

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Refuncionalización de la Estación de la Sabana

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

Propuesta Puntual

ANA GABRIELA PINILLA GONZÁLEZ

2010

PROYECTO DE REFUNCIONALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA

1. Idea o concepto de Diseño

La refuncionalización de la Estación de la Sabana va dirigida a devolverle los valores perdidos y su memoria y significación. Con este fin y sabiendo que este lugar fue, por muchos años, símbolo de la llegada de la modernidad a la ciudad, es esta significación para la ciudad la que se busca devolver.

Es por esto que la intervención propuesta es moderna y busca una integración con lo antiguo de forma que la estación recupere su simbología de modernidad y vuelva a ser considerada hito de la ciudad.

“El cronista que narra los acontecimientos sin distinguir entre los grandes y los pequeños, da cuenta de una verdad: que nada de lo que una vez haya acontecido ha de darse por perdido para la historia.” (*Walter Benjamin, Tesis de Filosofía de la Historia*)

Los bienes de interés cultural en una ciudad, muchas veces están asociados a monumentos, los cuales no se pueden “tocar”. Se transforman en una especie de elemento congelado en el tiempo, un lugar ajeno a las dinámicas de transformación del entorno en el que se encuentra. Se convierte en una pieza de museo, en un monumento. Pero la ciudad no debe ser un museo.

Un bien cultural debe ser conservado o restaurado respetando los valores que motivaron su catalogación, privilegiando aspectos como su tipológica y morfología. Pero esto no hace imposible la utilización de elementos, técnicas o materiales contemporáneos que ayuden a adaptar el bien al uso o necesidades actuales, sin que esto reste valor al mismo.

Entonces, existe la idea de que sea el mismo bien quien cuente su historia y sus transformaciones en el tiempo donde se deben diferenciar los elementos nuevos o reconstruidos del edificio, y además, una voluntad de reinsertar el bien en los diferentes tejidos de la ciudad a partir de una refuncionalización, manteniendo los valores del inmueble, pero mejorándolo en el sentido de adaptarlo a una nueva realidad del sitio al que pertenece. El edificio antiguo no sería valioso en sí mismo, pues sólo podría ser concebido como un objeto a contemplar, sino que es valioso cuando es capaz de dar cuenta de la historia, de su historia, transformándose en un bien cultural activo y a la vez detonante de vínculos y relaciones con el pasado y con el futuro.

Para que esta reinsertión a la realidad del sector sea real, su entorno juega un papel importante. Entonces, la intervención no se limita únicamente al edificio sino a su entorno también. Este tiene un valor fundamental en la conceptualización del mismo bien. El edificio y su entorno son uno solo.

Para este caso en particular, se propone hacer una refuncionalización no solo del edificio como tal, sino de su entorno, reintegrándolo a las dinámicas de la ciudad y convirtiéndolo en parque para la ciudad. Un parque donde el ferrocarril y la memoria de la estación siguen teniendo importancia y donde la relación con el edificio se hace evidente.

1.1 EDIFICIO

Específicamente para el conjunto de edificios de la Estación de la Sabana, el proyecto obedece a la búsqueda de claridad de movimiento de pasajeros, reduciendo las complejidades de los viajes modernos.

1.2 ZONIFICACIÓN:

De acuerdo a la búsqueda de esta claridad de movimiento, en la zonificación se evidencia que el espacio más generoso en el espacio de circulación y los demás espacios como espacios de exposición y espera y hasta el espacio comercial ocupan un segundo plano. El aérea administrativa

se desarrolla en los pisos superiores y solo se deja una parte en primer piso donde se atendería a los usuarios del sistema.

1.3 TIPO DE INTERVENCIÓN:

En cuanto al tipo de intervención, los edificios que no presentaban mayores deterioros se les hace la mínima intervención tomando mediadas correctivas para sus problemas aparentes y haciendo su adaptación funcional al conjunto, sin intervenciones realmente 'mayores' tanto en su interior como exterior. Se hace especial énfasis en la conservación y mantenimiento del edificio principal al que se le hace una pequeña intervención en la fachada logrando devolverle la lectura de sus cuerpos y la horizontalidad con que fue concebido y una liberación de espacio para lograr la lectura de su vestíbulo y su simetría en el interior. Los edificios que amenazaban ruina se demuelen y se plantea una obra nueva en su lugar, en donde se respetan sus antiguos paramentos y sirven de complemento a la volumetría interior planteada.

Los pasajeros pasan del nivel de primer piso al nivel de subterráneo vía ascensores o escaleras. Entre el nivel de plataforma, en primer piso, y la calle hay dos vestíbulos que reparten a las personas y que sirven a sus diferentes edificios. El vestíbulo principal es el encargado de recibir a las personas de la calle y tiene unas taquillas para adquirir los tiquetes y unos locales comerciales en el mesanine. Entre el primer vestíbulo y el segundo vestíbulo esta la restricción de entrada para las personas que vayan a utilizar los sistemas de transporte contenidos en la estación, tren de cercanías y metro. La conexión con el transmilenio se hace mediante las tarjetas inteligentes del SITP, las cuales permiten la salida de una estación y su ingreso inmediato a otro de los sistemas de transporte del SITP, por un precio menor que el del viaje convencional.

