

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

# Refuncionalización de la Estación de la Sabana

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

---

INVESTIGACIÓN HISTÓRICO-DOCUMENTAL

ANA GABRIELA PINILLA GONZÁLEZ

2010

## INVESTIGACIÓN HISTÓRICO-DOCUMENTAL

1. MARCO TEÓRICO
  - 1.1 CONTEXTO
    - 1.1.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL
      - 1.1.1.1 REVOLUCIÓN INDUSTRIAL
      - 1.1.1.2 RESEÑA
      - 1.1.1.3 DESARROLLO EUROPA-COLOMBIA
    - 1.1.2 EL FERROCARRIL EN COLOMBIA
      - 1.1.2.1 DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN COLOMBIA
      - 1.1.2.2 DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ Y EL ÁREA DE ESTUDIO
      - 1.1.2.3 FERROCARRIL DE LA SABANA
2. BASES PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS EDIFICIOS PATRIMONIALES DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA
  - 2.1 INVESTIGACIÓN HISTÓRICA Y DOCUMENTAL
  - 2.2 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN
  - 2.3 CRITERIOS DE VALORACIÓN
    - 2.3.1 VALOR DESDE LO HISTÓRICO – DOCUMENTAL
    - 2.3.2 VALOR DESDE LO ESTÉTICO – FORMAL
    - 2.3.3 VALOR DESDE LO FUNCIONAL
    - 2.3.4 CRITERIOS DE VALORES DE SIGNIFICACIÓN CULTURAL
    - 2.3.5 CRITERIOS DE VALORES DEL CONTEXTO FÍSICO
    - 2.3.6 CRITERIOS DE VALORES EN EL CONTEXTO SOCIO-CULTURAL
3. ESTADO ACTUAL (DETERIORO)
  - 3.1 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES
  - 3.2 CRITERIOS DE DISEÑO E INTERVENCIÓN

## INVESTIGACIÓN HISTÓRICO-DOCUMENTAL

### 1. MARCO TEÓRICO

#### 1.2 CONTEXTO

##### 1.2.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL

Carlos Vives, Los Buenos Tiempos<sup>1</sup>:

(...)

*Al fin los tiempos modernos, comentaban las señoras, como los que hay en Europa, la que tanto se añora.*

*Pa' mi abuelo fue el progreso que la carga le aliviaba, y en esa mula de hierro, con otros tiempos soñaba.*

*Pa' mi abuelo fue el progreso, y eso lo tenía contento. Viviendo las malas horas, lo llamó los buenos tiempos.*

*Sale el tren de madrugada, y todo el pueblo está despierto, y el pitirre canta al viento anunciando la mañana.*

*Se despeja la nevada y eso me da sentimiento, se llevó las malas horas el tren de los buenos tiempos.*

Desde que comenzara a funcionar la primera locomotora en Inglaterra, el mundo comenzó a transformarse de una manera acelerada. La exploración y explotación del mundo en el que vivimos se hizo más fácil. El ferrocarril acortó distancias y tiempos, lo que acercó las ciudades e introdujo el “mundo moderno”.

Con el ferrocarril cambió la vida tranquila y se transformó en una vida intensa en la cual cobraron importancia la producción y el consumo. Mientras el ferrocarril nacía y crecía, el mundo a su vez lo hacía también. El desarrollo de los medios de transporte, la mecanización de los empleos, las producciones en serie, producciones en masa, etc.

Las locomotoras eran portadoras de progreso y de ese mundo moderno que a Bogotá llegó hasta el 20 de Julio de 1889 cuando, después de 64 años de la puesta en funcionamiento de la primera locomotora en Inglaterra, llegara la primera locomotora a la estación de la Sabana<sup>2</sup>.

##### 1.2.1.1 REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

---

<sup>1</sup> Letra de la canción de Carlos Vives, Los buenos tiempos.

<sup>2</sup> CRONICAS DE BOGOTÁ IV; Pedro M. Ibañez; Tercera edición, tercer mundo editores, 1989

La Revolución Industrial nació en Inglaterra en el último tercio del siglo XVIII, debido a factores como la revolución agrícola, la revolución demográfica (aumento de población), aplicación y desarrollo de máquinas, mano de obra barata e innovaciones técnicas. A lo largo del siglo XIX se extendió al resto de Europa, Estados Unidos y Japón. Empezaron a crecer las industrias y las máquinas comenzaron a hacer el trabajo que antes hacían las personas.

#### 1.2.1.2 RESEÑA

El ritmo de vida tranquilo que se llevaba hasta mediados del siglo XVIII se altera y cambia por un ritmo de vida acelerado, lo que marca el inicio de la modernidad. Hacia 1784 James Watt patenta la primera máquina de vapor en Inglaterra. Luego, en 1802, Richard Trevithick y Andrew patentaron una locomotora a vapor que se desplazaba sobre rieles<sup>3</sup>. Esto revoluciona los modos de transporte, afectando la evolución de las ciudades, la economía y la población. La máquina de vapor permitió utilizar una nueva fuente de energía para mover los engranajes de las máquinas en las fábricas. Ya, hacia 1814, George Stephenson fabrica su primera locomotora de vapor llamada Blucher con lo que incrementa la importancia del proceso industrial.

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

Las estaciones ferroviarias, como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles, fueron las construcciones simbólicas de la época. Primero fueron construcciones muy sencillas para la llegada de los pasajeros, pero más tarde se les iría añadiendo mayor espacio donde se tendrían andenes y pabellones de gran amplitud. En Europa se emplearon materiales nuevos, como el acero y el vidrio, materiales que daban un aspecto moderno a las construcciones. Pero luego, se revistieron estas estructuras con decoraciones ostentosas, para dar la mejor impresión al forastero que llegaba a la ciudad. En este tipo de construcciones, por su importancia, la fachada era modelada según los cánones estéticos del momento. Normalmente eran monumentales, con formas inspiradas en la arquitectura romana, columnatas clásicas, grandes arcos de entrada, tímpanos, cúpulas, etc., o adoptando una mezcla de todos los estilos históricos del pasado<sup>4</sup>.

