

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

# Refuncionalización de la Estación de la Sabana

En el marco del Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Bogotá

---

ESTADO ACTUAL

ANA GABRIELA PINILLA GONZÁLEZ

2010

## ESTADO ACTUAL

1. CONTEXTUALIZACIÓN URBANA
  - 1.1 LA RENOVACIÓN URBANA DEL SECTOR
    - 1.1.1 DEFINICIÓN ÁREA DE ESTUDIO
    - 1.1.2 ESTUDIOS Y ANÁLISIS
    - 1.1.3 CONCLUSIONES GENERALES DEL ANÁLISIS
2. RENOVACIÓN URBANA DEL SECTOR
  - 2.1 OBJETIVOS
  - 2.2 PROYECTOS
  - 2.3 CONCLUSIONES
3. PLANES EXISTENTES PARA LA ESTACIÓN
  - 3.1 PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD
    - 3.1.1 TRANSPORTE MASIVO METRO: PRIMERA LÍNEA
    - 3.1.2 TRANSMILENIO
    - 3.1.3 TREN DE CERCANÍAS
  - 3.2 PLAN ZONAL CENTRO
4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL SITIO
  - 4.1 IDENTIFICACIÓN DEL INMUEBLE
  - 4.2 ASPECTOS GEOGRÁFICOS
  - 4.3 DATOS HISTÓRICOS
  - 4.4 VALORACIÓN
  - 4.5 PROTECCIÓN LEGAL
  - 4.6 OTROS
5. NORMATIVA
  - 5.1 CON RESPECTO AL POT Y LA UPZ
  - 5.2 LEY DE CULTURA (LEY 397 DE 1997, LEY 1185 DE 2008, DECRETO 763 DE 2009)

## ESTADO ACTUAL

### 1. CONTEXTUALIZACIÓN URBANA

En este aparte de la investigación solamente se proponen unos **lineamientos MUY generales en términos de una “propuesta urbana”**, basándose en los proyectos que tiene previstos la ERU (empresa de renovación urbana), incluido el plan centro, para el sector, haciendo un análisis crítico de los mismos y proponiendo imágenes de lo que se esperaría que fuera el desarrollo de estos proyectos y una “propuesta” de nuevos proyectos si se hace necesario. Este aparte tiene como fin contextualizar la propuesta de intervención arquitectónica para la estación de la Sabana en términos de su área de influencia, más que de proponer una intervención urbana como tal. Además, se hace un análisis general (propio) de la situación actual del sector para ver la pertinencia de dichos proyectos.

#### 1.1 RENOVACIÓN URBANA DEL SECTOR

El sector de la Sabana la UPZ 102 lo tiene definido como *“nodo articulador del centro Tradicional con el eje occidente y la ciudad al norte y al sur (...)”*<sup>1</sup>.

En Bogotá existe una entidad encargada de la renovación urbana, esta es la Empresa de Renovación Urbana. La ERU define el termino renovación urbana, acuñando al economista Miles Calean como: *“El reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado. (...) En la actualidad las operaciones de renovación urbana van cada vez más dirigidas a la rehabilitación de barrios estratégicamente situados y que como consecuencia de esa actuación se revalorizan, impulsando procesos económicos públicos y privados al igual que movimientos sociales”*.

*“Los centros urbanos son los principales lugares de actuación de proyectos de renovación urbana pues allí se concentran los barrios más antiguos y con infraestructura menos adaptada a las estructuras económicas y sociales actuales. (...)”*<sup>2</sup>

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

Esta política de renovación urbana adoptada por las entidades estatales, conlleva la recuperación de las zonas degradadas pues se entienden las potencialidades que estas tienen pues, están bien localizadas y tienen un gran potencial de desarrollo mediante la densificación de estas áreas centrales con multiplicidad de usos, haciendo especial énfasis en el uso residencial y haciendo que se generen dinámicas de transformación en estas zonas. El sector de la Sabana es una zona

---

<sup>1</sup> DECRETO 187 DE 2002

<sup>2</sup> Empresa de Renovación Urbana, Alcaldía Mayor de Bogotá, ¿Qué es renovación Urbana?; Visto en: [http://www.eru.gov.co/?id\\_c=4&tpl=articulo](http://www.eru.gov.co/?id_c=4&tpl=articulo); Visitada el: 27 de Enero de 2010

degradada, con potencial de desarrollo, convirtiéndose en candidata perfecta para ser zona de renovación urbana.

Pero, para hacer posible la renovación urbana de un sector se hace necesario un proyecto principal o varios proyectos que, en conjunto, ayuden a generar esas transformaciones en el sitio. La renovación del sector de la Sabana se pretende alcanzar mediante la refuncionalización de la estación de la Sabana, ya que fue esta la causal de desarrollo del sector y tiene la potencialidad de ser ella misma el proyecto que “detone” la renovación del sector y le devuelva la importancia perdida con los años y el deterioro.

El proyecto de refuncionalización de la estación de la Sabana busca convertirse en una de las piezas claves dentro del proceso de renovación integral del área de estudio (área de influencia de la estación); dado que la estación fue la principal causal histórica de desarrollo de este sector de la ciudad, posee el suficiente potencial para convertirse ella misma en uno de los proyectos claves que detonen la renovación urbana de la zona y que contribuyan a devolverle la importancia perdida con los años y el deterioro.

El análisis del sector dio como resultado una definición de un área de estudio, mostrada a continuación, y mostró la pertinencia de los proyectos a realizar por la ERU para el sector, integrándose a estos el de la refuncionalización de la estación.

#### 1.1.1 DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO (ÁREA DE INFLUENCIA DE LA ESTACIÓN)

El sector de estudio hace parte de la UPZ 102 sabana. Se definen estos límites para el proyecto debido a que el sector contenido dentro de estos límites tienen conexión directa con la estación de la sabana, bien sea por que esta fue la causante de su desarrollo, al haber sido terrenos de la misma, o porque debido a su cercanía, se dio un desarrollo comercial en la zona. Además, porque debido a la pérdida de funciones de la Estación de la Sabana, estas zonas han sufrido gran deterioro y merecen ser recuperadas.



El sector de estudio está definido por los siguientes límites:

Norte: Calle 22

Sur: Av. Los Comuneros (Calle 6)

Oriente: Av. Caracas (carrera 14)

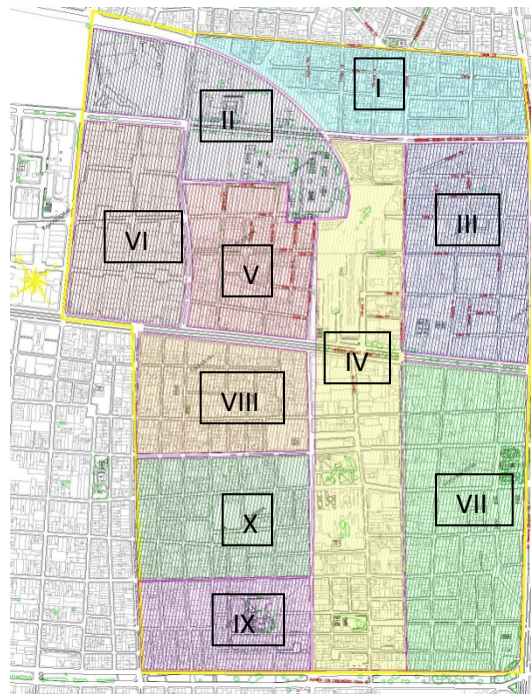
Occidente: Carrera 24 hasta Av. Jiménez (Calle 13) y carrera 22 hasta Av. Los Comuneros (Calle 6)

### i. ESTUDIOS Y ANÁLISIS

Para el análisis y desarrollo de la propuesta de renovación Urbana del sector se definen unos subsectores los cuales se determinan por el carácter de cada uno de ellos, el uso actual, el deterioro y su desarrollo en la historia de la ciudad.

