana. Esto puede contribuir a una mayor aceptación y sostenibilidad a largo plazo.

Desarrollar Políticas de Renovación Urbana: Establecer políticas claras que fomenten la renovación urbana de manera sostenible, incluyendo incentivos para la preservación del patrimonio y prácticas amigables con el medio ambiente.

Incentivar la Creación de Espacios Culturales: Apoyar la creación de espacios culturales que celebren la historia y la identidad local, contribuyendo a la vitalidad cultural y al bienestar de la comunidad.

Enfocarse en la Sostenibilidad: Incorporar prácticas sostenibles en los proyectos urbanos, incluyendo el uso eficiente de la energía, la gestión de residuos y la creación de espacios verdes.

Sector Privado:

Participación Responsable: Empresas y desarrolladores deberían considerar el impacto social y ambiental de sus proyectos, contribuyendo positivamente a la comunidad en la que operan.

Innovación en Diseño y Construcción: Buscar enfoques innovadores en diseño y construcción que combinen la preservación del patrimonio con las necesidades contemporáneas, creando espacios modernos y funcionales.

**Invertir en Desarrollo Comunitario:** Considerar inversiones en programas que beneficien directamente a la comunidad local, como la formación laboral, el apoyo a pequeñas empresas y la mejora de infraestructuras comunitarias.

**Academia y Futuros Estudiantes:**

**Incorporar Prácticas Sostenibles:** La academia debería enfocarse en la enseñanza de prácticas de diseño y planificación urbana sostenibles, preparando a futuros profesionales para abordar los desafíos contemporáneos.

**Enfatizar la Importancia del Patrimonio:** Integrar la valoración del patrimonio cultural en los programas académicos para resaltar la importancia de la preservación en proyectos de renovación urbana.

**Desarrollar Conocimientos Multidisciplinarios:** Fomentar la colaboración entre disciplinas, como arquitectura, planificación urbana, sostenibilidad y ciencias sociales, para abordar de manera integral los desafíos urbanos.

**Recomendación General:**

**Continuar el Monitoreo y Evaluación:** Independientemente del actor, es crucial establecer mecanismos para monitorear y evaluar continuamente el impacto del proyecto a lo largo del tiempo. Esto permite ajustar estrategias según las necesidades cambiantes de la comunidad.

**Fomentar la Replicabilidad:** Compartir las lecciones aprendidas y los éxitos del proyecto para inspirar y guiar futuros proyectos de renovación urbana en otras áreas y ciudades.

**12-** Al culminar el proyecto "Estación Sabana Viva", se destaca la invaluable experiencia y conocimientos adquiridos en el campo de la arquitectura y la renovación urbana. Este proceso ha



sido mucho más que una tarea académica; ha representado un compromiso apasionado con la revitalización de un espacio histórico y su integración armoniosa con la vida moderna.

La profunda inmersión en los detalles de la estación y su entorno ha validado la importancia de la visión profesional del arquitecto como catalizador de cambios significativos en el tejido urbano. La identificación y superación de desafíos, desde la preservación del patrimonio hasta la creación de espacios funcionales y sostenibles, han fortalecido la perspectiva profesional y la capacidad para abordar complejidades urbanas.

La integración de diversas disciplinas, desde la historia y la cultura hasta la sostenibilidad y la planificación urbana, ha sido esencial para el desarrollo de un proyecto integral. Se ha demostrado que la arquitectura no es simplemente la creación de estructuras físicas, sino la forja de espacios que narran historias, fomenta la conexión comunitaria y se convierten en parte integral de la identidad de una ciudad.

La experiencia en "Estación Sabana Viva" ha consolidado la comprensión de la arquitectura como una herramienta poderosa para el cambio positivo. La capacidad de transformar lugares olvidados en fuentes de vitalidad, cultura y progreso es el verdadero poder de un arquitecto comprometido. Este proyecto no solo ha dejado una marca tangible en el paisaje urbano, sino que también ha sembrado semillas para futuras iniciativas de renovación y revitalización.