Este segundo vestíbulo da la entrada al gran espacio contenedor, coronado por una cubierta vidriada, que evoca las grandes estructuras de ferrocarril del siglo diecinueve, pero con una forma contemporánea, creando la sensación de que el volumen está siendo "amarrado" por una "cinta" para así lograr la integración de los diferentes edificios que conforman el conjunto de la Estación de la Sabana.

Por el muro interior del edificio del ala occidental se crea la ilusión de que la cinta baja por el envolviendo el espacio, esto se crea con una sobre fachada la cual diferencia las texturas de la cubierta y las introduce en el edificio.

Esta plataforma, a continuación del segundo vestíbulo, ofrece una vista sobre los andenes y la llegada y salida de trenes y del metro. Además ofrece espacios de exposición y salas de espera, además de algunos locales comerciales. En el subterráneo, las plataformas de tren y metro están divididas, para simplificar la circulación de pasajeros en la estación.

En su conjunto, el volumen es generoso, con luz natural que se desborda desde arriba, iluminando las plataformas del subterráneo. Transmitirá una sensación inmediata de espacio y luz; se podrá ver el cielo y sentir el aire de la ciudad. El esquema está diseñado para asegurar la durabilidad y la facilidad de mantenimiento, reduciendo al mínimo el consumo de energía.

La luz natural es una parte crucial del proyecto. La estructura de la cubierta podrá proporcionar un sistema para la regulación eficaz de temperaturas, sacando el aire caliente por ventilaciones cruzadas permanentes. También, las paredes y pisos estarán hechos con materiales que respeten la intensidad de eliminación del color en el neoclásico.

En la Estación como tal, existe igualmente un espacio abierto 'original' que relaciona todos los edificios el cual en la propuesta se contempla convertir y tratar como espacio público urbano. Este espacio de parque contará con:

1. Áreas deportivas: Cancha de Básquetbol, voleibol y micro futbol. (esp. 3)
2. Áreas Recreativas: Senderos, juegos infantiles, y auditorio al aire libre. (esp. 2, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15 y 16)
3. Áreas de esparcimiento: Zonas de estancia y Plazoletas. (esp. 1, 4, 10 y 13)
4. Áreas de servicios: Locales comerciales, baterías de baños. (esp. 12, 17 y 18)
5. Áreas de exposición: Terraza y exposición de Locomotora. (esp. 11 y 13)
6. Áreas verdes y Áreas arborizadas

Localización de acceso vial: El acceso vial se da por las calles 13 y 19, y por las carreras 17, 18 y 19.
Movilidad peatonal: El recorrido interno del parque cuenta con una oferta paisajística donde se incluyen variedad de actividades y arborización ornamental a manera de escape en medio de la ciudad. Inicia en la Plaza principal de entrada a la estación de la Sabana, sobre la calle 13. Siguiendo el recorrido por una serie de senderos acompañados de agua y cambios en texturas de pisos. El agua y los diferentes elementos referentes al ferrocarril siguen el recorrido imaginario de la cinta que envuelve y sale del edificio.

Diseño arquitectónico:

El suelo, la vegetación, el agua, las texturas y el ser humano son el eje de reflexión del proyecto en una concepción espacial que pretende mantener el carácter y la memoria del lugar, donde se ordena por fragmentos integrados de paisaje con el deseo de abarcar su magnitud y proyectarlo al espacio público general de y para la ciudad. El espacio libre se proyecta partiendo de sus múltiples dinámicas futuras en el contexto.

Este espacio verde que albergó por tanto tiempo las vías del tren, es ahora utilizado por la ciudad, pero sin perder su memoria. Los recorridos peatonales con sus diferentes texturas, buscan revelar y mantener en el tiempo el recorrido del tren. Utilizando piezas de madera, busca dar la linealidad del recorrido de las carrileras en estos terrenos.

El recorrido de la "cinta" que amarra el proyecto lleva consigo toda la historia del ferrocarril. Pasando por un lugar de exposición de una antigua locomotora, hasta llegar a un recorrido de exposición de fotografías antiguas de la estación y los ferrocarriles nacionales. Convirtiéndose, al final (o en su principio, según sea el observador) en boca de entrada del túnel que da acceso a los trenes a la estación.

Arborización:

Para la arborización se utilizan elementos ornamentales de diferentes escalas y tamaños que crean variedad de color y atraen fauna de diferentes especies al parque. Además, por estar encima de túneles del tren y del metro, estas especies de árboles nos de raíz poco profunda y no invasiva, para prevenir un futuro daño a los túneles. Los arboles utilizados son: Sangregado, Sauce, Magnolia, Álamo, Yarumo Plateado, Carbonero Rosado, Cajeto, Abutilón, Helecho, Gardenia, Lirios, Agapantos.