#### 1.2.1.3 DESARROLLO EUROPA-COLOMBIA

Colombia estaba muy lejos de ir a la par del desarrollo en Europa. Mientras en Europa hacia 1814 se fabricaba la primera locomotora, el país hasta ahora estaba despertando tras el grito de independencia de 1810. Y sólo hasta 1824 Juan Bernardo Elbers introduce la navegación de vapor en el río Magdalena, haciendo de este río la principal vía de transporte de personas y mercancías del país. La primera ley relativa a las vías férreas se dictó en 1835 y estaba relacionada con los cantones de Panamá y Portobelo<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Amar, Mauricio; León, Juan Carlos; Taller X; Influencia urbanística de las estaciones de tren en la conformación de las ciudades; Bogotá, diciembre de 1996

<sup>4</sup> Amar, Mauricio; León, Juan Carlos; Taller X; Influencia urbanística de las estaciones de tren en la conformación de las ciudades; Bogotá, diciembre de 1996

<sup>5</sup> Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Departamento de Investigaciones Económicas y Comerciales; Los ferrocarriles en cifras / Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Bogotá: 1973

Europa nos llevaba, y aun hoy, nos sigue llevando ventaja en modernización, investigación y aplicación de nuevas invenciones. Cuando en Europa Inglaterra ya contaba con una red de 7.250kms y Francia otros tantos hacia 1840 y Alemania contaba con 11.000kms de vías, hacia 1860, cinco años antes aparece la primera línea férrea en Colombia, la de Panamá y la de Cartagena inaugurada en 1871.

Hacia 1873 en Colombia se desarrolla el ferrocarril que une el puerto de Sabanilla, puerto de carga y pasajeros provenientes de Europa y Estados Unidos, con Barranquilla, convirtiendo a Barranquilla en la “puerta de oro de Colombia” por su conexión con el río Magdalena. Y luego, en 1874 se desarrolla el ferrocarril de Antioquia, el del pacífico (1878-1927), Ferrocarril de Cúcuta (1878-1888), el de La Dorada (1881-1907, Ferrocarril de Girardot (1881-1909), Puerto Wilches (1881-1943), **Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca** (1881-1936), Ferrocarril de Santa Marta (1882-1906), Ferrocarril de Cartagena (1889-1894) y Ferrocarril del Norte (Bogotá-Zipacquirá, 1889-1935), conformando así la red férrea nacional<sup>6</sup>.



Actualmente están activos los corredores férreos del Atlántico, Pacífico y el del Cerrejón. Los demás corredores férreos siguen existiendo pero están inactivos.

La construcción de vías férreas en Colombia permitió rapidez en las comunicaciones, comodidad en los viajes, seguridad en el comercio y un mayor estrechamiento entre los distintos sectores económicos. *“Vale la pena aclarar que todas las vías férreas construidas entre 1855 y 1920 tenían un factor común, el haber sido diseñadas y construidas para la importación y exportación de productos, por lo cual siempre se localizaban entre centros urbanos con cierta actividad económica y comercial y los puertos sobre el Magdalena o sobre sus afluentes, de tal forma que las mercancías pudieran moverse fácilmente”*.<sup>7</sup>

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

### 1.2.2 EL FERROCARRIL EN COLOMBIA

En Latinoamérica es México el primer país que construye el ferrocarril, hacia 1850, seguido por Chile, Brasil y Argentina. La construcción del sistema ferroviario nacional se dio a partir de 1870 (o 1855, si se tiene en cuenta la de Panamá). El proceso fue lento por las dificultades económicas y

<sup>6</sup> Fechas tomadas de: Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país; Carlos Alberto Mejía Sanabria; Edición original: 2005-06-23; Publicado: Biblioteca Virtual del Banco de la República; Creador: Carlos Alberto Mejía Sanabria; Publicada en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>; Visitada el 13-09-09 hora 9:30a.m.

<sup>7</sup> Jiménez, Magdalena; Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena; publicado en: <http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/46/1.php>; Visitada el: 2 de Noviembre de 2009.

los problemas de construcción de las vías en una geografía como la de nuestro país. Se fueron construyendo pequeños tramos que unían ciudades con puertos sobre el río. Casi todas estas líneas buscaban llegar al río Magdalena para lograr una salida al mar, con miras a facilitar la importación y exportación de los productos agrícolas producidos en el país como el café, el tabaco y el banano<sup>8</sup>.

No existía una planeación estratégica para el desarrollo de las líneas férreas del país. *“El desarrollo del sistema ferroviario no logró la conformación de una red nacional estructurada y eficiente, dadas las dificultades económicas que impedían la planificación a largo plazo”*<sup>9</sup>.

Hasta 1954, cuando se crea la Empresa Ferrocarriles de Colombia, se inicia la adquisición de las redes férreas por departamento y se emprende la creación de la red férrea nacional, siendo esta empresa la única encargada de la construcción, conservación, administración y operación de las líneas<sup>10</sup>. Así los ferrocarriles son el único medio de transporte en Colombia totalmente integrado.

Las estaciones del ferrocarril aparecen como símbolo del desarrollo del país en cuanto al ferrocarril. Estas estaciones, aun que modestas, se convirtieron en hitos, en símbolos de las ciudades. En la imagen de la modernidad y el progreso del país. *“El desarrollo del sistema férreo en el país dio como resultado la construcción de un conjunto de 410 edificios, erigidos en el periodo comprendido entre 1850 y 1960, en los cuales se entrelazaron lenguajes formales extranjeros y locales. Las estaciones fueron testigo del intercambio social, cultural y comercial de la época y en muchos poblados no solamente determinaron la traza urbana y su crecimiento, sino también algunos aspectos formales y arquitectónicos de otros edificios”*<sup>11</sup>.

#### 1.2.2.1 DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN COLOMBIA

Los principales ferrocarriles del país fueron los siguientes:

- **Ferrocarril de Panamá:** Se inició en 1852 y comenzó su servicio en 1853, con una extensión de 80 kms.
- **Ferrocarril de Barranquilla:** Se inició en febrero de 1869 y comenzó su servicio en 1871 (primer tramo de 27 Kms), entre Barranquilla y Puerto Salgar, luego aumentado hasta Sabanilla (1882).
- **Ferrocarril de Antioquia:** Contratada en 1874 y por una extensión de 150 Kms. Unía Puerto Berrío con la población de Aguas claras, en el distrito de Barbosa.
- **Ferrocarril de Cúcuta:** Debía unir Cúcuta con Puerto Villamizar. Se terminó en 1888. En 1893 se contrató la construcción de un nuevo tramo entre Cúcuta y la frontera con Venezuela, con una extensión de 16.2 Kms y que fue dada al servicio en 1897.
- **Ferrocarril de Cundinamarca:** La construcción de una línea entre Facatativá y el río Magdalena, fue dada al servicio el 20 de julio de 1889.
- **Ferrocarril de La Dorada:** Esta vía tenía como fin unir Bogotá con la Costa Atlántica y se contrató en 1875 la construcción de una vía entre Puerto Conejo y Puerto Arranca plumas,

---

<sup>8</sup> Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Departamento de Investigaciones Económicas y Comerciales; Los ferrocarriles en cifras / Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Bogotá: 1973

<sup>9</sup> Colcultura, Programa de reciclaje de las Estaciones de Ferrocarril, Editorial: Presencia, 1994. Pág. 7

<sup>10</sup> Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Departamento de Investigaciones Económicas y Comerciales; Los ferrocarriles en cifras / Ferrocarriles Nacionales de Colombia; Bogotá: 1973

<sup>11</sup> Colcultura, Programa de reciclaje de las Estaciones de Ferrocarril, Editorial: Presencia, 1994. Pág. 9

un poco más arriba de los rápidos de Honda, para así poder utilizar el camino Honda-Bogotá. Esta línea se dio al servicio en 1882 y fue construida por Cisneros, el mismo del Ferrocarril de Antioquia. En 1894, se prolongó la línea hasta Yaguas, con una longitud de 22 Kms. hacia el norte. En 1897 se da al servicio un nuevo tramo que llega hasta La Dorada.