Estos sub sectores son:

- I. Santafé- La Favorita
- II. Paloquemao- Sans Facon
- III. La Favorita
- IV. Estación de la Sabana- San José
- V. El Listón
- VI. Paloquemao
- VII. Voto Nacional- San Victorino
- VIII. La Sabana
- IX. La Pepita
- X. La Estanzuela



### SUBSECTORES

#### I. SANTAFÉ – LA FAVORITA

**Alturas y Ocupación:** Es un sector altamente densificado. El desarrollo predio a predio se dio sin aislamientos laterales o posteriores, las construcciones tampoco poseen ante jardín. La mayoría de las edificaciones son de 1 y 2 pisos de altura, sin sobre pasar los 6 pisos de altura, aun que esto se hace un poco diferente al costado que da contra la carrera 19, límite sur del subsector, donde, aparecen más edificios de 4 pisos o más.

**Usos:** El sector tiene un uso predominantemente de vivienda y vivienda productiva, usos que se debe impulsar en el sector para que se consolide. El segundo uso predominante es el uso comercial, más específicamente el de talleres y repuestos para vehículos. Este uso, al interior del subsector crea un ambiente de deterioro pues es un comercio desorganizado y que ocupa la vía y los andenes.

**Espacio Público:** Este sector no cuenta con parques o plazas, hace falta mucho en este aspecto en el subsector.

**Vías:** Las vías que enmarcan el sector que son la av. Caracas, la Ciudad de Cali, la Av. Del Ferrocarril y la Calle 22 se encuentran en buen estado. La maya vial local, al contrario, se encuentra en un grave estado de deterioro, encontrándose en regular o mal estado y con andenes en malas condiciones, llegando a ser inexistentes en algunos tramos.

**Accesibilidad:** Cuenta con Transmilenio sobre la Av. Caracas y varias rutas de buses.

**Deterioro:** El subsector en su mayoría posee edificaciones en regular estado, es decir, que sus acabados están deteriorados, pero su estructura está en buen estado. Hacia el límite del subsector que da contra la Av. Del Ferrocarril, las edificaciones en mal estado aumentan, siendo esta la parte más crítica del sector en cuanto a deterioro. Cuenta con edificaciones abandonadas o con poca ocupación.

**Valor Arquitectónico:** El sector no cuenta con edificaciones de valor arquitectónico, histórico o cultural en el borde de la av. Ciudad de Lima y la Av. Del Ferrocarril. En el sector oriental por el contrario existen construcciones con valor arquitectónico que por el uso que se les está dando están siendo deterioradas.

## II. PALOQUEMAO – SANS FACON

**Historia:** Este subsector está constituido por tres manzanas, al occidente se encuentra la plaza de mercado de Paloquemao que es una de las edificaciones que más atrae personas. *“En 1967 la junta directiva de la empresa, presidida por el Ministro de Obras públicas Bernardo Garcés Córdoba, aprobó la venta de terrenos de los ferrocarriles tanto en Cali como en Bogotá, en donde se vendieron los terrenos, de los talleres del nordeste ubicados en el Barrio Samper Mendoza junto al sector de paloquemao, donde funcionaba la ciudadela judicial del mismo nombre. El precio fue muy favorable para la firma compradora. Como se demorase varios meses, después de la fecha convenida, la desocupación del predio, debido al traslado de equipos a la Estación del corzo, cerca de Facatativá, la empresa tuvo que pagar una fuerte multa, por “perjuicios”, a la compradora y recibir solamente una suma aproximada a la mitad del valor de la venta, los terrenos permanecieron luego, “intocados” y abandonados durante varios años, sin que la compradora levantara construcción alguna, sobre los mismos pues apenas se les asigno la calidad de lotes de engorde”<sup>3</sup>.* Lugar donde se encuentra ahora la Plaza de Mercado de Paloquemao diseñada por Dicken Castro Duke y Jacques Mosseri, que se comienza a construir en 1962. El terreno es rentado y administrado por Corabastos, pero los comerciantes al cabo de un tiempo se encuentran inconformes por las condiciones de trabajo y los altos costos, por lo que conforman la Asociación de Comerciantes de la Plaza de Paloquemao y compran a Los Ferrocarriles Nacionales los terrenos y la Plaza de Mercado. Pero sólo hasta el gobierno de César Gaviria y gracias a la liquidación de Los Ferrocarriles Nacionales se logra la compra, quedando en 1996 en manos de la asociación comerciantes. Declarada bien de interés patrimonial.

Al oriente, la urbanización Sans Facon y al sur los predios del colegio Sans Facon. *“El actual noviciado de Sans Facon obtuvo su permiso de funcionamiento y se comenzaron las edificaciones en el año de 1908. En el año de 1911 se le dio la licencia definitiva. La iglesia actual de Sans Facon se construyó con los planos de un arquitecto francés, comenzándose la obra en 1912, para ser inaugurada en 1918. En 1931 se hicieron ampliaciones del colegio reformas de la iglesia, dirigidas por don Vicente Nasi”<sup>4</sup>.*

**Alturas y Ocupación:** Por los usos de las manzanas contenidas, es un sector poco densificado y con potencial de desarrollo. La manzana de la urbanización Sans Facon está ocupada por edificaciones de 4 y 8 pisos, frente a la calle 19.

**Usos:** Cada manzana tiene un uso específico, la plaza de mercado de paloquemao es comercial, esta parte del sector se encuentra consolidado en torno a la dinámica comercial de venta y almacenamiento de diferentes productos; la manzana de la urbanización de sans Facon en de vivienda y la última manzana de este subsector es institucional, conteniendo el claustro, el colegio y la iglesia de sans Facon.

**Espacio Público:** Cuenta con el único equipamiento de abastecimiento de alimentos de la zona, la plaza de mercado de paloquemao. El sector no cuenta con parques ni plazas de otra especie a la ya mencionada.

**Vías:** No cuenta con vialidad local por lo que no proporciona conexión a otros barrios con la Av. Ciudad de Lima. Algunas de las vías en cercanía a la plaza de mercado se encuentran deterioradas debido al tránsito pesado.

**Accesibilidad:** Cuenta con transmilenio por la 30 y rutas de buses por la av. Calle 19.

**Deterioro:** Es quizá el subsector menos deteriorado.

---

<sup>3</sup> Como destruyen a Colombia. Roberto Cardenas Ulloa Boris Alberto Gutiérrez. 2001

<sup>4</sup> RENOVACIÓN URBANA SECTOR SANS FACON;

**Valor Arquitectónico:** Cuenta con la plaza de mercado de paloquemao, declarada bien de interés patrimonial; además de la Iglesia, colegio y claustro de Sans Facon que datan comienzos del siglo XX. Estas edificaciones en buen estado.