En última instancia, el cierre de este proyecto no solo representa el fin de una etapa, sino el inicio de una nueva era para la Estación de la Sabana y sus alrededores. Con un profundo agradecimiento a quienes han contribuido y apoyado este esfuerzo, el compromiso persiste en seguir dando forma a entornos urbanos que trasciendan el tiempo, fusionando la riqueza del pasado con la promesa del futuro.

## BIBLIOGRAFÍA

- Andrés Felipe Cogollos Jiménez Cristian Alberto Villegas López 2015. Renovación urbana Estación de la Sabana.
- Ángela María González Fino Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. 2019. La Calle como la Alternativa de Revitalización de la Identidad del Lugar.
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. DECRETO No. 602 DE 22 OCT 2018
- Cámara de comercio de Bogotá. Perfil económico y empresarial localidad Los Mártires.
- CARTILLA DE ANDENES BOGOTÁ D.C. Secretaría Distrital de Planeación- Dirección del Taller del Espacio Público 1 ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Enrique Peñalosa Londoño
- Castiblanco, A. (AÑO). *La Estación De La sabana El Tren en Los Espacios Los Imaginar*. EDITORIAL. URL
- Decreto Número 335 (Agosto 4 de 2009) EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
- Decreto 804 del 20 de diciembre de 2018. PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA MODALIDAD REDESARROLLO.
- DIDIER LEONARDO SANCHEZ ZULUAGA 2017. EQUIPAMIENTO CULTURAL, PARA LA REVITALIZACIÓN DEL BARRIO EL LISTON CENTRO DE BOGOTA
- Documento técnico de soporte. Plan parcial de renovación urbana la sabana.
- El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país\* Carlos Eduardo Nieto
- EL PATRIMONIO CULTURAL DE BOGOTÁ Acciones para su sostenibilidad y apropiación socia

- Entornos vitales. Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano.
- Erika yulandy fajardo 2012. Transformación urbana y social en el sector de los mártires.
- Françoise Choay 2008. Alegoría del patrimonio.
- Henri Lefebvre. La producción del espacio.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural 2016-2019. EL PATRIMONIO CULTURAL DE BOGOTÁ Acciones para su sostenibilidad y apropiación social.
- Jane Jacobs. Muerte y vida de las ciudades.
- Jane Jacobs. Muerte y vida de las ciudades.
- Johanna marcela novoa peñaloza 2019. Imagen, patrimonio y renovación: la percepción alrededor de la estación del tren de la sabana de bogotá
- JUAN PABLO RODRIGUEZ ESQUIVEL 2012. METODOLOGÍA DE DISEÑO URBANO MUTABLE, APUNTANDO A REVITALIZAR BARRIOS CENTRALES EN DETERIORO. CASO LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES.
- Kit de Ordenamiento Territorio. Movilidad y transporte.
- EL PATRIMONIO CULTURAL DE BOGOTÁ Acciones para su sostenibilidad y apropiación socia
- Le Corbusier. Principios de urbanismo.
- María PRATS. M. Dolores GARCÍA RAMÓN y Gemma CÁNOVES El USO del tiempo en la ciudad. Un enfoque cualitativo y de género.

- Mateo Pazos Cárdenas. La construcción social del espacio público en el barrio Santa Fe. Voces desde arriba y desde abajo.
- MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO Resolución No. 0348 de 2007 (27 de febrero)
- MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL , RESOLUCIÓN NÚMERO 06.49 DE 2010 ( 22 FEB 2010)
- NEUE NATIONAL GALLERIE DE BERLÍN Aproximación arquitectónica y análisis estructural
- Plan parcial de renovación urbana ferrocarril calle 13 socialización. -
- PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA ESTACIÓN CENTRAL-PEMP plan especial de manejo y protección centro histórico de Bogotá.
- Rafael Antonio Villegas Puerto. Obsolescencia funcional del patrimonio ferroviario. Bogotá, estación de la sabana. Estación Intermodal de la Sabana.
- Railway Stations Boosting the City
- REM KOOLHAAS ARQUITECTO, ESCRITOR teoría y arquitectura en tres publicaciones singulares
- Revisión general plan de ordenamiento territorial.

# ESTACIÓN SABANA - VIVA.