- **Ferrocarril de Puerto Wilches:** Comunicaba a Bucaramanga con el río Magdalena (1941).
- **Ferrocarril de Girardot:** En 1881 se contrató con Cisneros la construcción de un tramo de 33 Kms. entre Girardot y Tocaima, que fue dado al servicio en 1884.
- **Ferrocarril De La Sabana:** Pasa por las poblaciones: del Puente del Común (1894), Cajicá (1896), Zipaquirá (1898), Nemocón (1907), a sólo 15 Kms de Zipaquirá, Lenguazaque (1925), Chiquinquirá (1928) y La Provincia (1930).
- **Ferrocarril del Pacífico:** línea Buenaventura - Cartago. El ferrocarril del Pacífico empalmó con el ferrocarril de Antioquia para unificar la red férrea Nacional.
- **Ferrocarril de Santa Marta:** Esta línea buscaba unir Santa Marta con el Magdalena, en 1897 se inauguró el primer tramo entre Santa Marta y Ciénaga. En 1906 se llegó a Fundación. Este tren alcanzó a tener gran prosperidad durante el auge bananero, por lo cual se construyeron algunos ramales dentro de la zona de cultivo de la United Fruit Company.
- **Ferrocarril de Cartagena:** Debía unir Cartagena con el Magdalena, se dio al servicio en 1894.
- **Ferrocarril del Sur:** Buscando una nueva salida de Bogotá al Magdalena, se proyectó esta línea, que debía pasar por Fusagasugá. En 1898 se inauguró el primer tramo entre Bogotá y Sibaté, posteriormente en 1926 se dio al servicio el tramo desde Sibaté hasta San Miguel y el Salto del Tequendama, pero la obra fue abandonada y posteriormente en 1930, se incorporó al ferrocarril de La Sabana<sup>12</sup>.

#### 1.2.2.2 DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ Y EL ÁREA DE ESTUDIO

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

Hacia 1870 se erige el monumento a los Mártires de la independencia el cual fue construido en el lugar en donde se llevaron a cabo los fusilamientos de los próceres durante el régimen del terror en 1816<sup>13</sup> y 10 años más tarde se inaugura el obelisco. Para ese entonces, este era un sector al

---

<sup>12</sup> Fechas tomadas de: Jiménez, Magdalena; Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena; publicado en:

<http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/46/1.php>; Visitada el: 2 de Noviembre de 2009. Y también de: Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país; Carlos Alberto Mejía Sanabria; Edición original: 2005-06-23; Publicado: Biblioteca Virtual del Banco de la República; Creador: Carlos Alberto Mejía Sanabria; Publicada en: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10202.htm>; Visitada el 13-09-09 hora 9:30a.m.

<sup>13</sup> La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá, Andrés Fernando Castiblanco Roldán

cual personas de grupos sociales con buenos recursos económicos se mudaron, además de comenzar el desarrollo del sector de chapinero.

*“Desde 1848, el gobierno central, sopeso la posibilidad de erigir un ferrocarril que conectara a Bogotá con el río Magdalena. En 1882 el estado soberano de Cundinamarca, contrato trabajos, con la firma Brown & Rodgere, que inició labores desde Facatativá, en dirección de Bogotá. El 20 de Julio fueron inaugurados pomposamente, los 40 Km de vía férrea, con trocha de un metro, que unieron a las dos ciudades citadas. Siguiendo hacia el norte, en 1894, los rieles llegaron hasta la Caro, (puente del común) en 1896 a Cajicá, y en abril 15 del mismo año, con las debidas celebraciones y regocijo público, a Zipaquirá.”<sup>14</sup>*

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

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

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

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

*“La pérdida de importancia del ferrocarril y el detrimento de la zona donde se encuentra ubicada la Estación de la Sabana es progresiva, pero en la década de 1960 se intensifica debido en parte al crecimiento de la ciudad y a la transformación de los puntos comerciales de Bogotá”<sup>15</sup>.*

La expansión de la ciudad de la forma desordenada que se dio, el fracaso de la gestión financiera de los ferrocarriles y la descomposición física y social, hicieron que los usos residenciales se

---

<sup>14</sup> Como destruyen a Colombia. Roberto Cardenas Ulloa Boris Alberto Gutiérrez. 2001

<sup>15</sup> La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá, Andrés Fernando Castiblanco Roldán



desplazaran de la zona, convirtiéndola en sector de abandono. Ahora es sector de “ropavejeros”, indigencia, prostitución y marginalidad. Además, sus edificaciones en mal estado son centros de comercio legal e ilegal o de contrabando, bien sea de repuestos, ropa o ferretería. El sector mantiene una importante actividad económica durante el día, pero esta no se ve reflejada ni retribuida en un mantenimiento del sector, pues este se mantiene en estado de degradación y abandono.

### 1.1.2.3 FERROCARRIL DE LA SABANA

*(...) “En la tarde del 20 de Julio de 1889, día aniversario del natalicio de la patria, llegaron por primera vez las locomotoras del ferrocarril de la Sabana a la capital. En un vasto campo denominado La floresta y Sansfasons, al occidente del barrio de las Nieves, esperaba ansiosa la tercera parte de la población de la ciudad la llegada del ferrocarril. Cuatro locomotoras, llamadas Bogotá, Santander, Cundinamarca y Córdoba, maquinas usadas en Europa desde 1830 y conocidas en Bogotá sesenta años después, con las chimeneas adornadas de flores y ornadas con los colores nacionales, que desvanecían sus tintes en el vapor que perdían al sonar sus silbatos y entre los torbellinos de humo del carbón mineral, que da vida a la prodigiosa maquina de Jorge Stephenson, cortaron a la numerosa concurrencia, que admiraba entusiasmada los animales de fierro, poderosos vehículos de la civilización moderna. (...)”<sup>16</sup>”*

El ferrocarril de la Sabana se convirtió rápidamente en símbolo del imaginario colectivo de progreso en la ciudad de Bogotá. Con él llegó la modernidad a la ciudad y las distancias en tiempo que nos llevaba Europa en cuanto a desarrollo comenzaron a reducirse. El mejoramiento de la calidad de vida se vio con la llegada del ferrocarril, además se hicieron visibles los adelantos en los medios de comunicación en el país. Además se dieron avances en la industrialización del país.