### III. LA FAVORITA

**Historia:** El conjunto de propiedades de Frascati San Fason y La quinta de la Favorita serian el terreno total de lo que se considera hoy día como el barrio La Favorita.

Este fue un barrio de empleados del ferrocarril los cuales ubicaron su vivienda de forma provisional en cercanías de la estación y que luego de que en 1945 se pusieran a la venta terrenos correspondientes a la Estación de la Sabana, se hicieron en este barrio sus viviendas permanentes, donde se encuentran declarados, buena cantidad, como inmuebles de carácter Patrimonial. Es su interior está localizado el ITC (Instituto Técnico Central – La Salle).

**Alturas y Ocupación:** Es un sector altamente densificado. El desarrollo predio a predio se dio sin aislamientos de ningún tipo. La mayoría de las edificaciones son de 1 y 2 pisos de altura, aun que algunas alcanzan los 6 y hasta 7 pisos.

**Usos:** El sector es netamente comercial, teniendo un comercio sectorizado de repuestos para automóvil y repuestos para motos. Contiene algunas viviendas, casi todas con locales en primer piso.

**Espacio Público:** No cuenta con parques o plazas.

**Vías:** Las vías principales que bordean el sector, como la Av. Caracas, la Av. Jiménez y la Calle 19 se encuentran en buen estado. Contrario a la maya vial local que se encuentra en regular y mal estado. Esto debido al tránsito de varias rutas de transporte urbano, al comercio del sector que ocupa las vías y los andenes y al descuido de las vías.

**Accesibilidad:** El sector, además de contar con Transmilenio sobre la Av. Caracas y la Av. Jiménez, cuenta con varias rutas de transporte urbano.

**Deterioro:** Debido al uso comercial que se presenta en la zona y a la poca existencia de vivienda, las edificaciones se encuentran en regular y mal estado. Algunas de ellas se encuentran abandonadas o con poca ocupación.

**Valor Arquitectónico:** De este barrio 31 edificaciones se encuentran declarados como inmuebles de carácter Patrimonial, pero estos se encuentran en mal estado de conservación y en deterioro.

### IV. ESTACIÓN DE LA SABANA –SAN JOSÉ

**Historia:** Este sub sector contiene la edificación de la Estación de la Sabana, que fue pensada, en un principio, como el centro del sistema ferroviario nacional, por esto se llevo a considerar el sitio más representativo del desarrollo comercial de la ciudad. Además de esto, se ubicó en la calle 13, por considerarla “puerta de la ciudad” pues es una vía de comunicación nacional que permite el acceso a diferentes puntos del país. Esta estación de ferrocarril fue punto de partida y de llegada de inmigrantes rurales que venían en busca de nuevos horizontes, y sitio predilecto de los bogotanos de la época. La estación impulsó un gran desarrollo comercial de la zona aledaña a la Avenida Jiménez que aun hoy se mantiene y que se pone en evidencia con la construcción de grandes bodegas de almacenamiento de productos, hoteles, restaurantes y cafés. Es por esto que hoy se desarrolla en esta zona de la ciudad el comercio mayorista, que se localiza en la zona la plaza España y, en la zona aledaña, el parque de Los Mártires.

El sector cuenta además con uno de los hospitales con más historia de Bogotá, el Hospital San José. Este fue concebido en 1902 por iniciativa la Sociedad de Cirugía de Bogotá. Los terrenos, fueron cedidos por el general Juan N. Valderrama en 1903. El diseño y la dirección de la obra fueron llevados a cabo por el arquitecto Pietro Cantini en colaboración con Diodoro Sánchez.

El diseño del Hospital fue concebido a partir de pabellones conectados por corredores, resultó novedoso en la arquitectura colombiana de aquella época. La construcción se inició en 1905 y se culminó en 1925, aunque el Hospital ya prestaba algunos de sus servicios antes de su culminación. Los últimos años de construcción del hospital estuvieron a cargo de José Mendoza dado que el arquitecto Cantini se retiró por cuestiones de salud.

El Hospital fue la sede de la Escuela Nacional Superior de Enfermeras hasta 1944. Con los años, la apariencia original del edificio se fue modificando aunque, aunque mantiene algunas de sus características principales y sigue prestando sus servicios.

El edificio fue declarado monumento de interés nacional por medio del decreto 2390 del 26 de Septiembre de 1984.

El hospital tiene entrada sobre la plaza España, cuyo marco lo completa el también bien de interés patrimonial colegio Agustín Nieto Caballero.

**Alturas y Ocupación:** Este sector, al costado de la Estación de la sabana, posee 6 manzanas poco construidas al oriente y una más en donde se ubican viviendas de 1 y 2 pisos de altura. Al otro costado de la calle 13 se encuentran manzanas con edificaciones de 2 y 3 pisos de altura y equipamientos como el colegio Agustín Nieto Caballero y el Hospital San José.

**Usos:** La mayor parte tiene un uso comercial de “todo tipo” y donde se ubican algunas bodegas. Además, se incluyen algunas viviendas y un alojamiento para población desplazada al costado de la Estación de la sabana.

**Espacio Público:** Este sector tiene una de las dos plazas que existen en la zona de estudio, la Plaza España, donde se concentra gran actividad comercial. Además, contiene los predios de los talleres y bodegas pertenecientes a los Ferrocarriles Nacionales que no tienen un uso específico.

**Vías:** Las vías se encuentran en buen estado a excepción de la carrera 17 que se encuentra en regular estado.

**Accesibilidad:** Por el sector transitan algunas rutas de transporte urbano y cuenta con Transmilenio sobre la Av. Jiménez o calle 13.

**Deterioro:** Debido al poco uso de las edificaciones del sector y al abandono de las actividades en la estación, el sector ha sufrido graves deterioros físicos y sociales. Existen callejones donde duermen indigentes además de usas los andenes con el mismo fin. Las edificaciones de los talleres de la estación de la Sabana se encuentran en mal estado debido a su desuso y abandono. Algunas de las edificaciones en cercanías de la plaza España están en un rave estado de deterioro debido a su uso y la poca inversión en su mantenimiento.

**Valor Arquitectónico:** La estación del Ferrocarril es bien patrimonial declarado, aun que se encuentra con poco uso. Así mismo, el colegio Agustín Nieto Caballero y el Hospital San José fueron declarados bien de interés patrimonial.

## V. EL LISTÓN

**Historia:** El Listón un sector residencial cuya parcelación de 1943 estuvo a cargo de la firma Ospina y Compañía S.A.<sup>5</sup>

Fue considerado como un barrio obrero el cual “abarcaba de la calle 18 a la calle 20 y de la carrera 15 a la 19, Allí se encontraban numerosos inquilinatos como el “ Copete”, con unas 60 habitaciones; “Quinta Betulia” y el “Asilo de Manuelita” con 24 cada una ;“ Luis Carlos”, con 48. No había agua, ni alcantarillado aunque las calles si lo tenían. “Con todo y esto hay veredas que son verdaderos muladares, porque las casa no llevan sus aguas a la alcantarilla si no que los derraman en plena calle. Las construcciones son en su mayoría buenas aun cuando carecen de agua y, por

---

<sup>5</sup> Ver Directorio Comercial e industrial de Bogota. 1943. Seccion de Libros Antiguos. BLÁA.

tanto de excusados higiénicos; quedan todavía muchas chozas pajizas y rudimentarias, rodeadas de Huertas de hortalizas y desprovistas naturalmente de excusados”<sup>6</sup>.