El conjunto de edificios de la estación del ferrocarril de la Sabana fueron construidos entre 1913 y 1917, constituyéndose rápidamente en hito de la ciudad. Después se agrega al conjunto el edificio del ferrocarril del sur que luego sería parcialmente demolido para dar paso a la ampliación de la calle 13.

## 2. BASES PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS EDIFICIOS PATRIMONIALES DE LA ESTACIÓN DE LA SABANA

### 2.1 INVESTIGACIÓN HITÓRICA Y DOCUMENTAL

Las locomotoras eran portadoras de progreso y de ese mundo moderno que a la capital del país llegó 64 años después de la puesta en funcionamiento de la primera locomotora en Inglaterra, *“En la tarde del 20 de Julio de 1889, día aniversario del natalicio de la patria, llegaron por primera vez las locomotoras del ferrocarril de la Sabana a la capital. En un vasto campo denominado La floresta y Sansfasons, al occidente del barrio de las Nieves, esperaba ansiosa la tercera parte de la*

---

<sup>16</sup> CRONICAS DE BOGOTÁ IV; Pedro M. Ibañez; Tercera edición, tercer mundo editores, 1989; (p. 613)

*población de la ciudad la llegada del ferrocarril (...)*<sup>17</sup>". El ferrocarril se convirtió rápidamente en símbolo del imaginario colectivo de progreso en la ciudad de Bogotá.

Desde que comenzara a funcionar la primera locomotora en Inglaterra, el mundo comenzó a transformarse de una manera acelerada. El ferrocarril acortó distancias y tiempos, lo que acercó las ciudades e introdujo el "mundo moderno". Las estaciones ferroviarias, como su consecuencia, fueron las construcciones simbólicas de la época. Primero fueron construcciones muy sencillas para la llegada de los pasajeros, pero se les iría añadiendo mayor espacio donde se tendrían andenes y pabellones de gran amplitud. La fachada era modelada según los cánones estéticos del momento. Normalmente eran monumentales, con formas inspiradas en la arquitectura romana, columnatas clásicas, grandes arcos de entrada, tímpanos, cúpulas, etc., o adoptando una mezcla de todos los estilos históricos del pasado<sup>18</sup>.

La construcción del edificio actual de la Estación de la Sabana obedece a la necesidad de dotar a la ciudad de una estructura apropiada para la recepción y partida de pasajeros y mercancías que llegaban desde todo el país y de Europa, por el río Magdalena. Ésta edificación, reemplazaría a una estación erigida entre los años 1875 y 1890.



Antigua Estación de la Sabana, 1890. Imagen tomada de: Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano, Copyright 1998

En 1913 se inicia la construcción con base en los planos diseñados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría<sup>19</sup>. En 1917, el 20 de Julio, se inaugura el edificio. Esta recibía todas las líneas férreas que llegaban a Bogotá, consolidándose como centro del sistema ferroviario nacional<sup>20</sup>.

La estación se constituye rápidamente en hito de la ciudad, *"su tipología corresponde a la de un volumen articulado en tres partes, con un vestíbulo central de gran altura, y dos laterales que*

---

<sup>17</sup> CRONICAS DE BOGOTÁ IV; Pedro M. Ibañez; Tercera edición, tercer mundo editores, 1989; (p. 613)

<sup>18</sup> Amar, Mauricio; León, Juan Carlos; Taller X; Influencia urbanística de las estaciones de tren en la conformación de las ciudades; Bogotá, diciembre de 1996

<sup>19</sup> Primer arquitecto Colombiano que desde sus estudios en Europa y el contacto directo con los modelos europeos, trae al país el gusto ecléctico imperante en Europa. - Arquitectura y Estado, Carlos Niño Murcia, Editorial Universidad Nacional de Colombia, 1991, Pág. 35

<sup>20</sup> Castiblanco Roldán, Andrés Fernando; La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá; Vista en línea en: [historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf](http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf); visitada el: nov. 1 de 2009

*albergaban las actividades complementarias*<sup>21</sup>. Esta, al ser pensada como el centro del sistema ferroviario nacional, llegó a ser considerada el sitio más representativo del desarrollo comercial de la ciudad. La 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.

### **Implantación:**

La estación se ubicó en la calle 13, pues era una vía de comunicación nacional que permitía el acceso hacia y desde diferentes puntos del país, considerada la "Puerta de la ciudad". Esta zona era ya un sector de bastante importancia para la ciudad pues reunían varios servicios metropolitanos, como la Plaza de mercado, parque de los Mártires, el Hospital San José, el Noviciado y colegio de San Facon (1912), etcétera. Era una zona de gran belleza y de afluencia de personas de diferentes clases sociales, lugar que parecía perfecto para la edificación de la "puerta de entrada de la ciudad".

El conjunto de edificios que conforman la estación de la Sabana, de los cuales hacia parte la parcialmente demolida estación del sur (1946), ocupaban un punto estratégico en la ciudad y estaban contenidos dentro de una gran área destinada para los servicios complementarios de la misma, pero con el pasar del tiempo, gran parte de estos terrenos se vende, creándose los barrios "el listón", "la estanzuela", "la favorita" y Samper Mendoza".

Pero, con el paso del tiempo esta zona residencial pasó a convertirse en la zona comercial por excelencia de la Bogotá del siglo XX, además de ser lugar estratégico para la ubicación de las Zonas de Bodegaje de las grandes empresas de la ciudad, lo cual transformaría la fisonomía urbana del sector. Esto gestó en el sector la construcción de hoteles, cafés, restaurantes y el desarrollo de una buena infraestructura vial que la comunicara con el centro de la ciudad. Y contribuyó a la construcción de plazas de mercado integradas al sistema férreo, como la de "El siete de agosto", "La Plaza España" y "La Plaza San Vicente", el matadero municipal y todo tipo de lugares comerciales. Y también impulsó el desarrollo de la ciudad sobre la Avenida Colón o Calle 13.

*"El Hospital San José, la Escuela de Medicina y el Edificio Pedraza significaban el progreso de un lugar de la ciudad; los habitantes se comenzaron a movilizar de acuerdo a sus intereses, los comerciantes se quedaron allí, mientras las clases altas se desplazaron hacia el norte de la ciudad. Bogotá era cada día más grande: desde la segunda década del siglo XX la concentración urbana se acentuaba y con ella el aumento de población por metro cuadrado; el orgullo de la Estación del Ferrocarril era ser la puerta de oro de la ciudad, la vida social giraba en torno a lo que traía el tren, desde cartas con noticias buenas hasta registros de deudas. Todo estaba allí, sobre los rieles entró la modernidad al país; a las grandes bodegas ingresaban vajillas, ornamentos, ropa entre otros lujos de naciones civilizadas como Londres o París"*<sup>22</sup>.