Además, influyó en el desarrollo del sector la reciente industria. Una de ellas se ubicó en este barrio, la Fábrica de Chocolates Andino, que fue establecida en 1936 con el nombre de “Pardo y Ríos”. Esta compañía, funcionó cerca de la Plaza España en la actual carrera 18 entre calles 11 y 12, se disolvió en 1946 para constituir la fábrica de *Chocolates Andino*.

**Alturas y Ocupación:** Es un sector desarrollado predio a predio, donde se han dado algunos englobes para la construcción de bodegas. Está densamente ocupado y sus edificaciones son de 1 a 3 pisos de altura.

**Usos:** Sobre la carrera 22 la mayoría es de uso comercial. En el interior del sector se encuentran grandes bodegas como las de la Federación de Cafeteros y algunas industrias. El resto del sector es de uso residencial, dándose una combinación de usos extraña, que podría ser explicada por la influencia del ferrocarril en el desarrollo del sector.

**Espacio Público:** No cuenta con parques, a excepción de uno que tiene juegos infantiles que ocupa una pequeña área entre grandes industrias, ni con plazas.

**Vías:** Las vías principales, como la carrera 22 y la calle 13 se encuentran en buen estado. Las del sector residencial se encuentran en regular estado, por el paso de vehículos pesados los cuales se dirigen a las bodegas o a las industrias, deteriorando la malla vial local. Existen sitios donde parquean vehículos pesados, donde no existen u ocupan los andenes y las vías están en mal estado.

**Accesibilidad:** Cuenta con el Transmilenio de la calle 13 y rutas de buses.

**Deterioro:** La mayoría de las construcciones se encuentran en buen estado, por el uso residencial de parte del sector. Aun que, la carrera 26, la cual linda con la estación de la sabana, se encuentra convertida en un basurero por lo que algunas de las edificaciones sobre esta vía se encuentran deterioradas y abandonadas.

**Valor Arquitectónico:** No existen edificaciones con valor cultural, histórico o arquitectónico.

## VI. PALOQUEMAO

**Alturas y Ocupación:** Es un sector desarrollado predio a predio, donde se han ubicado bodegas y almacenes. Está densamente ocupado y sus edificaciones son de 1 a 3 pisos de altura.

**Usos:** Posee un uso comercial y de bodegaje.

**Espacio Público:** No cuenta con parques ni con plazas.

**Vías:** Por sus usos y el tránsito de vehículos pesados por el sector, las vías están en alto grado de deterioro.

**Accesibilidad:** Cuenta con transmilenio por la av. NQS y con rutas de buses por la Av. Calle 19.

**Deterioro:** Las edificaciones se encuentran en su mayoría en buen y regular estado, no presenta edificaciones con alto grado de deterioro.

**Valor Arquitectónico:** No existen edificaciones con valor cultural, histórico o arquitectónico, a excepción del edificio de la plaza de mercado.

## VII. VOTO NACIONAL- SAN VICTORINO

**Historia:** El Voto Nacional es un barrio que desde 1790 se encuentra enteramente consolidado. Inicialmente el sector del barrio la favorita hacia parte de él, pero con el tiempo y debido a los cambios urbanos, el sector se redujo.

---

<sup>6</sup> Historia de Bogotá Volumen III S.XX. Fundación Misión Colombia. Villegas Ed.

El carácter del sector se debe en gran parte a su localización, la cercanía al ferrocarril y a una vía de tanta importancia como la calle 13 para la ciudad, permitió que este sector se desarrollara como un sector comercial muy fuerte que se mantuvo a través de los años. Este sector tiene gran parte del comercio de servicios para automóviles pues allí se localizaron los primeros talleres.

Por otro lado, los predios del Barrio San Victorino, los cuales estarían consolidados desde el siglo pasado, cambian de carácter debido al impulso que brindaría el desarrollo de los medios de transporte lo cual convertiría a este sector en uno de los sectores comerciales más importantes de la ciudad, sirviendo como sistema de vida de sus habitantes.

San Victorino cuenta con edificaciones declaradas como de carácter patrimonial. Este sector sufrió grandes cambios de morfología a lo largo de la historia debido, entre otras, a los cambios de usos del sector y a la consolidación de su trazado.

**Alturas y Ocupación:** El sector es densamente ocupado, desarrollado en edificaciones de 2 y 3 pisos de altura, sin aislamientos ni antejardines y con pocos predios vacíos.

**Usos:** El sector tiene un importante carácter comercial y cuenta con algunas edificaciones de carácter institucional.

**Espacio Público:** La plaza frente a la iglesia del voto nacional es la única del sector.

**Vías:** Las vías se encuentran deterioradas por el tráfico pesado debido al comercio que se desarrolla en la zona. Sus andenes, en gran proporción, están ocupados por el comercio o los vehículos estacionados.

**Accesibilidad:** Cuenta con transmilenio por la calle 13 y la Av. Caracas y con rutas de buses en el interior del sector.

**Deterioro:** Debido al tipo de comercio del sector, las edificaciones se encuentran en regular o mal estado. Además, la cercanía de la plaza España y el deterioro que esta ha sufrido con el tiempo, crea un foco de deterioro en la zona, haciéndose evidente en el sector del voto nacional.

**Valor Arquitectónico:** Cuenta con algunas edificaciones declaradas de interés patrimonial y además sus edificaciones muestran diferentes épocas constructivas, desde la colonial hasta la postmodernidad, haciendo el sector muy diverso y rico.

## VIII. LA SABANA

**Historia:** Se desarrolló aproximadamente hacia 1938, con una malla vial discontinua y lotes de 12 metros de ancho, lo cual creaba una calidad ambiental y espacial de buen auge para la época. Con el paso del tiempo esa discontinuidad vial de parte del sector ha creado factores de inseguridad lo cual ha causado el deterioro de la zona.

**Alturas y Ocupación:** Esta densamente ocupado, con edificaciones de 2 y 3 pisos de altura.

**Usos:** Posee un carácter residencial e institucional. El uso residencial ha sido algo desplazado por el uso comercial o de bodegaje, aun que en su gran mayoría se conserva un uso mixto.

**Espacio Público:** No cuenta con parques o plazas, a excepción de un parque de bolsillo.

**Vías:** las vías del sector se encuentran en regular estado, la mayoría, y algunas en mal estado.

**Accesibilidad:** Cuenta con transmilenio sobre la calle 13 y rutas de buses por el sector.

**Deterioro:** Sus edificaciones se encuentran en regular y mal estado.

**Valor Arquitectónico:** No presenta edificaciones con algún valor arquitectónico.

## IX. LA PEPITA

**Historia:** El desarrollo de la Pepita se dio conjuntamente con el del barrio la Estanzuela, hacia 1949. Su desarrollo se dio en manzanas alargadas y lotes de 8 metros de frente con antejardín. Esto hizo que el sector tenga algunas vías si continuidad lo que ayuda al deterioro debido a la inseguridad que estas provocan.

**Alturas y Ocupación:** Aun existen predios de 1 y 2 pisos de altura, pero este sector tiene una variedad de alturas que van desde los 3 a los 5 pisos. Además, la existencia de parqueaderos en lotes vacíos crea un sector verdaderamente heterogéneo.

**Usos:** Este sector tiene un carácter comercial, mezclado con algo de vivienda como sus usos principales.

**Espacio Público:** No cuenta con parques o plazas.

**Vías:** Sus vías se encuentran en regular estado en su mayoría.

**Accesibilidad:** Cuenta con rutas de buses al interior del sector.

**Deterioro:** es un sector que cuenta con edificaciones en buen estado, aun que la mayoría se encuentran en regular y mal estado.

**Valor Arquitectónico:** No cuenta con edificaciones de valor, además tiene gran cantidad de lotes vacíos.

#### X. LA ESTANZUELA

**Historia:** El desarrollo de la Estanzuela se dio conjuntamente con el del barrio la Pepita, hacia 1949. Su desarrollo se dio en manzanas alargadas y lotes de 8 metros de frente con antejardín. Esto hizo que el sector tenga algunas vías si continuidad lo que ayuda al deterioro debido a la inseguridad que estas provocan.

**Alturas y Ocupación:** Es un sector denso, con edificaciones de 3 a 5 pisos de altura, contando en su interior también con edificaciones de 1 y 2 pisos.

**Usos:** Tiene un carácter comercial mezclado con el residencial, donde la mayoría tiene usos mixtos.

**Espacio Público:** Cuentan con una manzana de parque recreativo en el cual se encuentran varias canchas deportivas.

**Vías:** Al igual que la mayoría de la zona de estudio, este sector tiene vías en regular y mal estado.

**Accesibilidad:** Cuenta con rutas de buses al interior del sector.

**Deterioro:** Tiene bastantes edificaciones en mal estado debido al abandono o a su uso.

**Valor Arquitectónico:** No cuenta con edificaciones de valor.

#### 1.1.3 CONCLUSIONES GENERALES DEL ANÁLISIS

**Historia:** La influencia del ferrocarril en el sector es muy fuerte. El desarrollo comercial del sector se debe a esta influencia. Desde que la Estación de la Sabana perdió sus funciones, el sector ha sufrido un deterioro progresivo el cual se nota en sus edificaciones, sus usos y en términos sociales. La idea de la renovación no es destruir lo que está ya construido, al contrario, se pretende dar una continuidad histórica al sector, recuperando y transformando este sector. Esto se debe a que el sector carga con un alto contenido histórico-documental para la ciudad. El ferrocarril fue lo que desató el desarrollo del sector, así que este puede ser la primera fuente de su renovación, de su recuperación, del aprovechamiento de sus potencialidades.

**Alturas y Ocupación:** La existencia de gran cantidad de predios cuya altura no sobrepasa los 3 pisos de altura y cuyo estado de deterioro o abandono, hacen pensar en una renovación de los mismos. Existen predios vacíos y con gran potencial de desarrollo. La alta densidad y la poca altura de las edificaciones del sector hacen evidente la carencia de áreas libres que compense la densidad.

**Usos:** La zona tiene una vocación económica muy fuerte, albergando el 6.3% de empleos de la ciudad<sup>7</sup>. La mayor parte del área de estudio tiene un carácter comercial, aun que cuenta con sectores de usos mixtos y unos pocos de uso residencial. La industria y el bodegaje, debido a que necesitan las vías para tráfico pesado son uno de los mayores generadores de deterioro en la zona, sin contar con el deterioro ambiental que producen las industrias en pleno centro de la ciudad. También el uso institucional es importante en el sector contando con una buena cantidad de instituciones educativas públicas y privadas. Los sectores netamente comerciales (la mayor parte de la zona de estudio) carecen de uso residencial, por lo que presentan mayor deterioro, presentando inseguridad. Los usos de algunas edificaciones para la prostitución hacen que la zona se deteriore no solo físicamente, sino también socialmente. Los predios abandonados y los callejones, presentes en toda la zona se vuelven lugar de expendio de drogas y hogar de indigentes.

**Espacio Público:** La importancia del sector para la ciudad es evidente, gracias a su localización es uno de los mejores sectores de la ciudad para un planteamiento de renovación urbana. El espacio público del sector está gravemente deteriorado. Empezando por los andenes del sector, los cuales son utilizados para actividades comerciales o, en algunos lugares, son inexistentes. El sector no cuenta con muchos parques o plazas, y los existentes, como la Plaza España, se encuentran deteriorados. La carencia de espacio público y dotación de espacios públicos es evidente y es uno de los mayores problemas del sector ya que esto afecta la calidad de vida de los habitantes del mismo.

**Vías:** La localización de la zona es privilegiada en la ciudad. Por hacer parte del centro, la enmarcan y atraviesan vías de bastante importancia. Las cuatro vías importantes que la enmarcan son: Al norte la calle 22, que se une a la Av. Del Ferrocarril; Al sur la calle 6 o Av. De Los Comuneros, vía tipo V2; Al oriente la Av. Caracas; y, al occidente la Carrera 24. Además, atravesada por otras vías de igual importancia como: la Av. Ciudad de Lima y Av. Jiménez o calle 13. Todas estas en buen estado y con un flujo vehicular grande debido a su importancia para la ciudad.

La malla vial local, por el contrario, en su mayoría, se encuentra en mal estado, sin andenes adecuados y, en algunas ocasiones, inexistentes. En parte, este problema se debe al uso indiscriminado de los andenes para estacionamiento vehicular frente a los locales que ofrecen servicios a los vehículos o locales comerciales. La zona tiene una oferta baja de estacionamiento fuera de vía, por lo tanto los andenes se vuelven la solución a este problema de estacionamientos. Además, a este problema se suma que, por la actividad industrial y de bodegaje de la zona, el tránsito de vehículos de carga pesada, sin un horario, el cargue y descargue de mercancía a lo largo del día y la noche, hacen el tránsito por estas vías locales muy difícil. Esto además de que estos vehículos pesados pasan no solo por vías adecuadas para su peso, sino por muchas de las vías locales, las cuales se deterioran por el peso de estos vehículos.

**Accesibilidad:** Dada su localización en la ciudad y de la importante infraestructura vial con la que cuenta la zona, esta tiene un adecuado cubrimiento de rutas de transporte público, además de contar con el servicio de transmilenio sobre la Av. Caracas y la Av. Jiménez, además de tener cerca también la ruta de la Av. NQS.

**Deterioro:** El deterioro físico y social del sector es evidente. Existen zonas donde hay gran cantidad de lotes vacíos y edificaciones abandonadas propensas a ser reedificables, lo que lleva a su vocación de renovación. Estas zonas son por ejemplo: El barrio Santa fe, parte del barrio La

---

<sup>7</sup>Secretaría Distrital de Planeación; Diagnóstico Físico y Socioeconómico de las Localidades de Bogotá, D.C.; Recorriendo Los Mártires; Visitada en: <http://www.sdp.gov.co/www/section-1996.jsp>; noviembre 20 de 2009

Favorita, contando también con los grandes predios sin uso del Ferrocarril. Además, el lote del IDU, en cercanías de la plaza España y todo el marco de esta misma plaza, excluyendo el hospital San José y el colegio Agustín Nieto Caballero. Al igual que el barrio La estanzuela, que tiene gran cantidad de predios vacíos y el barrio La Pepita, en el sector de los sanandresitos.