El avance de la tecnología, que le restó importancia al tren, y le dio paso al automóvil y al avión, hizo que comenzara el detrimento del sector. Asimismo, el Bogotazo significó un duro golpe para la ciudad, en términos económicos, sociales y de desarrollo. Con esto se inició el deterioro físico y social del sector. *"Con el aumento de la violencia, la mendicidad invadió las calles, además el*

---

<sup>21</sup> Colcultura, Programa de reciclaje de las Estaciones de Ferrocarril, Editorial: Presencia, 1994. Pág. 8

<sup>22</sup> La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá, Andrés Fernando Castiblanco Roldán

*olvido ensombreció sus monumentos deteriorándolos hasta su corrosión. Es el panorama de la zona histórica de la localidad, solo cadáveres arquitectónicos que resucitan bajo otros usos y fines”<sup>23</sup>.*

*“La pérdida de importancia del ferrocarril y el detrimento de la zona (...) es progresivo, pero en la década de 1960 se intensifica debido en parte al crecimiento de la ciudad y a la transformación de los puntos comerciales de Bogotá”<sup>24</sup>.* La expansión de la ciudad de la forma desordenada que se dio, el fracaso de la gestión financiera de los ferrocarriles y la descomposición física y social, hicieron que los usos residenciales se desplazaran de la zona, convirtiéndola en sector de abandono. Ahora es sector de “ropavejeros”, indigencia, prostitución y marginalidad. Además, sus edificaciones en mal estado son centros de comercio legal e ilegal o de contrabando, bien sea de repuestos, ropa o ferretería. El sector mantiene una importante actividad económica durante el día, pero esta no se ve reflejada ni retribuida en un mantenimiento del sector, pues este se mantiene en estado de degradación y abandono.

La Estación de la Sabana sigue estando en un punto estratégico de la ciudad, convirtiéndose en un componente imprescindible dentro del plan de movilidad, además de hacer parte de proyectos de rehabilitación y de dotación de la ciudad con el sistema integrado de transporte masivo.

#### **Tipología y Características Arquitectónicas:**

La Estación hace referencia al sitio de llegada del tren, el cual se encuentra conformado por un conjunto de edificios entre los cuales están: el edificio principal, las bodegas, los talleres, etc.

El edificio principal de la Estación de la Sabana se convierte en uno de los edificios más representativos de la arquitectura neoclásica, pues reúne una serie de elementos característicos de las dos primeras décadas del siglo XX, por su belleza e imponentia, expresa la importancia que su construcción significó para la ciudad y para el país.

El neoclásico entro en Colombia en la época republicana y se asoció principalmente con el poder del Estado y de la sociedad civil. Las primeras construcciones de este tipo fueron de carácter público, como las estaciones de tren. *“El neoclásico se caracterizó por la introducción y el uso de los órdenes griegos y romanos (dórico, jónico y corintio), la sencillez y claridad geométrica en su composición, la simetría, la elegancia y la sobriedad”<sup>25</sup>.* El edificio es un cuerpo rectangular, el cual tiene acceso sobre su eje de simetría y, su fachada, remata con un tímpano central y sobre él el escudo, teniendo esta una división tripartita. La edificación es básicamente de piedra, eliminando así el color.

Las bodegas son edificios simples, diseñados con el fin de almacenar la mercancía. Este diseño, funcional, claro y sencillo, está pensado para armonizar con las dimensiones del edificio principal.

---

<sup>23</sup> La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá, Andrés Fernando Castiblanco Roldán

<sup>24</sup> La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá, Andrés Fernando Castiblanco Roldán

<sup>25</sup> Ching, Francis; Diccionario visual de la arquitectura, G.GILI, 2002; Pág. 158

Los Talleres se encuentran más alejados del edificio principal pues responden a la necesidad de la estación de un sitio para el mantenimiento, reparación y puesta en marcha de las Locomotoras que llegaban a ella. Estos también datan de 1913.

Completando el conjunto, aun hoy existe aun la parte de la Estación del sur, tras su demolición parcial, para darle paso a la ampliación de la calle 13.

### **Modificaciones:**

Entre 1954 - 1961 se realiza una intervención, para cuando se crea la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia. En esta intervención se reforma el vestíbulo del edificio principal, donde se adiciona una planta más y se eliminan algunos de sus ornamentos interiores. A pesar de esto el edificio conserva las altas proporciones del vestíbulo. Además, se eliminan los ornamentos de la fachada y se modifican sus ventanas, haciendo que el edificio ya no tenga una lectura horizontal sino una vertical.

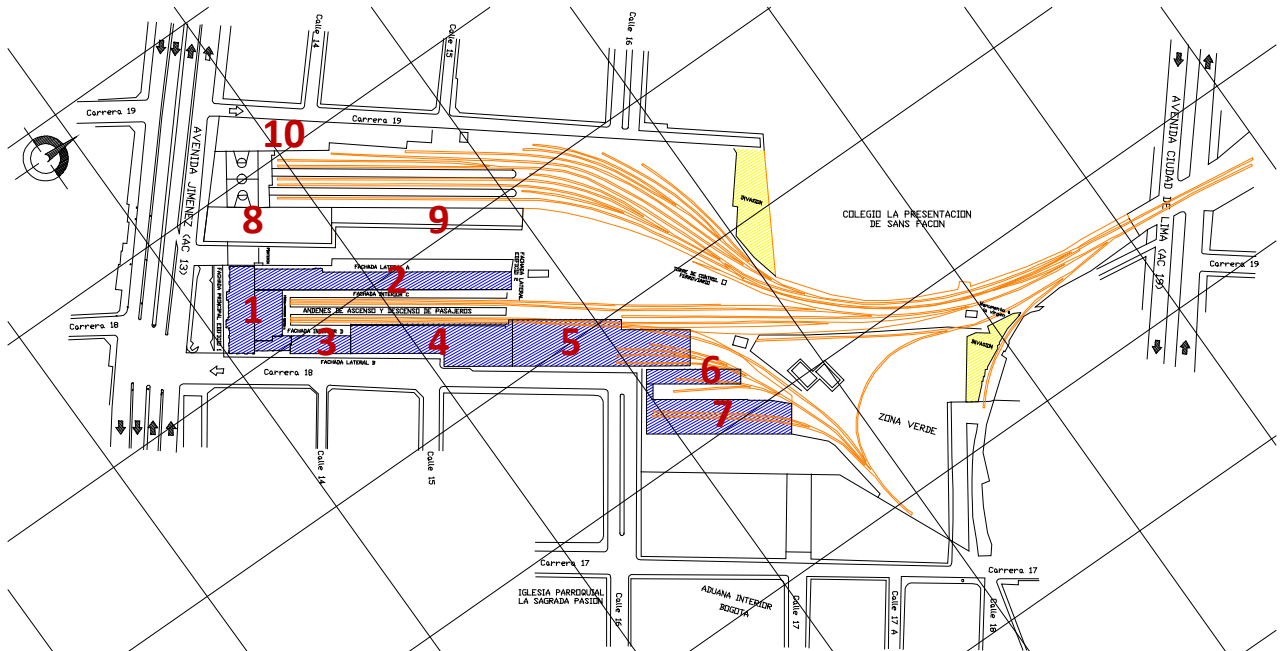
La edificación central y el conjunto de edificios complementarios han entrado en un fuerte deterioro físico desde 1991, cuando se llevó a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Actualmente es también la sede de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