Existen otros sectores en la zona de estudio en donde la densidad en la ocupación de los predios hace pensar que es más posible una renovación por reactivación, como el barrio del Voto Nacional o un pequeño sector del barrio la Estanzuela que se encuentra consolidado, además del barrio de Paloquemao y una parte del barrio Santafé, donde existen edificaciones de valor arquitectónico.

**Valor Arquitectónico:** Las áreas de valor arquitectónico del sector se concentran en su mayoría en el sector Estación de la Sabana – San José, las cuales merecen una recuperación de sus valores. Estas edificaciones, en su mayoría, presentan deterioro, se encuentran en regular y mal estado, por lo que es inminente tomar acciones para salvarlas y que no terminen por perder su valor patrimonial.

## 2. RENOVACIÓN URBANA DEL SECTOR

Con base en las conclusiones generales del análisis y teniendo en cuenta la introducción del proyecto en el marco de la renovación del centro de la ciudad denominada “Plan Centro”, proyectos de privados y proyectos de gestión mixta (pública y privada), se presentan unos criterios básicos para la renovación de la zona de estudio. Con estos se pretende introducir el proyecto de refuncionalización dentro de la renovación del sector, respetando objetivos generales de los proyectos y generando algunos nuevos a partir del análisis realizado.

### 2.1 OBJETIVOS

La renovación urbana del sector tiene como objetivos generales:

- Consolidar de la vocación comercial
- Recuperar y ampliar del espacio público a través de la generación de un sistema que facilite la movilidad peatonal y vehicular
- Impulsar la variedad de usos, que incluyan la vivienda, para garantizar la utilización permanente del espacio público, con el fin de frenar el deterioro y disminuir la inseguridad
- Conservar la memoria del lugar y de los inmuebles con riqueza histórica y cultural, dotándolos de infraestructura y equipamientos necesarios
- Recuperar el valor histórico del sector proporcionándole un carácter turístico
- Introducir e integrar el anillo de innovación al sector centro

### 2.2 PROYECTOS

Con el fin de alcanzar los objetivos de la renovación urbana, se muestran los proyectos existentes para el sector y se proponen unos complementarios, siendo el principal el proyecto de la refuncionalización de la estación de la Sabana.

PROYECTOS EN MARCHA (ERU):

- San Victorino Centro Internacional de comercio Mayorista
- Operación Estratégica del Centro (plan centro)
- Proyecto urbano e inmobiliario Comuneros-Cruces

- Programa territorial Cruces- San Bernardo
- Parque de la reconciliación y el centro de la memoria, paz y reconciliación
- Plan parcial La Sabana
- Proyecto Estación Central

\*Estos proyectos, a excepción del plan parcial La Sabana, están fuera del área de influencia de la estación de la sabana o área de estudio, pero hacen parte de la renovación del sector centro, es por esto que son tenidos en cuenta por su función estratégica para la renovación integral del sector, convirtiéndose en alicientes para el proyecto.

#### PROYECTOS A FUTURO:

- Refuncionalización de la Estación de la Sabana en el marco del Plan Maestro de Movilidad de la ciudad
- Mejoramiento de Espacio Público, recuperación de andenes y peatonalización de vías existentes como paseos comerciales.
- Consolidación del área educativa, enfocada a generación de conocimiento.

### 2.3 CONCLUSIONES

El sector de la Estación de la Sabana actualmente presenta un grave deterioro físico y social; pero también presenta una serie de potencialidades que lo hacen merecedor de un plan de renovación urbana. Potencialidades como infraestructura, conectividad, equipamientos educativos, áreas sin desarrollar, atracción de personas, generación de empleo, inmuebles de interés cultural e importancia histórica para la ciudad.

Para hacer posible esa renovación urbana, se plante un proyecto “detonante” para conseguir este fin. El proyecto de re-funcionalización de la estación de la Sabana busca convertirse en una de las piezas claves dentro del proceso de renovación integral del área de estudio dado que posee el suficiente potencial para convertirse ella misma en pieza clave de la zona, lo que llevaría a contribuir a devolverle la importancia perdida con los años y el deterioro, y dándole paso a los demás proyectos propuestos.

### 3. PLANES EXISTENTES PARA LA ESTACIÓN

Los siguientes planes para la ciudad, que afectan directamente la Estación de la Sabana, y en los que se basa la propuesta de refuncionalización, se considera pertinente nombrarlos, resumirlos y explicarlos.

#### 3.1 PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

El objetivo general es la formulación del PMM es que garantice la conformación del sistema de movilidad previsto en el Decreto 319 de 2006 y el cumplimiento de sus objetivos, orientados a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen.

El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los flujos externos de movilidad de personas y de carga en el marco de la estrategia de ordenamiento para una ciudad abierta y desconcentrada en un territorio urbano regional, orientado a consolidar el área urbana,

contener la conurbación, mejorar la productividad sectorial y, en general, aumentar la competitividad de la región Bogotá – Cundinamarca<sup>8</sup>.

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

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

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

Este modelo se basa en una política de renovación urbana que conlleva la recuperación de las zonas degradadas en los centros urbanos, bien localizadas y con potencial de desarrollo, densifique las áreas centrales con multiplicidad de usos, especialmente vivienda y genere dinámicas de transformación en zonas estratégicas de la ciudad<sup>9</sup>.

### **3.1.1 TRANSPORTE MASIVO METRO: PRIMERA LÍNEA<sup>10</sup>**

La primera línea del metro de Bogotá se extenderá en subterráneo desde el Portal de las Américas, por la Avenida Ciudad de Cali, hasta la 1° de mayo con 68, allí, a nivel, pasará por un corredor férreo existente y llegará hasta la **Estación de la Sabana**.

Luego, y de nuevo en subterráneo, llegará hasta la carrera 7ma, cerca a la Plaza de Bolívar y allí, pasará por la Estación Central, sobre la carrera 13; y en Lourdes, la carrera 11 hasta la calle 100.

Este recorrido tiene 14.9 kilómetros en subterráneo y 9 kilómetros en superficie para un total aproximado de 24 kilómetros.

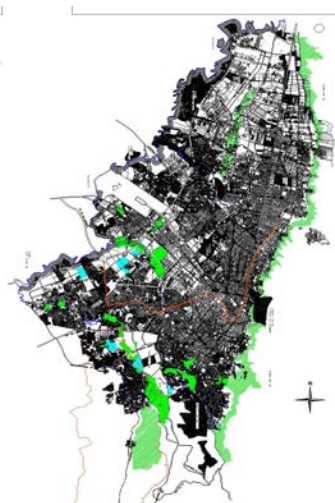


Imagen propia basada en información tomada de:  
<http://www.movilidadbogota.gov.co>

<sup>8</sup> Plan Maestro de Movilidad- Documento Técnico de Soporte. Bogotá sin indiferencia. Alcaldía de Bogotá

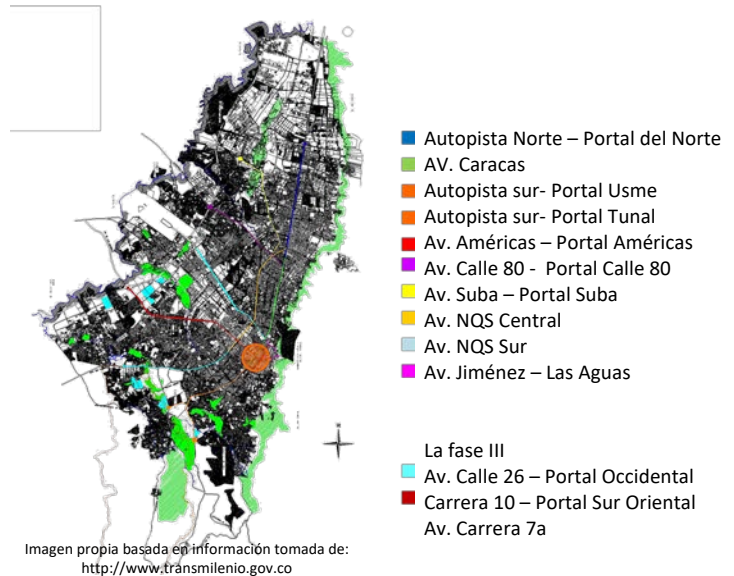
<sup>9</sup> Plan Maestro de Movilidad- Documento Técnico de Soporte. Bogotá sin indiferencia. Alcaldía de Bogotá

<sup>10</sup> Información tomada de: Secretaría de Movilidad de Bogotá, pág. <http://www.movilidadbogota.gov.co>; Visitada el 26 Septiembre de 2009

### i. TRANSMILENIO<sup>11</sup>

Las rutas principales de Transmilenio están complementadas por rutas alimentadoras. Se han completado dos fases de Transmilenio en las cuales comprende las rutas:

- Autopista Norte – Portal del Norte
- AV. Caracas
- Autopista sur- Portal Usme
- Autopista sur- Portal Tunal
- Av. Américas – Portal de las Américas
- Av. Calle 80 - Portal Calle 80
- Av. Suba – Portal Suba
- Av. NQS Central
- Av. NQS Sur
- Av. Jiménez – Las Aguas



La fase III de Transmilenio comprende la terminación de la ruta Av. Jiménez – Las Aguas y la construcción de las rutas:

- Av. Calle 26 – Portal Occidental
- Carrera 10 – Portal Sur Oriental
- Av. Carrera 7ª

### 3.1.3 TREN DE CERCANÍAS<sup>12</sup>

El sistema completo consta de 128km en las líneas: Bogotá – La Caro, La Caro – Zipaquirá, La Caro – Suesca, y La línea a Facatativá (Línea de Occidente).

El Sistema tiene gran sensibilidad a futuro a nivel regional operando como tren de cercanías, en la función de integrar eficientemente la región – capital, es claro, que dispone de potencialidades al interior de Bogotá, complementando el sistema de transporte de la ciudad. Esta potencialidad puede ser aprovechada por el Distrito con intervenciones adicionales: con la Reestructuración del SITP: Sistema de rutas, Integración Tarifaria, Medios de Pago.

El modelo supone que cualquier viaje que se dé dentro de la ciudad puede usar el tren con la tarifa integrada de la ciudad en el SITP, pero los viajes que entran y salen de la ciudad, deben pagar la tarifa intermunicipal y si utilizan el SITP, además deben pagar la tarifa del SITP.

<sup>11</sup> Información tomada de: Transmilenio S.A.; Pág.: <http://www.transmilenio.gov.co> ; Visitada el 26 de septiembre de 2006

<sup>12</sup> Información tomada de: Ministerio de Transporte;  
[www.mintransporte.gov.co/TREN\\_CERCANIAS\\_BOGOTA.ppt](http://www.mintransporte.gov.co/TREN_CERCANIAS_BOGOTA.ppt); Visitada el 26 de Septiembre de 2009

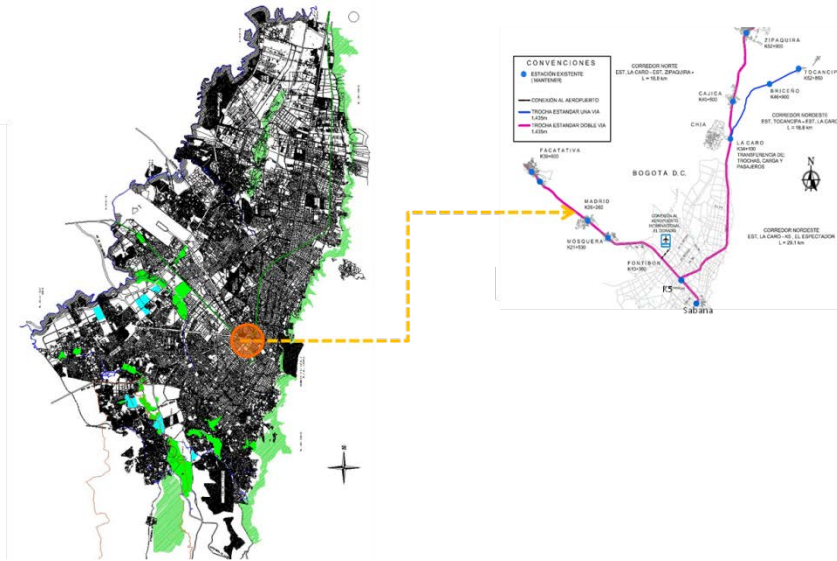


Imagen propia basada en información tomada de:  
[www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co)

#### Definición del proyecto y Beneficios:

El proyecto del tren de cercanías propone:

- Una Solución al transporte masivo para nuevos centros habitacionales en la sabana, para personas que laboren en Bogotá.
- Una Solución al transporte masivo para nuevos empleados de centros industriales en la Sabana. (Zonas Francas)
- Y un Aprovechamiento como Transporte masivo urbano si el Distrito implementa estaciones adicionales, sistemas alimentadores e intersecciones adecuadas.

### 3.2 PLAN ZONAL CENTRO<sup>13</sup>

#### DEFINICIÓN

La Operación Centro vincula un conjunto de actuaciones, acciones urbanísticas, instrumentos de gestión urbana e intervenciones económicas y sociales, definidas y desarrolladas por el presente decreto, para consolidar la estrategia de ordenamiento establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

#### VISIÓN

En el escenario futuro, el Centro de la ciudad será un espacio ambiental, histórico, cultural, turístico, residencial, económico, administrativo, comercial y de servicios con un alto nivel de competitividad, vocación de liderazgo estratégico y referente cultural de la región. Este escenario se logrará mediante objetivos, estrategias, programas y proyectos que garanticen el mejoramiento de la competitividad económica, la inclusión e integración social y el respeto y promoción de la cultura y el medio ambiente.

#### PRINCIPIOS

- Un Centro para Vivir

<sup>13</sup> Información tomada de: [www.habitatbogota.gov.co/](http://www.habitatbogota.gov.co/); visitada el 26 de Septiembre de 2009

- Un Centro con Equilibrio Territorial
- Un Centro Conservado, Renovado y Consolidado
- Un Centro Competitivo

#### POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS DE LA OPERACIÓN CENTRO

- Estrategia habitacional
- Estrategia de renovación urbana
- Estrategia sobre el patrimonio
- Estrategia de protección e integración con el medio ambiente
- Estrategia para el desarrollo competitivo
- Estrategia para un hábitat digno
- Estrategia de movilidad
- Estrategia de promoción de servicios
- Estrategia para renovación de redes
- Estrategia para el espacio público
- Estrategia de atención y comunicación

#### 4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL SITIO<sup>14</sup>

##### 4.1 IDENTIFICACIÓN DEL INMUEBLE

Denominación: Estación del Ferrocarril de La Sabana

Ubicación Geográfica:

Departamento: Distrito Capital

Municipio: Bogotá DC.