## 2.2 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

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

Además de esto, vale hacer la aclaración que para el objeto de este trabajo de grado los edificios que componen la estación del ferrocarril del sur (8,9 y 10) no van a estar contemplados dentro del conjunto objeto de la intervención. En principio porque tienen un origen diferente, estos hacen parte del conjunto que integra otra estación, a pesar de estar ubicados a poca distancia. En el proyecto se contemplan estos edificios para una posible zonificación, pero no se hace la valoración ni la restauración que es debida de este conjunto. Se toma como posible área del proyecto pero no se desarrolla.

Entonces el área de intervención del proyecto estaría delimitada por los predios que aún se conservan de la estación del ferrocarril y harían parte integral del proyecto el edificio de llegada de la Estación de la Sabana (1), el ala occidental del edificio(2), el edificio moderno (3), ubicado al costado oriental (donde en el edificio original estaría ubicada el ala oriental de la estación y que fue demolida parcialmente para hacer dicho edificio), las bodegas (4) y los talleres (5,6 y 7).



- Conjunto Estación de la Sabana
- Invasiones
- Vías Férreas

Esto comprende un área total de:  
 Y una construida de:

### 2.3 CRITERIOS DE VALORACIÓN

Para establecer los valores de un bien, hay que partir de unos criterios de valoración que orientan para poder atribuir los valores de manera clara. Los criterios de valoración se entienden como los *“elementos que orientan y contribuyen a la atribución y definición de la significación cultural de un bien mueble o Inmueble; y este a su vez define el valor cultural del bien a partir del análisis integral de los criterios de valoración y de los valores atribuidos”*. DECRETO 763 DE 2009.

#### 2.3.1 VALOR DESDE LO HISTÓRICO – DOCUMENTAL

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

La construcción del edificio actual de la Estación de la Sabana obedece a la necesidad de dotar a la ciudad de una estructura apropiada para la recepción y partida de pasajeros y mercancías que llegaban desde todo el país y de Europa, por el río Magdalena. Ésta edificación, reemplaza a una estación erigida entre los años 1875 y 1890.



Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000

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 las zonas aledañas a la plaza España y al parque de Los Mártires<sup>26</sup>.

En 1913 se inicia la construcción con base en los planos diseñados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría. En 1917, el 20 de Julio, se inaugura el edificio. El nuevo edificio de la Estación recibía todas las líneas férreas que llegaban a Bogotá, consolidándose como centro del sistema ferroviario nacional<sup>27</sup>.

La edificación ha entrado en deterioro desde 1991 cuando se llevó a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Actualmente es también la sede de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

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

### 2.3.2 VALOR DESDE LO ESTÉTICO – FORMAL

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

El neoclásico entro en Colombia, en la época republicana y se asoció principalmente con el poder del Estado y de la sociedad civil. Las primeras construcciones de este tipo fueron de carácter

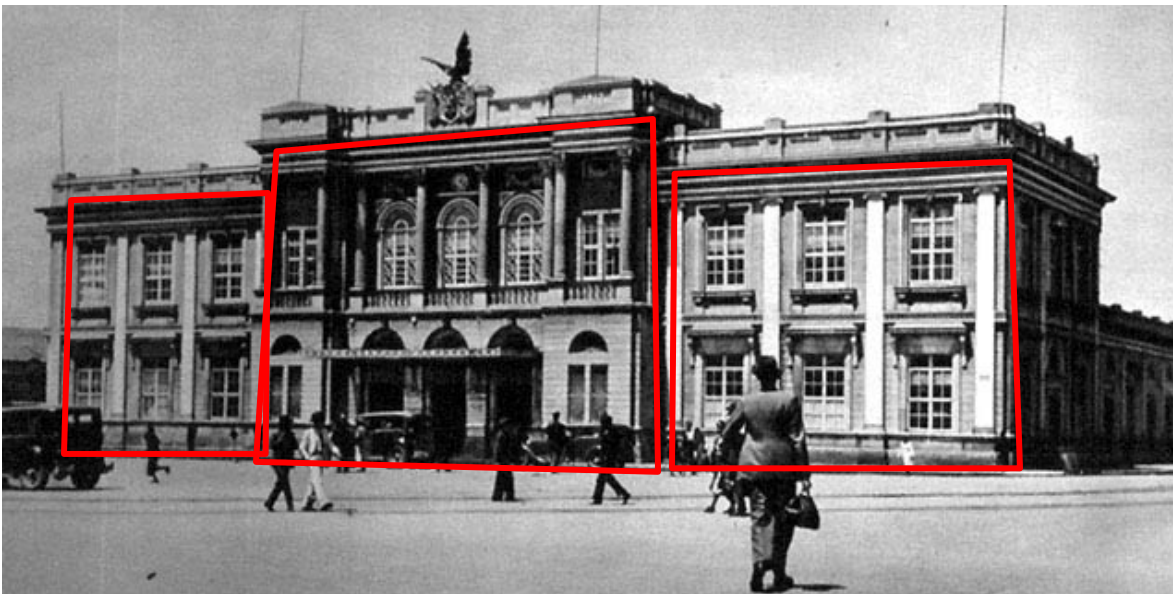
---

<sup>26</sup> Castiblanco Roldán, Andrés Fernando; La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá; Vista en línea en: [historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf](http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf); visitada el: nov. 1 de 2009

<sup>27</sup> Castiblanco Roldán, Andrés Fernando; La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá; Vista en línea en: [historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf](http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf); visitada el: nov. 1 de 2009

público. Edificaciones como estaciones de tren, teatros, cinemas, hoteles, edificios fueron los más representativos.

*“El neoclásico se caracterizó por la introducción y el uso de los órdenes griegos y romanos (dórico, jónico y corintio), la sencillez y claridad geométrica en su composición, la simetría, la elegancia y la sobriedad”<sup>28</sup>.*



Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000

Además del énfasis sobre los valores lumínicos, la división tripartita de la fachada con tímpano central y la eliminación del color. La estación fue imagen de progreso para la ciudad y fue allí el punto de llegada de la modernidad.

### 2.3.3 VALOR DESDE LO FUNCIONAL

*“Desde 1848, el gobierno central, sopeso la posibilidad de erigir un ferrocarril que conectara a Bogotá con el río Magdalena. En 1882 el estado soberano de Cundinamarca, contrato trabajos, con la firma Brown & Rodgere, que inició labores desde Facatativá, en dirección de Bogotá. El 20 de Julio fueron inaugurados pomposamente, los 40 kms de vía férrea, con trocha de un metro, que unieron a las dos ciudades citadas. Siguiendo hacia el norte, en 1894, los rieles llegaron hasta la Caro, (puente del común) en 1896 a Cajicá, y en abril 15 del mismo año, con las debidas celebraciones y regocijo público, a Zipaquirá<sup>29</sup>”.*

Tomada de: Bogotá Cd. IDU; 2000

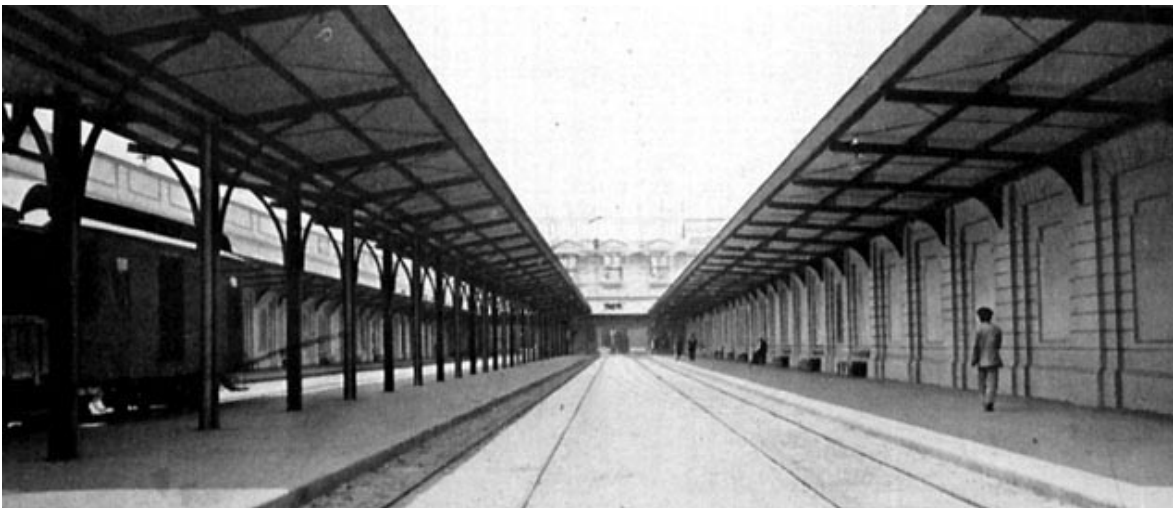
La claridad funcional del edificio se debe a los motivos por los cuales fue hecho. Su simplicidad hace que las circulaciones en él sean claras y que sirva perfectamente para su uso. Gracias a su función, la estación se convierte en un eje articulador entre el ferrocarril y la ciudad, convirtiéndose en hito de la ciudad gracias a su importancia funcional. Las estaciones de ferrocarril

<sup>28</sup> Ching, Francis; Diccionario visual de la arquitectura, G.GILI, 2002; Pág. 158

<sup>29</sup> Como destruyen a Colombia. Roberto Cárdenas Ulloa Boris Alberto Gutiérrez. 2001



consolidaron la red productiva y de comercio de las ciudades durante largo tiempo siendo lugares estratégicos y símbolos de la ciudad debido a su importancia.



#### 2.3.4 CRITERIOS DE VALORES DE SIGNIFICACIÓN CULTURAL:

- **Constitución del bien:** El edificio utiliza los materiales típicos del neoclásico, como el Yeso y la piedra, pues se buscaba contrarrestar y oponerse a la exuberancia del barroco. Además, se buscaba con estos materiales reutilizar el estilo clásico, griego y romano.
- **La forma:** La Estación de la Sabana es uno de los edificios que contiene los elementos compositivos y ornamentales representativos de la arquitectura neoclásica. *“El neoclásico se caracterizó por (...) la sencillez y claridad geométrica en su composición, la simetría, la elegancia y la sobriedad”*<sup>30</sup>. Además, la división tripartita de la fachada con tímpano central y la eliminación del color por medio del uso de materiales como la piedra, en la fachada y el interior del edificio.
- **La antigüedad:** *“Desde 1848, el gobierno central, sopeso la posibilidad de erigir un ferrocarril que conectara a Bogotá con el río Magdalena. En 1882 el estado soberano de Cundinamarca, contrato trabajos, con la firma Brown & Rodgere, que inició labores desde Facatativá, en dirección de Bogotá. El 20 de Julio fueron inaugurados pomposamente, los 40 kms de vía férrea, con trocha de un metro, que unieron a las dos ciudades citadas”*<sup>31</sup>. La construcción del edificio actual obedece a la necesidad de dotar a la ciudad de una estructura apropiada para la recepción y partida de pasajeros y mercancías que llegaban desde todo el país y de Europa, por el río Magdalena. Ésta edificación, remplace a una estación erigida entre los años 1875 y 1890. En 1913 se inicia la construcción con base en los planos diseñados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría. En 1917, el 20 de Julio, se inaugura el edificio. El nuevo edificio de la Estación recibía todas las líneas férreas que llegaban a Bogotá, consolidándose como centro del sistema ferroviario nacional<sup>32</sup>.

<sup>30</sup> Ching, Francis; Diccionario visual de la arquitectura, G.GILI, 2002; Pág. 158

<sup>31</sup> Como destruyen a Colombia. Roberto Cárdenas Ulloa Boris Alberto Gutiérrez. 2001

<sup>32</sup> Castiblanco Roldán, Andrés Fernando; La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá; Vista en línea en: [historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf](http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf); visitada el: nov. 1 de 2009

- **El estado de conservación:** Durante muchos años sirvió a la ciudad como puerta de entrada, pero factores como el avance de la tecnología en cuanto al desarrollo de medios de transporte más eficientes como el automóvil o el avión y la crisis de los ferrocarriles nacionales, la estación entra en detrimento. Pero desde 1991, cuando se llevó a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, el edificio entra en deterioro. Actualmente es sede de la Superintendencia de Puertos y Transporte, presentando algunas oficinas en su interior y contando con una tienda de recuerdos para los paseos que hace la antigua locomotora los domingos.
- **La autoría:** La estación se construye con planos realizados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría, quien fue uno de los primeros arquitectos colombianos que importó la influencia europea del neoclasicismo en la arquitectura del país.  
*“Nació en Bogotá el 2 de noviembre de 1887, estudió arquitectura en la Universidad de París, diseñó y construyó el ala sur del Capitolio Nacional y elaboró los planos para la construcción de la Estación de la Sabana. Al lado de Gastón Lelarge, diseñaron los planos y la construcción del Palacio de San Francisco o Gobernación de Cundinamarca. Entre otras obras realizadas por el arquitecto, aunque en la actualidad desaparecidas, se encuentran el Teatro Municipal de Bogotá, la Estación del Tranvía de Chapinero y la residencia del Señor Leo Kopp, fundador de la cervecería Bavaria”<sup>33</sup>.*  
 Entre 1954 y 1961 se reforma parte del vestíbulo del edificio principal, siendo esta su única intervención.