Localidad: Los Mártires (14)

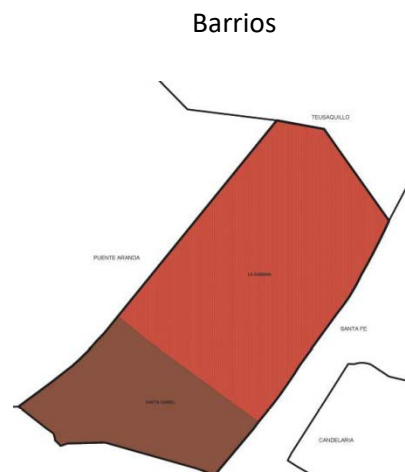
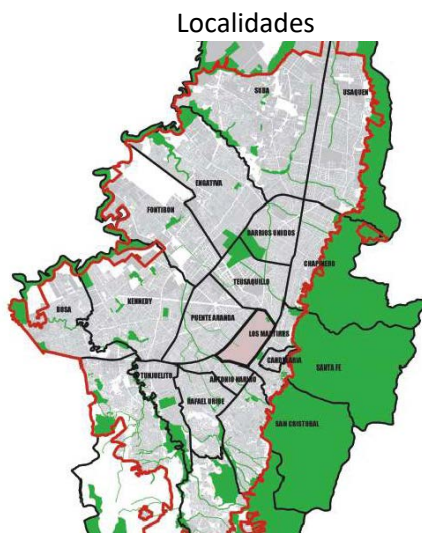
UPZ: 102 sabana

Ubicación Catastral:

Dirección: Calle 13 No 18 - 24

Barrio: La Sabana

Ubicación Cartográfica: 4o 35' 56" 57 Lat. N. 74o 4' 51" Long. S



<sup>14</sup> UPZ 102 sabana

#### **4.2 ASPECTOS GEOGRÁFICOS**

Temperatura media: 15o C.  
Clima: Humedad Relativa 14°C  
Precipitación: 1050 y 1000 mm  
Altitud: 2.600 m.s.n.m  
Zona Sísmica: Riesgo Sísmico Alto

#### **4.3 DATOS HISTÓRICOS**

Fecha de Construcción: 1913 - 1917  
Periodo Histórico: Republica  
Arquitecto: Mariano Santamaría  
Ingeniero: William Lidstore

#### **4.4 VALORACIÓN**

Género: Arquitectura Ferroviaria, Arquitectura Neoclásica  
Tipo: Estación de Pasajero  
Uso Original: Estación del Ferrocarril  
Uso Actual: Sede superintendencia de Transporte  
Valor: Valor Estético, Valor Técnico, Valor Testimonial

#### **4.5 PROTECCIÓN LEGAL**

Nivel de Declaratoria: Monumento Nacional. Resolución 003 12-III-1982 (Propone). Decreto 2390 26-IX-1984 (Declara)  
Normas Vigentes de Protección: Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura  
Área de Influencia Delimitada : Calle 13 entre carreras 17 y 19; Carrera 19 entre las calles 13 y 19, comprendido el edificio del Noviciado de San Facon; Carrera 18 entre calles 19 y 18; Calle 18 entre carreras 18 y 17; Carrera 17 entre calles 18 y 13. (Consejo de Monumentos Nacionales)  
Propietario: FERROVIAS

#### **4.6 OTROS**

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

Imagen tomada de Google earth

## 5. NORMATIVA

### 5.1 CON RESPECTO AL POT Y LA UPZ

La Unidad de Planeamiento Zonal en la que se encuentra adscrito el sitio es la N° 102 denominada SABANA, la cual se ubica en la Pieza Urbana CENTRO METROPOLITANO, área funcional CENTRO TRADICIONAL, a la cual el POT le reconoce su carácter de Área Central Principal de la ciudad, que aglomera entre otras, actividades económicas, administrativas, gubernamentales y culturales de alta jerarquía.

*“El área funcional Centro Tradicional busca vincular el centro con el resto de la ciudad, mejorando su funcionalidad en todos los niveles y reforzando su jerarquía en el territorio y su competitividad a nivel Metropolitano, Regional y Nacional. En este marco de referencia la Unidad de Planeamiento Zonal 102 se constituye en un nodo articulador del centro Tradicional con el eje occidente y la ciudad al norte y al sur, e involucra diferentes actividades, entre las que se destacan las comerciales especializadas. Tal conexión se efectúa mediante los ejes de las Avenidas Jorge Eliécer Gaitán, Ciudad de Lima, Colón, de los Comuneros, la futura Avenida Mariscal Sucre y el eje histórico de las calles 10 y 11, con presencia de elementos de carácter institucional, de transporte, patrimonial y las áreas de oportunidad conformadas por zonas catalogadas como de **Renovación Urbana**, instrumento que permite la recuperación de sectores deteriorados”<sup>15</sup>.*

En esta UPZ se permiten usos en su mayoría dotacionales y de comercio, además de dejar unas áreas determinadas para reservas viales y espacio público. Los tratamientos de los sectores de esta UPZ son de **consolidación, renovación urbana (modalidad de reactivación) y desarrollo**.

### 5.2 LEY DE CULTURA (LEY 397 DE 1997, LEY 1185 DE 2008, DECRETO 763 DE 2009)

La ley de cultura es la que fija los principios fundamentales y establece los objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación y definió el patrimonio cultural de la Nación. Además de “los objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación que son la protección, la conservación, la rehabilitación y la divulgación de dicho patrimonio, con el propósito de que éste sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro”<sup>16</sup>.

En esta ley se define el patrimonio cultural de la nación donde: *“El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular”<sup>17</sup>.*

---

<sup>15</sup> DECRETO 187 DE 2002

<sup>16</sup> LEY DE CULTURA (LEY 397 DE 1997, DECRETO 853 DE 1998)

<sup>17</sup> LEY DE CULTURA (LEY 397 DE 1997, DECRETO 853 DE 1998)

En esta ley se hace claro el manejo de los bienes patrimoniales, como la estación de la sabana, y como es el manejo de estos bienes a nivel nacional. Para esto el proyecto debe cumplir con las especificaciones necesarias para poder intervenir el bien y conservarlo para generaciones futuras y además brindando una utilidad a la ciudad actual para que la sociedad entienda y comparta la declaración de este bien como interés nacional.

En el DECRETO 763 DE 2009 se reglamenta la forma de intervención de los bienes inmuebles y define los tipos de intervenciones, acciones y obras para los bienes inmuebles. Además determina los instrumentos de gestión necesarios para la intervención de los mismos. Estos planes especiales de manejo son un instrumento de gestión del Patrimonio Cultural de la Nación, mediante el cual se establecen acciones necesarias con el objetivo de garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural<sup>18</sup>.

Para el proyecto de refuncionalización de la Estación de la Sabana, se realiza un bosquejo de lo que sería el plan especial de manejo para este bien y se determinaría, hasta donde permite el alcance del proyecto de grado.

---

<sup>18</sup> DECRETO 763 DE 2009