#### 2.3.5 CRITERIOS DE VALORES DEL CONTEXTO FÍSICO:

- **De contexto urbano:** La Estación de la Sabana fue pensada, en un principio, como el centro del sistema ferroviario nacional, por esto se llegó a considerar el sitio más representativo del desarrollo comercial de la ciudad. Además de esto, se ubicó en la calle 13, por considerarla “puerta de la ciudad” pues es una vía de comunicación nacional que permite el acceso a diferentes puntos del país. Esta estación de ferrocarril fue punto de partida y de llegada de inmigrantes rurales que venían en busca de nuevos horizontes, y sitio predilecto de los bogotanos de la época.  
 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 las zonas aledañas a la plaza España y al parque de Los Mártires<sup>34</sup>.

#### 2.3.6 CRITERIOS DE VALORES EN EL CONTEXTO SOCIO-CULTURAL:

- **Significado y memoria:** La influencia del ferrocarril en el sector es muy fuerte. La Estación de la Sabana fue pensada como el centro del sistema ferroviario nacional, por esto se llegó a considerar el sitio más representativo del desarrollo comercial de la ciudad. El desarrollo comercial se debe a esta influencia. Además, la estación de ferrocarril fue punto de

<sup>33</sup> Diccionario de artistas colombianos. Carmen Ortega R. Segunda edición. Editorial Plaza y Janes. Bogotá. 1979. P. 443/444.

<sup>34</sup> Castiblanco Roldán, Andrés Fernando; La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá; Vista en línea en: [historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf](http://historiayespacio.univalle.edu.co/TEXTOS/20/Articulo3.pdf); visitada el: nov. 1 de 2009

partida y de llegada de inmigrantes rurales que venían en busca de nuevos horizontes, y sitio predilecto de los bogotanos de la época.

Fue construido entre 1913 y 1917 y declarado Monumento Nacional en 1984 debido a su importancia histórica y cultural. Este edificio reemplazó la vieja estación construida en 1887, y este nuevo edificio fue inaugurado por Laureano Gómez, quien la denominó como “La puerta de Oro de la Ciudad”.

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. El sector carga con un alto contenido histórico-documental para la ciudad pues este fue quien trajo la “modernidad” a la capital y, por lo tanto, al país.

### 3. ESTADO ACTUAL (DETERIORO)

En la actualidad, el conjunto de edificios de la estación de la Sabana son sede de la superintendencia de transportes, quienes actúan como administradores del bien. Las oficinas de esta entidad ocupan el edificio principal, el segundo piso del ala occidental y el edificio moderno ubicado en el ala oriental.

A pesar de que el edificio se encuentra en funcionamiento, su deterioro es evidente. Para la realización de este diagnóstico de problemas aparentes o estado actual de la edificación se toma en cuenta los deterioros típicos del material con el que se encuentra construido (deterioros tomados de: “Glosario ilustrado sobre patrones de deterioro en piedra”. ICOMOS-ISCS) y se hace una inspección en sitio. Los aquí referenciados son problemas aparentes que no están comprobados por un estudio de laboratorio.

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

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

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

al material pétreo. Igualmente, estas plantas son reservorios de agua y pueden liberar sustancias que afecten mecánicamente la piedra.

La fachada del costado oriental es la más deteriorada ya que no está protegida, se encuentra abierta al público y por esta está abierta al vandalismo. En ella se presentan las mismas manchas de humedad en la parte superior, ya mencionadas. Al igual que la principal, esta presenta descamación, pero aquí está acompañada de eflorescencias, las cuales están asociadas a factores antropológicos ya que esta fachada se ha convertido en orinadero. Estas sales hacen que se acelere el proceso de descamación, habiendo pérdidas importantes de material. Pero este no es el único deterioro causado por factores antropológicos. Esta fachada también presenta rayaduras.

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

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

El ala oriental, al estar en uso, casi en su totalidad, se encuentra en buen estado y el mantenimiento es permanente en su interior. Y, aun que presenta suciedad y algunas manchas de humedad en su fachada, no presenta el mismo grado de deterioro de los demás edificios.

### 3.1 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El estado actual del edificio no es el mejor, se hace evidente que necesita con urgencia una intervención que frene su deterioro y le devuelva la majestuosidad y belleza perdida con el paso del tiempo. Su refuncionalización se hace indudable pues ha perdido sus funciones vitales y, en este momento, es sólo uno de los tantos edificios emblemáticos de la ciudad que han perdido el interés de y para la misma.

El conjunto de edificios que conforman la estación de la Sabana brindan bastantes posibilidades para la movilidad de la ciudad. Tras la valoración se comprende la importancia histórica, estética y funcional de esta estación y se hace evidente que este punto en la ciudad es el ideal para la estación intermodal de tren de cercanías, metro y transmilenio, propuesta por el sistema integrado de movilidad.

El proyecto va encaminado a permitirle a este bien recuperar su valor, su importancia para la ciudad y que así se convierta otra vez en la puerta de entrada y lugar emblemático para la movilidad de la ciudad.

### 3.2 CRITERIOS DE DISEÑO E INTERVENCIÓN

Para el conjunto, los criterios de diseño e intervención generales son:

- a. IMAGEN PATRIMONIAL
  - **Imagen Patrimonial** del Conjunto de Edificios que conforman la Estación de la Sabana.
  - Tomando como soporte la antigüedad y los valores de la forma y constitución del bien, se plantea una **intervención ineludible pero respetuosa** con el bien.
- b. EVIDENCIA HISTÓRICA
  - La historia del edificio se hace evidente (modificaciones). La **inclusión de elementos ajenos** al conjunto se evaluarán cuidadosamente para así **retirar** o modificar los que impidan la lectura clara del conjunto.
- c. PERMANENCIA EN EL TIEMPO
  - Se plantearán soluciones necesarias para asegurar **la funcionalidad del bien, como intercambiador modal, a futuro**, asegurando su **permanencia en el tiempo** y conservando la memoria del lugar.
  - Permitir la **inclusión de construcciones nuevas** que se integran y mantengan las características generales del bien.
  - Mediante la refuncionalización la Estación recuperara su uso para la ciudad. Asegurándose así su permanencia en el tiempo.
- d. SÍMBOLO DE MODERNIDAD
  - Reconstruir la identidad de la ciudad y que la estación vuelva a ser un símbolo de Bogotá y que recupere su memoria de “puerta de entrada” para la misma.
  - Recuperación Simbólica, Hito de la ciudad, Hito de Modernidad.
- e. GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO