



Estación Parque la Sabana

Reconexión patrimonial

Documento Síntesis Proyecto de Grado

Laura Viviana Medina Uribe

Directores

MSc. Mg. Arq. Pedro Javier Jaramillo

Mg. Arq. Pedro Juan Bright Samper

Mg. Arq César Adolfo Rodríguez García

Cotutor

Mg. Arq Esteban Armando Solarte Pinta

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes y Diseño

Universidad Jorge Tadeo Lozano

Bogotá D.C.

2025

Dedicatoria

A mi mamá, a la mujer que me ha dado todo sin ninguna condición y que me ha apoyado desde que nací. A esa mujer que es capaz de todo por ayudarme a cumplir mis sueños, que ha pasado los últimos años dándome ánimo cuando pensaba que no podía y siempre estaba ahí para darme la mano e impulsarme cuando yo misma me daba por vencida. Por ella he llegado hasta aquí y me siento orgullosa de tenerla a mi lado, porque siempre hemos sido las dos y siempre lo seremos. Este logro es tan tuyo como mío, mamá.

A mi abuela, una mujer que a pesar de los años siempre ha estado pendiente de mi y de lo que hago, que a pesar de que tal vez ya no estemos juntas todos los días como antes, siempre me pregunta como estoy y como voy con mis proyectos. A esa señora que me cuido y crio con el amor que solo los que la conocemos hemos sentido desde siempre. Gracias por estar a mi lado y consentirme como siempre lo has hecho.

Y por último a mi familia, esas personas que a pesar de que a veces no saben lo que estoy haciendo, se interesan en lo que hago y se emocionan cada vez que les muestro mis proyectos, gracias por estar pendiente y apoyarme en lo que me propongo.

Tabla de contenido

Resumen	1
Abstract	2
1. Introducción	3
2. El problema de arquitectura	4
3. Marco Teórico	5
3.1 Patrimonio y conservación del paisaje urbano histórico	5
3.2 Movilidad sostenible e intermodalidad	6
3.3 Espacio público y parque lineal como infraestructura articuladora	6
4. Estado del arte	7
4.1 LANDSCAPE PARK DUISBURG NORD — LATZ + PARTNER	7
4.2 Museo del Ferrocarril de Madrid - Estación de Delicias	8
4.3 Matadero Madrid - Centro de creación contemporánea	9
4.4 Estación de Atocha - Madrid	10
4.5 Nairobi Central Station - Kenya Railways + Atkins + Arup	11
5. Estación de la Sabana	12
5.1 Contexto urbano	12
5.2 Historia	14
5.3 Estado actual del complejo ferroviario	19
5.3.1 Usos del suelo y dinámicas urbanas	19
5.3.2 Espacio publico	20
5.3.3 Contexto físico y edificado	21
5.3.4 Dinámicas sociales	22
5.4 Condiciones actuales del conjunto	23

5.4.1 Estado material de las edificaciones	24
5.4.2 Valor patrimonial	25
5.4.3 Uso y apropiación actual	26
5.5 Ejes de análisis	27
5.5.1 Movilidad	27
5.5.2 Espacio publico	28
6. Proyecto	28
6.1 Fundamentación de la propuesta	28
6.2 Estrategias de intervención	30
6.3 Parque lineal	32
6.3.1 Retícula del parque	32
6.3.2 Ejes articuladores del parque	34
6.3.2.1 Eje de movilidad	34
6.3.2.2 Eje de espacio público	35
6.3.2.3 Eje cultural	36
6.3.3 Dinámicas, Usos y Actividades del Parque.....	37
6.3.3.1 Conexión con la iglesia del colegio Nuestra Señora de la Presentación.....	37
6.3.3.2 Exposiciones al aire libre.....	38
6.3.3.3 Contemplar los trenes.....	39
6.3.3.4 Zona deportiva.....	40
6.3.3.5 Conexión con la ciclovía de la Calle 19.....	40

6.3.3.6 Pabellones teatrales.....	41
6.4 Propuesta arquitectónica del proyecto	42
6.4.1 Edificios Conservados.....	44
6.4.2 Edificios Propuestos.....	46
6.4.3 Estación de Tren Soterrada.....	47
6.4.3.1 Complementos a la estación de tren.....	48
5. Conclusión	58
6. Anexos	59
7. Bibliografía	69

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Vista aérea del proyecto de regeneración postindustrial Landscape Park Duisburg Nord.....	7
Ilustración 2. Detalle de la integración de estructuras industriales y vegetación en el proyecto Landscape Park Duisburg Nord.....	7
Ilustración 3. Fachada de la histórica Estación de Delicias, actual Museo del Ferrocarril de Madrid.....	8
Ilustración 4. Nave central de la Estación de Delicias, sede del Museo del Ferrocarril.....	8
Ilustración 5. Vista exterior del complejo de Matadero Madrid, centro de creación contemporánea.....	9
Ilustración 6. Interior de las naves del Matadero Madrid, centro de creación contemporánea.....	9
Ilustración 7. Fachada y entorno urbano de la Estación Puerta de Atocha.....	10
Ilustración 8. Jardín tropical dentro de la marquesina histórica.....	10
Ilustración 9. Render aéreo del master plan para la renovación de la estación central de Nairobi.....	11
Ilustración 10. Diseño de los espacios públicos y de la cubierta de la estación.....	11
Ilustración 11. Vista aérea de la Estación de la Sabana en el centro de Bogotá.....	12
Ilustración 12. Bogotá, Colombia.....	13

Ilustración 13. Localidad Los Mártires.....	13
Ilustración 14. Estación de la Sabana.....	13
Ilustración 15. Estación de pasajeros y Estación del Sur, durante la primera mitad del siglo XX.....	14
Ilustración 16. Vista aérea Estación de la Sabana.....	14
Ilustración 17. Vista aérea Estación de la Sabana.....	15
Ilustración 18. Línea de tiempo: Crecimiento del Ferrocarril de la Sabana.....	16
Ilustración 19. Estación después de las modificaciones por la expansión de la calle 13.....	17
Ilustración 20. Línea de tiempo de la Estación.....	18
Ilustración 21. Usos del suelo.....	19
Ilustración 22. Espacio publico.....	20
Ilustración 23. Estado de la arquitectura.....	21
Ilustración 24. Mapa de calor del entorno inmediato de la Estación de la Sabana.....	22
Ilustración 25. Inventario de edificaciones que conforman el conjunto ferroviario de la Estación de la Sabana.....	23
Ilustración 26. Estado de conservación de las edificaciones del conjunto ferroviario.....	24
Ilustración 27. Clasificación del Valor Patrimonial del Conjunto Estación de la Sabana.....	25
Ilustración 28. Funcionamiento actual del complejo de la estación.....	26
Ilustración 29. Diagrama diagnostico movilidad y espacio público.....	27
Ilustración 30. Localización de la Estación de la Sabana dentro de su contexto inmediato.....	29
Ilustración 31. Planta propuesta Estación parque la Sabana.....	31

Ilustración 32. Retícula de orden del parque.....	33
Ilustración 33. Eje de movilidad.....	34
Ilustración 34. Eje de Espacio Público.....	35
Ilustración 35. Eje Cultural.....	36
Ilustración 36. Isometría proyecto completo.....	37
Ilustración 37. Conexión con la iglesia colegio Nuestra Señora de la Presentación.....	38
Ilustración 38. Exposiciones al aire libre.....	39
Ilustración 39. Contemplar los trenes.....	39
Ilustración 40. Zona deportiva.....	40
Ilustración 41. Conexión del parque con la ciclovía de la Calle 19.....	41
Ilustración 42. Tipos de pabellones.....	41
Ilustración 43. Planta estación primer nivel.....	42
Ilustración 44. Explotado propuesta.....	43
Ilustración 45. Estación de pasajeros.....	44
Ilustración 46. Estación del Norte y noroeste / Estación del sur.....	45
Ilustración 47. Torre de control / Tanque de agua / Caja del jefe de ingenieros.....	45
Ilustración 48. Antes y después edificios propuestos.....	46
Ilustración 49. Nuevo edificio de acceso.....	47
Ilustración 50. Estación de tren soterrada.....	48
Ilustración 51. Acceso alternativo.....	48
Ilustración 52. Estación de Transmilenio inspirada en el Regiotram.....	49

Ilustración 53. Render estación de Regiotram de anden central.....	49
Ilustración 54. Render estación carrera 30 del Regiotram.....	50
Ilustración 55. Estación Parque la Sabana.....	50
Ilustración 56. Estación Parque la Sabana.....	50
Ilustración 57. Estación Parque la Sabana Corte A-A´	51
Ilustración 58. Estación Parque la Sabana Corte B-B´	51
Ilustración 59. Ubicación Cortes.....	51
Ilustración 60. Nuevo edificio de ingreso.....	52
Ilustración 61. Ingreso al parque.....	52
Ilustración 62. Conexión peatonal entre la CR 17 y CR 10.....	53
Ilustración 63. Edificaciones históricas del parque.....	53
Ilustración 64. Vías antiguas conservadas en el parque.....	54
Ilustración 65. Ingreso a la estación de tren desde el edificio de la estación de pasajeros.....	54
Ilustración 66. Ingreso desde la estrada alterna.....	55
Ilustración 67. Estación de tren.....	55
Ilustración 68. Vacíos sobre la estación.....	56
Ilustración 69. Andenes de Abordaje.....	56
Ilustración 70. Ubicación renders.....	57

Lista de anexos

Anexo 1. Plancha final 1	59
Anexo 2. Plancha final 2	60
Anexo 3. Montaje final	61
Anexo 4. Maqueta estación soterrada	62
Anexo 5. Maqueta	63
Anexo 6. Planta general.....	64
Anexo 7. Planta primer nivel	65
Anexo 8. Planta estación de tren soterrada	66
Anexo 9. Corte A-A´	67
Anexo 10. Corte B-B´	68

Resumen

El presente proyecto de grado propone la rehabilitación, reutilización y reprogramación de la Estación de Tren de la Sabana, un conjunto patrimonial de alto valor histórico ubicado en el centro de Bogotá y conformado por más de veinte edificaciones asociadas al antiguo sistema ferroviario, el cual actualmente se encuentra en desuso. El proyecto busca recuperar su valor arquitectónico y simbólico mediante una intervención integral que lo reintegre a la vida urbana con nuevos usos culturales y recreativos asociados a aspectos ambientales y de movilidad.

La Estación de la Sabana fue durante gran parte del siglo XX el corazón del sistema ferroviario nacional y un símbolo de progreso para la ciudad. Sin embargo, con el declive del ferrocarril y la poca importancia de que se le da hoy en día, la mayoría de sus edificaciones se han deteriorado progresivamente. En la actualidad, gracias al proyecto del Regiotram y a la intención de reactivar las rutas férreas del país, surge la oportunidad de restablecer la función ferroviaria y consolidar la estación como un nodo intermodal estratégico para Bogotá, articulando tren, Transmilenio, buses zonales, ciclorrutas y, en el futuro, el metro.

El proyecto también plantea la activación cultural y comunitaria mediante la rehabilitación de edificios para exposiciones, talleres, centro de memoria y espacios flexibles, así como la consolidación de un gran pulmón verde urbano con plazas, jardines y zonas de recreación.

En síntesis, la propuesta contempla la Estación de la Sabana como un símbolo de renovación urbana, integrando patrimonio, movilidad y espacio público en beneficio de la ciudad y sus habitantes.

Palabras clave: Rehabilitación arquitectónica, Revitalización urbana, Patrimonio ferroviario construido, Movilidad intermodal, Espacio público, Renovación urbana.

Abstract

This undergraduate project proposes the rehabilitation, reutilization, and reprogramming of the Sabana Train Station, a heritage complex of high historical value located in the center of Bogotá and composed of more than twenty buildings associated with the former railway system, which is currently out of use. The project seeks to recover its architectural and symbolic value through an integral intervention that reintegrates it into urban life with new cultural and recreational uses associated with environmental and mobility aspects.

For much of the 20th century, the Sabana Station was the heart of the national railway system and a symbol of progress for the city. However, with the decline of the railway and the lack of importance given to it today, most of its buildings have progressively deteriorated. Currently, thanks to the Regiotram project and the intention to reactivate the country's railway routes, there is an opportunity to restore its railway function and consolidate the station as a strategic intermodal node for Bogotá, articulating trains, TransMilenio, zonal buses, cycle routes, and, in the future, the metro.

The project also proposes cultural and community activation through the rehabilitation of buildings for exhibitions, workshops, memory centers, and flexible spaces, as well as the consolidation of a large urban green lung with plazas, gardens, and recreational areas.

In summary, the proposal envisions the Sabana Station as a symbol of urban renewal, integrating heritage, mobility, and public space for the benefit of the city and its inhabitants.

Keywords: Architectural rehabilitation, Urban revitalization, Built railway heritage, Intermodal mobility, Public space, Urban renewal.

1. Introducción

El presente documento expone el desarrollo del proyecto de grado “Estación Parque La Sabana”, orientado a la rehabilitación, reutilización y reprogramación de uno de los conjuntos patrimoniales más representativos de la historia de la ciudad de Bogotá. La propuesta parte del reconocimiento de la estación como un bien de interés cultural en estado de deterioro, busca transformarla en un nodo intermodal de transporte y un pulmón verde urbano que responda a las dinámicas contemporáneas de la ciudad.

El documento se organiza en cuatro partes. En primer lugar, se plantea el problema arquitectónico, abordando la necesidad de comprender la reutilización del patrimonio como un vínculo entre memoria, espacio público y encuentro ciudadano, en un contexto caracterizado por la fragmentación urbana. En segundo lugar, se describe el lugar de intervención, destacando tanto el valor histórico y simbólico de la estación como las condiciones actuales de abandono que presenta el predio y su entorno inmediato.

La tercera parte corresponde al diagnóstico del lugar, el cual se estructura en torno a dos ejes principales: la movilidad y el espacio público. El primero analiza la localización estratégica de la estación dentro de la red de transporte regional y metropolitano, sus problemáticas actuales y su potencial de consolidarse como nodo intermodal. El segundo examina las carencias de espacio público en la zona y las oportunidades que ofrece el predio para la conformación de un parque urbano de escala significativa.

Por último, se desarrolla la propuesta proyectual, que integra la estación de tren con la rehabilitación del edificio principal y de varias edificaciones complementarias mediante nuevos usos culturales, museísticos y comunitarios, así como la incorporación de actividades comerciales asociadas a la función intermodal. De manera complementaria, se plantea la creación de un espacio público verde que funcione como pulmón urbano y lugar de encuentro ciudadano.

2. El problema de arquitectura

El problema arquitectónico que aborda este proyecto se centra en *la reutilización de los edificios patrimoniales como vínculo entre memoria, espacio público y encuentro ciudadano en un contexto urbano caracterizado por dinámicas desarticuladas*. En palabras de Brand en su libro "How Buildings Learn: What Happens After They're Built" (1994, p. 2), *"los edificios aprenden con el tiempo, se transforman para satisfacer nuevas necesidades y, en ese proceso, la reutilización es la clave de su permanencia"*. Sin embargo, en ciudades como Bogotá, muchos espacios patrimoniales han quedado relegados al abandono o parcialmente usados, perdiendo su importancia en la vida urbana contemporánea. Esto ha provocado que, aunque los edificios permanezcan físicamente, no sean integrados a las necesidades actuales de la población ni respondan a las transformaciones de su entorno.

En el caso de la Estación de la Sabana, a pesar de su enorme valor histórico y simbólico, hoy en día se encuentra desconectada de la ciudad. La ausencia de una articulación entre el patrimonio y las dinámicas contemporáneas de movilidad, cultura y convivencia ha limitado su funcionamiento como un verdadero punto de encuentro para los habitantes. Como señala Moneo en su libro "Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos" (2004, p. 56), *"la rehabilitación implica reconocer el valor del edificio existente y, a la vez, encontrar la manera de hacerlo útil en el presente, integrándolo en la vida contemporánea de la ciudad"*. Este enfoque permite entender que la estación requiere más que la conservación física, sino que necesita una rehabilitación que la vuelva significativa y útil para la vida urbana actual.

La oportunidad, por tanto, es replantear la reutilización del patrimonio más allá de la simple conservación física, entendiendo que este debe convertirse en un promotor urbano capaz de generar integración social y cultural, además de un nuevo significado para la ciudad. En este sentido, resulta pertinente la reflexión de Según Koolhaas et al. (1995), la reprogramación en arquitectura implica liberar los edificios de un destino fijo, permitiendo que alberguen usos cambiantes y simultáneos que respondan a las transformaciones de la ciudad contemporánea (*S, M, L, XL*, pp. 422-429). Teniendo en cuenta estas perspectivas, la estación puede ser repensada no solo como memoria histórica, sino como un nodo donde se encuentren la movilidad, el espacio público y la vida comunitaria, mejorando la fragmentación actual del sector y proyectando nuevas dinámicas urbanas sostenibles.

3. Marco teórico

El marco teórico que sustenta el proyecto Estación Parque La Sabana integra tres líneas conceptuales principales: la conservación del patrimonio ferroviario, la movilidad sostenible e intermodal, y el espacio público como infraestructura articuladora. La convergencia de estos tres enfoques permite comprender el valor urbano del conjunto, así como orientar una intervención coherente con los desafíos contemporáneos de la ciudad.

3.1 Patrimonio y conservación del paisaje urbano histórico

La intervención en bienes patrimoniales debe fundamentarse en los principios de conservación definidos por organismos internacionales como UNESCO e ICOMOS. El concepto de Paisaje Urbano Histórico (PUH) formulado por UNESCO (2011) plantea que el patrimonio no debe entenderse como un elemento aislado, sino como parte de un sistema territorial que integra valores materiales, inmateriales, ambientales y sociales. Esta perspectiva resalta la necesidad de abordar el patrimonio desde su relación con el contexto urbano, la memoria colectiva y la vida contemporánea.

Asimismo, los principios de la Carta de Venecia (1964) y de la Carta de Burra (2013) destacan la importancia de preservar la autenticidad y la integridad de los bienes culturales, entendidas como la permanencia de su materialidad, forma, diseño y relaciones espaciales. Autores como Françoise Choay (2001) subrayan que el patrimonio debe considerarse un recurso cultural dinámico, capaz de adaptarse a nuevas funciones sin perder su significado histórico.

En el contexto colombiano, el Ministerio de Cultura (2010) establece lineamientos claros para la intervención en bienes de interés cultural, enfatizando la conservación de los valores formales y tipológicos, así como la compatibilidad entre nuevos usos y la estructura patrimonial existente. La Estación de la Sabana, como Bien de Interés Cultural del ámbito nacional, requiere aplicaciones estrictas de estos criterios, especialmente respecto a la protección de su volumetría, fachada y memoria ferroviaria.

3.2 Movilidad sostenible e intermodalidad

La movilidad contemporánea se fundamenta en la integración de diferentes modos de transporte y en la creación de nodos intermodales que permitan transiciones eficientes entre sistemas (UITP, 2016). Desde esta perspectiva, los nodos de intercambio ya no son únicamente infraestructuras de movilidad, sino componentes urbanos capaces de estructurar actividades, potenciar el espacio público y generar cohesión territorial.

Autores como Peter Newman y Jeffrey Kenworthy (2006) destacan la importancia de la movilidad sostenible, basada en la reducción de barreras físicas, la prioridad al peatón y al transporte público, y la integración funcional entre los sistemas. Kevin Lynch (1960), desde la teoría de la forma urbana, enfatiza que estos nodos deben ser espacios legibles y conectados, capaces de orientar al usuario y facilitar recorridos intuitivos.

En Bogotá, documentos como el POT (2021) y el Plan Maestro de Movilidad establecen la necesidad de vincular los sistemas férreos —como el Regiotram y el Metro— con el transporte masivo y la red peatonal. La ubicación estratégica de la Estación de la Sabana dentro de la red metropolitana la posiciona como un punto idóneo para un nodo intermodal; sin embargo, la falta de integración actual entre sistemas evidencia la necesidad de una intervención que articule movilidad y espacio público.

3.3 Espacio público y parque lineal como infraestructura articuladora

El espacio público es considerado por autores como Jan Gehl (2010) y Jane Jacobs (1961) como la esencia de la vida urbana: el lugar donde se desarrollan las interacciones sociales, la actividad económica y la apropiación colectiva del territorio. Su calidad determina la vitalidad, seguridad y habitabilidad de la ciudad.

En el campo del urbanismo contemporáneo, los parques lineales son reconocidos como infraestructuras verdes que permiten articular sistemas ambientales, conectividad peatonal y regeneración urbana (Ahern, 2007). Estas intervenciones no solo incorporan naturaleza a la

ciudad, sino que organizan espacialmente las áreas que atraviesan mediante retículas de diseño, ejes funcionales y sistemas de plazas y senderos.

En Bogotá, el Manual de Espacio Público (DADEP, 2015) y las directrices del IDU promueven la creación de corredores verdes que integren movilidad sostenible, paisaje y accesibilidad universal. La retícula y los ejes que estructuran el parque lineal propuesto para la Estación de la Sabana responden directamente a estos lineamientos y permiten reconfigurar el predio como un espacio continuo, democrático y funcional.

4. Estado del arte

El presente estado del arte reúne cinco proyectos internacionales que abordan temas directamente relacionados con la propuesta Estación Parque La Sabana: la recuperación de infraestructura ferroviaria, la consolidación de nuevos usos culturales, la transformación de áreas industriales en parques urbanos, y el desarrollo de nodos intermodales. Estos referentes permiten identificar metodologías, estrategias y criterios de intervención aplicables al contexto bogotano, especialmente en la articulación entre patrimonio, espacio público y movilidad sostenible.

Los proyectos seleccionados representan tipologías diversas: parques postindustriales, estaciones ferroviarias históricas convertidas en equipamientos culturales, complejos urbanos reprogramados y nodos de transporte de gran escala. Este conjunto permite construir una visión comparada que fundamenta las decisiones proyectuales.

4.1 LANDSCAPE PARK DUISBURG NORD — LATZ + PARTNER



Ilustración 1. Vista aérea del proyecto de regeneración postindustrial Landscape Park Duisburg Nord. Tomado de Landschaftspark Duisburg-Nord, por Latz + Partner, 2002.



Ilustración 2. Detalle de la integración de estructuras industriales y vegetación en el proyecto Landscape Park Duisburg Nord. Adaptado de Landschaftspark Duisburg-Nord, por Latz + Partner, 2002.

Ubicado en Duisburg, Alemania, el Landscape Park Duisburg Nord es uno de los proyectos de regeneración postindustrial más emblemáticos del mundo. Diseñado por Latz + Partner desde 1991, transforma un antiguo complejo siderúrgico de 230 hectáreas en un gran parque público que combina paisaje, memoria e infraestructura industrial reutilizada. El proyecto conserva hornos, torres, vías férreas y estructuras metálicas, integrándolos con vegetación espontánea y nuevos recorridos peatonales y ciclistas. La intervención prioriza la preservación del carácter industrial y la incorporación de programas culturales, recreativos y ecológicos, demostrando que la memoria productiva puede convertirse en un espacio social contemporáneo.

El proyecto de Duisburg–Nord demuestra cómo un conjunto lleno de estructuras industriales antiguas puede transformarse en un parque vibrante sin perder su memoria. Allí, los restos de la industria —como chimeneas, tanques y plataformas— se aprovechan como miradores, jardines o puntos de encuentro, integrándose al recorrido del visitante. Esta manera de conservar y reutilizar lo existente es muy útil para la Estación de la Sabana, porque muestra cómo las vías férreas, los vacíos y las naves históricas pueden formar parte del nuevo parque sin necesidad de desaparecer, permitiendo que la historia del tren siga presente dentro de un espacio público renovado.

4.2 Museo del Ferrocarril de Madrid – Estación de Delicias



Ilustración 3. Fachada de la histórica Estación de Delicias, actual Museo del Ferrocarril de Madrid. Adaptado de Visita al Museo del Ferrocarril de Madrid [Video], por Destino y Sabor, 2021.



Ilustración 4. Nave central de la Estación de Delicias, sede del Museo del Ferrocarril, mostrando la colección de locomotoras y coches de viajeros. Adaptado de El Museo, por Fundación de los Ferrocarriles Españoles. s.f.

El Museo del Ferrocarril de Madrid se ubica en la histórica Estación de Delicias, una gran nave de hierro inaugurada en 1880 y adaptada a museo en 1984. Este proyecto es un ejemplo de reutilización patrimonial en el que se conserva la volumetría, la estructura metálica y la espacialidad original de la estación para albergar la colección ferroviaria española. Las antiguas vías funcionan como soporte expositivo para locomotoras, vagones y piezas técnicas, mientras

que los espacios auxiliares se transforman en áreas educativas y culturales. La intervención mantiene el carácter industrial del edificio y lo convierte en un equipamiento cultural de alto valor histórico.

El Museo del Ferrocarril evidencia cómo una estación antigua puede revitalizarse si se convierte en un lugar cultural abierto a la comunidad. Sus naves restauradas albergan exhibiciones, talleres y espacios donde se muestran trenes y piezas ferroviarias, permitiendo que los visitantes se acerquen de manera directa al pasado del ferrocarril. Este enfoque es valioso para la Estación de la Sabana, porque inspira el uso de los edificios existentes como espacios culturales que no solo conserven la memoria férrea, sino que la hagan parte activa del recorrido y de las actividades del parque.

4.3 Matadero Madrid – Centro de creación contemporánea



Ilustración 5. Vista exterior del complejo de Matadero Madrid, centro de creación contemporánea, que conserva su identidad histórica. Adaptado de Matadero Madrid: Cultural transformation project, por Urban Next, 2011.



Ilustración 6. Interior de las naves del Matadero Madrid, centro de creación contemporánea. Adaptado de El Área de Cultura cederá gratuitamente para rodajes los centros culturales y espacios..., por Ayuntamiento de Madrid, 2020.

Matadero Madrid es un antiguo matadero y mercado de ganado construido entre 1911 y 1925, reconvertido desde 2006 en un amplio complejo cultural. El proyecto mantiene la identidad neo-mudéjar del conjunto y propone intervenciones contemporáneas diferenciadas y reversibles, permitiendo que las naves se adapten a programas artísticos, expositivos y educativos. La estrategia se basa en preservar el carácter industrial, potenciar los patios y vacíos existentes e integrar el complejo con el parque Madrid Río. Matadero es hoy un referente internacional de reutilización patrimonial y gestión cultural urbana.

Matadero Madrid muestra cómo un conjunto industrial en desuso puede convertirse en un centro cultural dinámico sin perder su carácter original. Allí, las intervenciones nuevas son

ligeras y contemporáneas, lo que permite que la arquitectura histórica siga siendo protagonista mientras se habilitan espacios flexibles para teatro, arte y actividades comunitarias. Además, su integración con el parque exterior genera un corredor abierto y accesible. Este proyecto sirve como referencia directa para la Sabana, especialmente para la creación de pabellones culturales y zonas de encuentro que dialoguen con la arquitectura existente y activen el parque.

4. 4 Estación de Atocha – Madrid



Ilustración 7. Fachada y entorno urbano de la Estación Puerta de Atocha, que combina la nave histórica y las ampliaciones posteriores (R. Moneo). Adaptado de Estación Puerta de Atocha, por FMA, s.f.



Ilustración 8. Jardín tropical dentro de la marquesina histórica, resultado de la remodelación de la Estación de Atocha por Rafael Moneo. Adaptado de Rafael Moneo diseñará la ampliación de la estación de Atocha en Madrid, por J. García Librero, 2018.

La Estación de Atocha combina la restauración de la nave ferroviaria histórica del siglo XIX con una importante ampliación contemporánea diseñada por Rafael Moneo en 1992. La intervención conserva la estructura de hierro original y la transforma en un gran espacio público interior mediante la creación del jardín tropical, mientras la nueva terminal subterránea organiza los flujos del AVE, cercanías y metro. El proyecto destaca por integrar arquitecturas de diferentes épocas y por consolidarse como uno de los principales nodos intermodales de Europa, articulando transporte, espacio público y patrimonio.

La Estación de Atocha es un ejemplo claro de cómo un edificio patrimonial puede convivir armónicamente con una infraestructura moderna de transporte. Su nave histórica se mantiene como un gran espacio público mientras que las nuevas áreas de movilidad se integran de forma ordenada para no alterar su carácter. Su manera de organizar los flujos, los accesos y las conexiones entre distintos modos de transporte es muy útil para tu proyecto, pues orienta cómo la estación soterrada, el parque y los edificios de la Sabana pueden funcionar juntos de manera eficiente y sin perder su identidad histórica.

4.5 Nairobi Central Station – Kenya Railways + Atkins + Arup



Ilustración 9. Render aéreo del masterplan para la renovación de la estación central de Nairobi. Adaptado de Atkins Unveils Design for the New Nairobi Central Station in Kenya, por F. Castro, 2022.



Ilustración 10. Diseño de los espacios públicos y de la cubierta de la estación, buscando crear un lugar de encuentro abierto e integrado con el skyline de la ciudad. Adaptado de Atkins reveals design for Nairobi Central Station..., por T. Ravenscroft, 2022.

La Nairobi Central Station es un proyecto contemporáneo de escala metropolitana que transforma la estación ferroviaria existente en un nodo intermodal regional. Desarrollado desde 2020 por Atkins, Arup y Kenya Railways, el plan maestro abarca 425.000 m² y propone integrar trenes urbanos y regionales con sistemas BRT, movilidad peatonal y nuevos espacios públicos. Además de reorganizar la infraestructura ferroviaria, el proyecto crea corredores verdes, plazas y un distrito urbano de uso mixto, convirtiendo la estación en un motor de renovación urbana y económica para Nairobi.

Nairobi Central Station muestra cómo una estación puede convertirse en un espacio urbano activo donde la movilidad, el paisaje y la vida cotidiana se encuentran. Sus plazas amplias, corredores verdes y espacios abiertos hacen que el lugar no sea solo un punto de paso, sino un sitio para quedarse y disfrutar. Este enfoque es especialmente relevante para la Estación de la Sabana, porque respalda la idea de un parque que se conecta con el transporte y genera actividad alrededor, convirtiendo la estación en un motor de transformación urbana y en un espacio que invita a la permanencia.

5. Estación de la Sabana

La Estación de la Sabana constituye uno de los conjuntos ferroviarios más representativos de Bogotá, tanto por su valor histórico y patrimonial como por su localización en un sector central de la ciudad. Su presencia ha marcado el desarrollo urbano del área y, pese al paso del tiempo y al abandono, sigue siendo un referente espacial y simbólico.



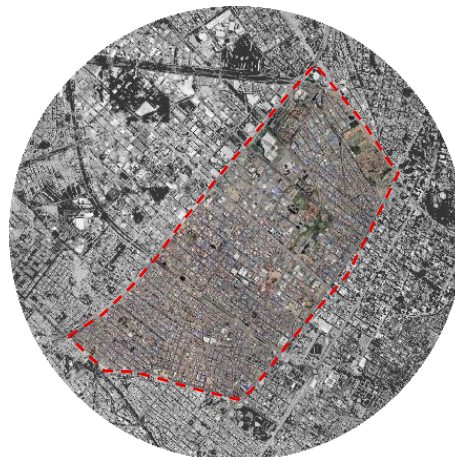
*Ilustración 11. Vista aérea de la Estación de la Sabana en el centro de Bogotá.
Fuente: Volando en Drone (2020). Recuperado de
<https://www.youtube.com/c/VolandoenDrone>*

5.1 Contexto urbano

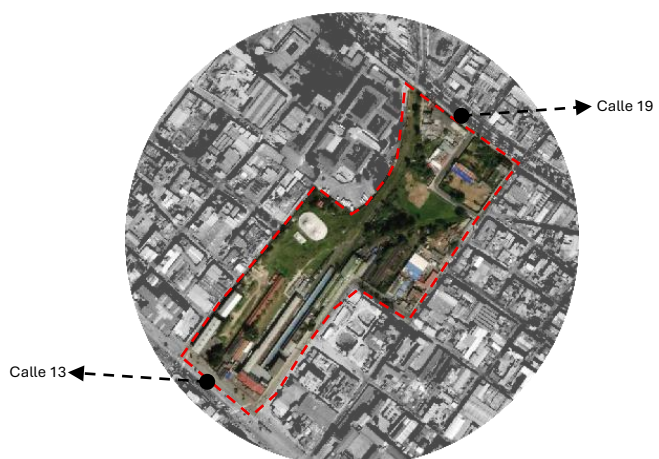
La Estación de la Sabana se ubica en el centro de Bogotá, en la localidad de Los Mártires, sobre la Calle 13 con Carrera 18. El predio comprende un conjunto de más de veinte edificaciones vinculadas a la antigua operación ferroviaria, entre ellas bodegas, talleres y oficinas, con la estación de estilo neoclásico francés como pieza principal. Aunque actualmente presenta un alto grado de deterioro y abandono, mantiene su valor como Bien de Interés Cultural de carácter nacional y como referente histórico del sistema ferroviario colombiano. Su entorno inmediato concentra una mezcla de actividades residenciales, comerciales e institucionales, además de una fuerte presencia de comercio informal, lo que refuerza su carácter urbano diverso y complejo.



*Ilustración 12. Bogotá, Colombia
Elaboración propia a partir de una captura
de pantalla adaptada de Google Earth.*



*Ilustración 13. Localidad Los Mártires
Elaboración propia a partir de una captura
de pantalla adaptada de Google Earth.*



*Ilustración 14. Estación de la Sabana
Elaboración propia a partir de una captura
de pantalla adaptada de Google Earth.*

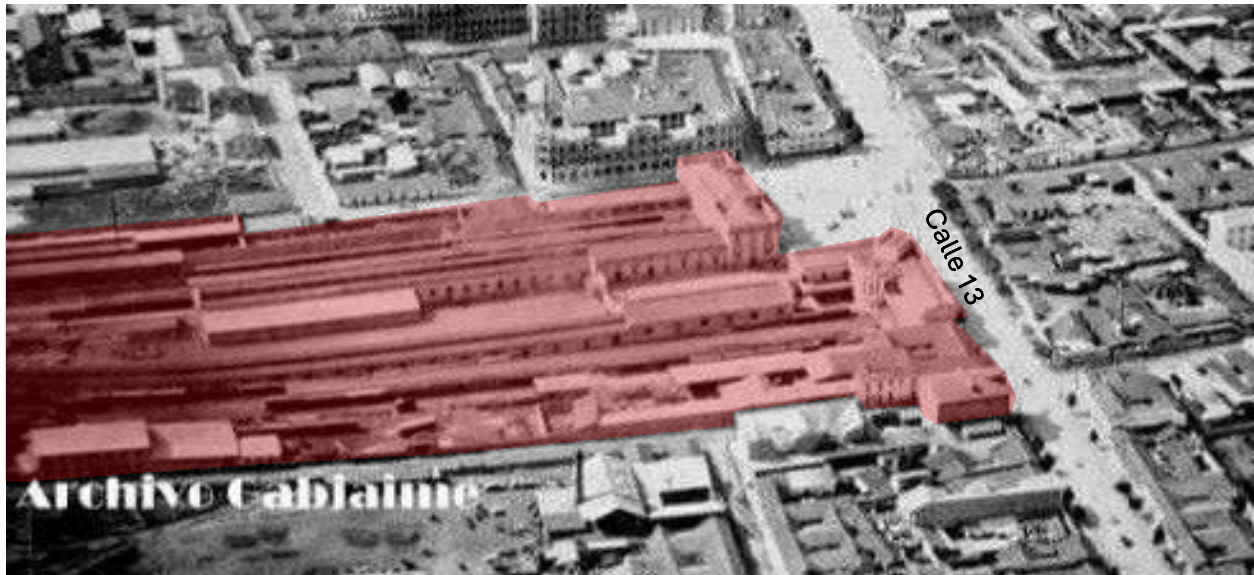
5.2 Historia

La Estación de la Sabana fue inaugurada en 1917 como parte del proceso de consolidación del sistema ferroviario en Colombia. Su diseño estuvo a cargo del arquitecto inglés William Lidstone, el cual ideó un edificio de estilo neoclásico con influencia republicana, caracterizado por su monumentalidad y su capacidad para representar el espíritu de modernización que atravesaba la ciudad en la primera parte del siglo XX. Desde su apertura, la estación se consolidó como el principal terminal ferroviario de Bogotá, articulando las rutas que conectaban la capital con distintas regiones del país y convirtiéndose en un referente de progreso urbano y económico.



Ilustración 15. Estación de pasajeros y Estación del Sur, durante la primera mitad del siglo XX.

Fuente: Archivo General de la Nación, recuperado de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_sabana.htm

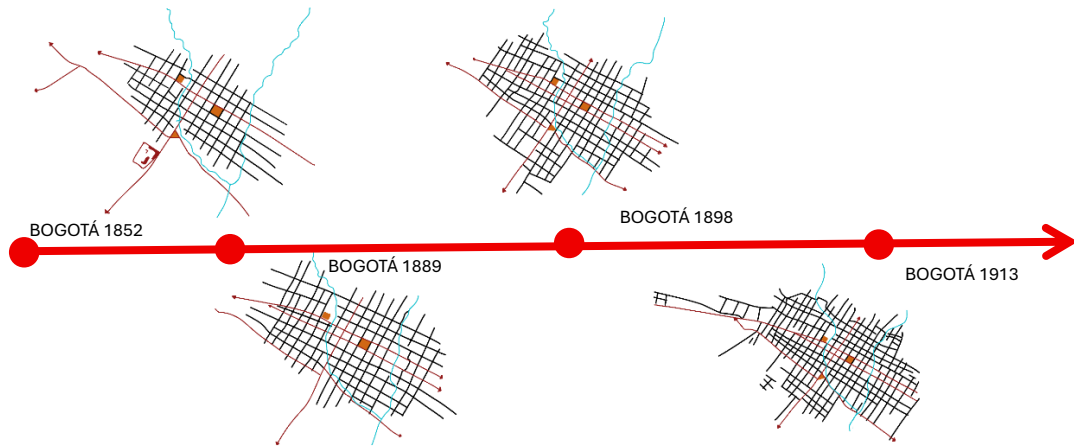


*Ilustración 16. Vista aérea Estación de la Sabana.
La autoría se desconoce. Tomado de Pinterest.*



*Ilustración 17. Vista aérea Estación de la Sabana.
La autoría se desconoce. Tomado de Pinterest.*

Durante gran parte de la primera mitad del siglo XX, la estación funcionó como el corazón del sistema ferroviario colombiano. Allí convergían trenes de pasajeros y de carga, lo que generaba una intensa dinámica de movilidad y comercio. Su ubicación estratégica en el centro de Bogotá la convirtió en un espacio de encuentro ciudadano, donde se entrecruzaban las dinámicas de transporte con actividades económicas, sociales y culturales. En este periodo, la Estación de la Sabana fue símbolo de desarrollo y uno de los equipamientos más representativos de la ciudad, al mismo tiempo que proyectaba la importancia del ferrocarril como motor de integración nacional.



Fase Inicial (Pre-1944): Crecimiento urbano moderado con el ferrocarril como un factor importante en la configuración de la ciudad.



Fase Acelerada (1944–80): Durante este periodo se produjo un crecimiento urbano masivo y desbordante, en el que la infraestructura férrea dejó de ser el principal eje de expansión de la ciudad.

Ilustración 18. Línea de tiempo: Crecimiento del Ferrocarril de la Sabana. Adaptado de Arquitectura en clave de Patrimonio: Estación de la Sabana, por A. V. Ávila Díaz y Y. D. Castillo, 2024, Universidad Nacional de

A partir de la segunda mitad del siglo XX, el ferrocarril comenzó a perder protagonismo frente al transporte por carretera, que recibió mayor impulso político y económico. Este cambio redujo progresivamente las operaciones ferroviarias y debilitó la importancia de la estación como nodo de movilidad en Bogotá. Mientras las rutas férreas se cerraban o deterioraban, los edificios complementarios del conjunto fueron quedando en desuso y el predio empezó a mostrar signos de abandono.



*Ilustración 19. Estación después de las modificaciones por la expansión de la calle 13.
La autoría se desconoce. Tomado de Pinterest.*

Hacia finales del siglo XX e inicios del XXI, el conjunto ferroviario enfrentaba un evidente estado de deterioro. Muchas de sus edificaciones se encontraban en ruinas o sin un uso definido, y aunque el edificio principal fue declarado Bien de Interés Cultural, las intervenciones realizadas no fueron suficientes para garantizar su conservación activa. La desconexión con la ciudad y la falta de políticas claras para su revitalización consolidaron su condición de espacio residual, ajeno a las dinámicas sociales y urbanas de su entorno inmediato. No obstante, su valor histórico y simbólico se mantiene vigente, lo que abre la posibilidad de resignificar la estación como parte activa de la vida contemporánea de Bogotá.

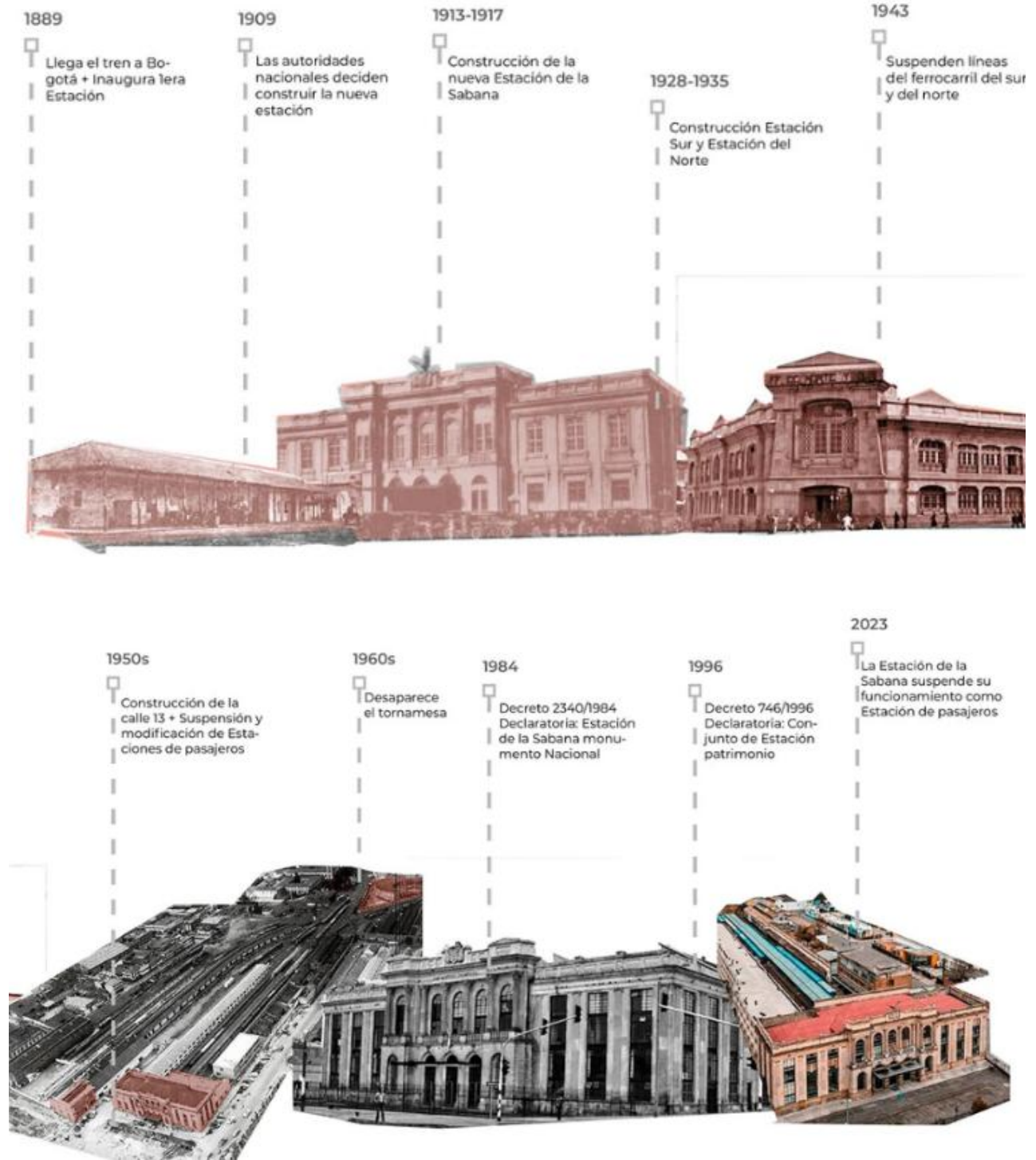


Ilustración 20. Línea de tiempo de la Estación

Tomado de *Arquitectura en clave de Patrimonio: Estación de la Sabana*, por A. V. Ávila Díaz y Y. D. Castillo, 2024, Universidad Nacional de Colombia.

5.3 Estado actual del complejo ferroviario

3.3.1 Usos del suelo y dinámicas urbanas

El sector en el que se encuentra ubicada la estación presenta una alta diversidad de usos. Se encuentran funciones tanto residenciales como comerciales, de servicios e institucionales, que generan una actividad urbana continua. Sin embargo, el comercio informal adquiere un peso significativo en el área, ocupando tanto el espacio público como las edificaciones de menor escala.

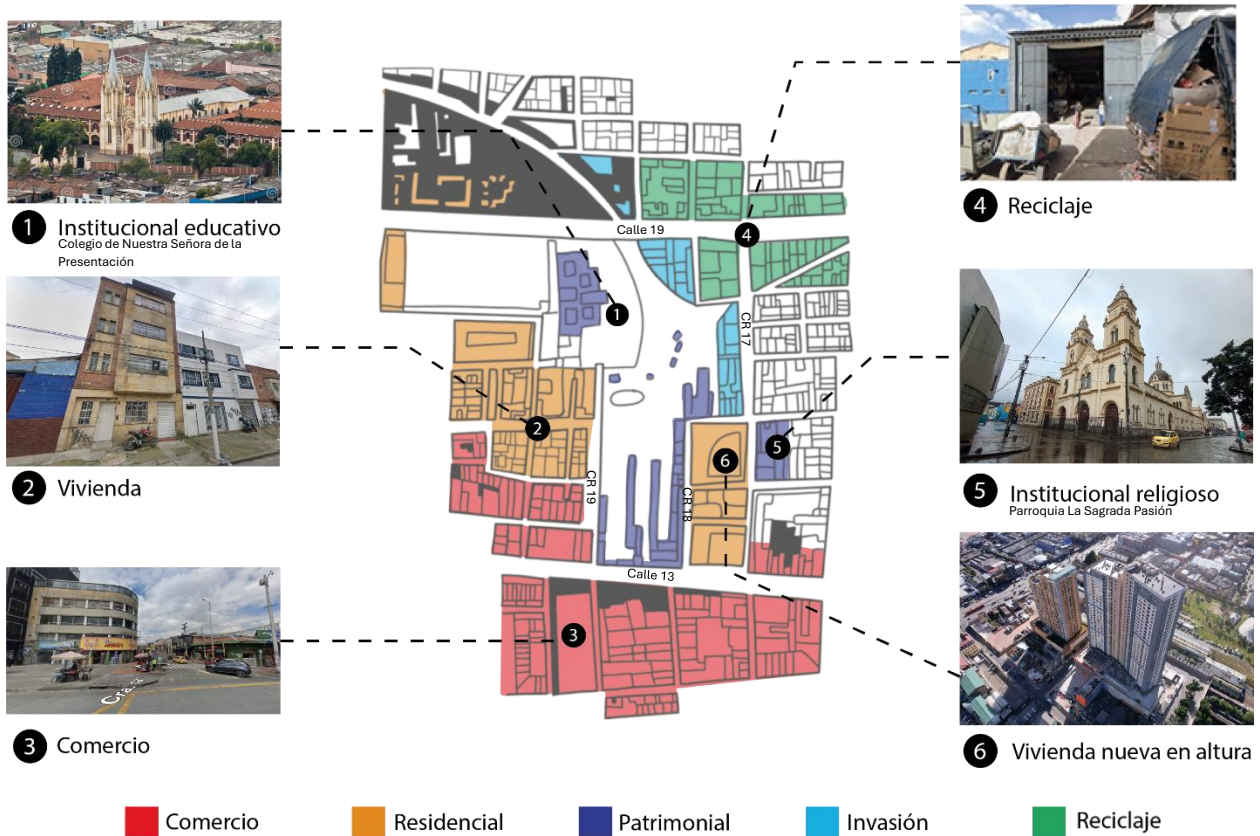


Ilustración 21. Usos del suelo.
Elaboración propia

3.3.2 Espacio público

El espacio público cercano a la estación es limitado tanto en cantidad como en calidad. La mayor parte corresponde a vías congestionadas, andenes reducidos y áreas sin usar poco aprovechadas, lo que disminuye la oportunidad de encuentro ciudadano y movilidad peatonal. La carencia de zonas verdes resalta la falta de espacios abiertos para la recreación y el descanso.



Ilustración 22. Espacio público.

Tomado de *Arquitectura en clave de Patrimonio: Estación de la Sabana*, por A. V. Ávila Díaz y Y. D. Castillo, 2024, Universidad Nacional de Colombia.

5.3.3 Contexto físico y edificado

El tejido construido que rodea la estación se caracteriza por su heterogeneidad. Conviven edificaciones de valor patrimonial, viviendas de baja altura, edificaciones comerciales y construcciones en distintos estados de conservación. Esta mezcla genera una imagen fragmentada, donde coexisten expresiones arquitectónicas de diferentes épocas y materiales, reflejo de la evolución urbana desordenada del área central de la ciudad.

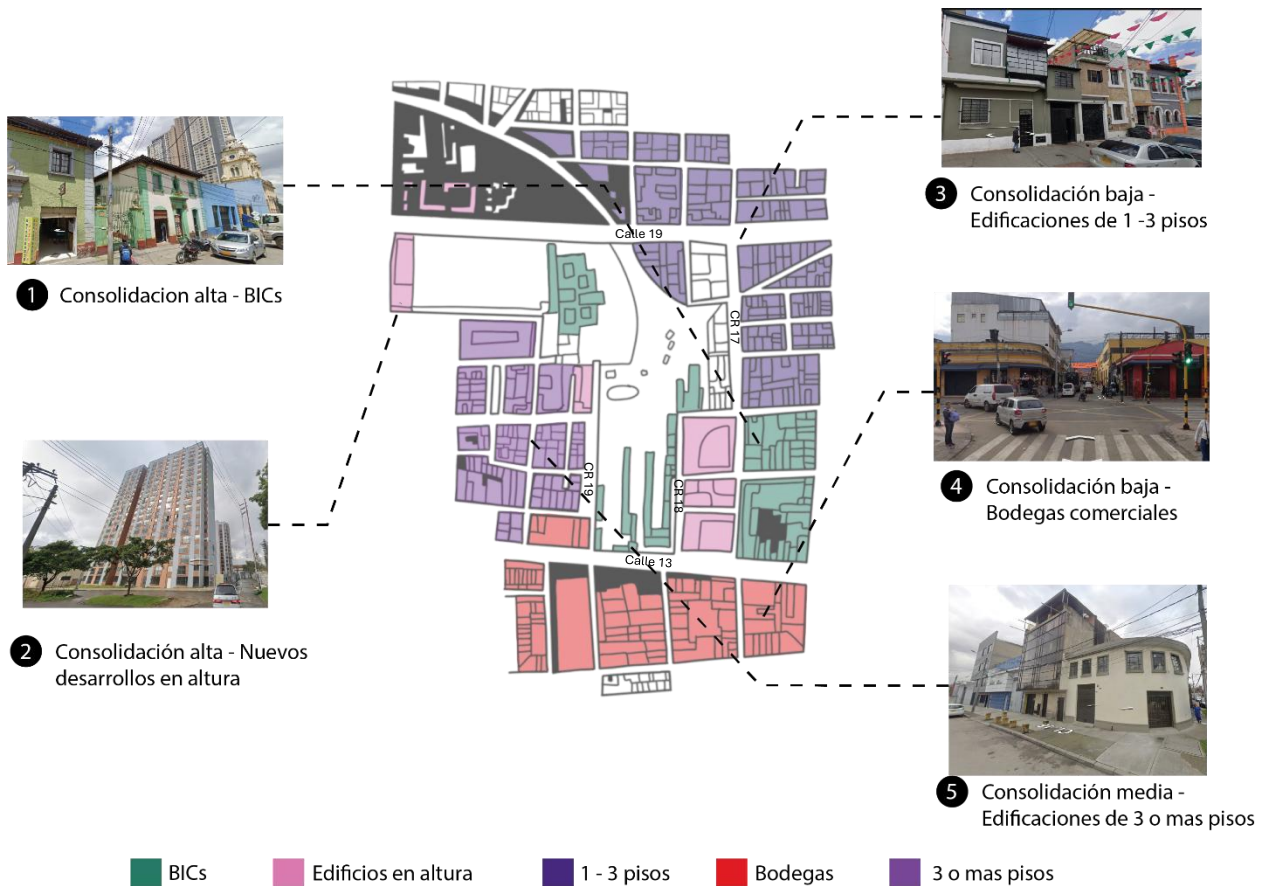
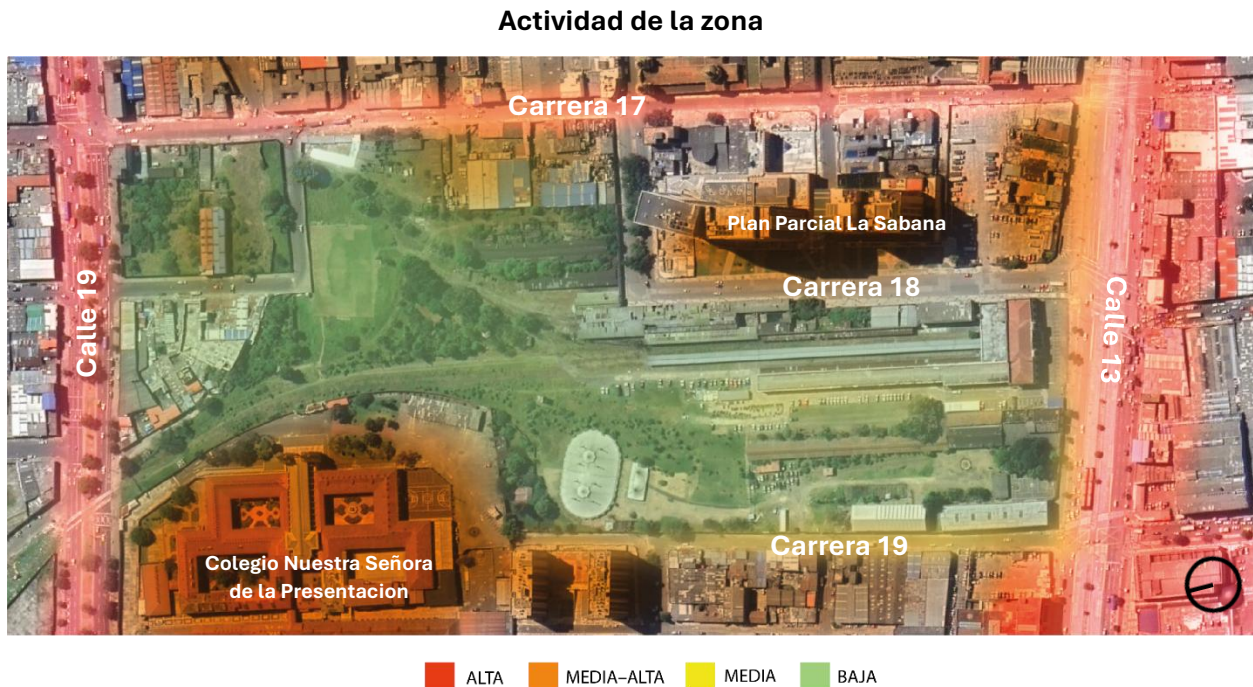


Ilustración 23. Estado de la arquitectura.
Elaboración propia

5.3.4 Dinámicas sociales

La localidad de Los Mártires se caracteriza por su alta densidad poblacional y por la alta presencia de población flotante vinculada a las actividades comerciales y de transporte. Estas dinámicas hacen que el sector se un espacio diverso y activo, aunque también generan una ocupación abundante del espacio urbano. La interacción constante entre residentes, comerciantes y población flotante configura un entorno complejo, en el cual la estación de la sabana permanece como un elemento aislado en medio de las actividades constantes de la ciudad.



*Ilustración 24. Mapa de calor del entorno inmediato de la Estación de la Sabana.
Elaboración propia*

Este gráfico representa la intensidad de las dinámicas sociales en el entorno de la Estación de la Sabana. Los tonos rojos indican las zonas de mayor actividad urbana, especialmente en los costados que concentran comercio, tránsito y flujos peatonales. Los amarillos y verdes señalan áreas de actividad media y baja, mostrando cómo las dinámicas se diluyen hacia el parque y la franja ferroviaria. En conjunto, el mapa permite leer de forma visual cómo se distribuyen y contrastan los usos, las movilidades y la vitalidad del sector.

5.4 Condiciones actuales del conjunto

El conjunto ferroviario de la Estación de la Sabana refleja un proceso de abandono urbano que ha debilitado progresivamente su valor patrimonial. Aunque conserva la declaratoria como Bien de Interés Cultural de carácter nacional y mantiene su relevancia como referente histórico del sistema ferroviario colombiano, gran parte de sus edificaciones se encuentran en estado de deterioro, ruina o desuso. Esta situación evidencia no solo el desgaste producido por el tiempo y la falta de mantenimiento, sino también la desconexión entre el conjunto y las dinámicas actuales de la ciudad. La estación, que alguna vez fue símbolo de modernización y progreso, hoy permanece marginada y fragmentada, reducida a un patrimonio pasivo más que a un recurso vivo en la memoria y el presente urbano.

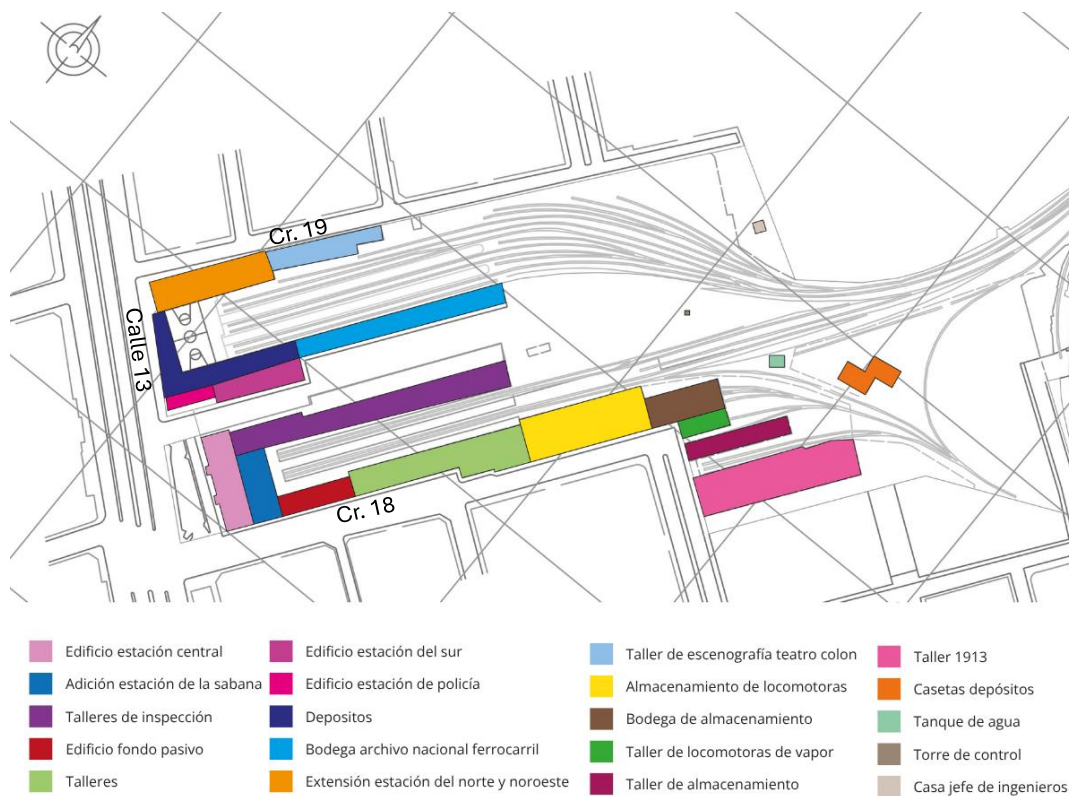


Ilustración 25. Inventario de edificaciones que conforman el conjunto ferroviario de la Estación de la Sabana.
Elaboración propia

5.4.1 Estado material de las edificaciones

El conjunto evidencia condiciones físicas muy desiguales. Mientras el edificio principal conserva su estructura y gran parte de su presencia urbana, presenta fachadas deterioradas y signos de desgaste por el paso del tiempo. En contraste, varias bodegas, talleres y depósitos muestran deterioro avanzado, cubiertas colapsadas o intervenciones precarias que han desvirtuado su integridad original. Esta situación genera un paisaje fragmentado, donde los contrastes entre edificios relativamente estables y otros en estado ruinoso hacen evidente el abandono prolongado.

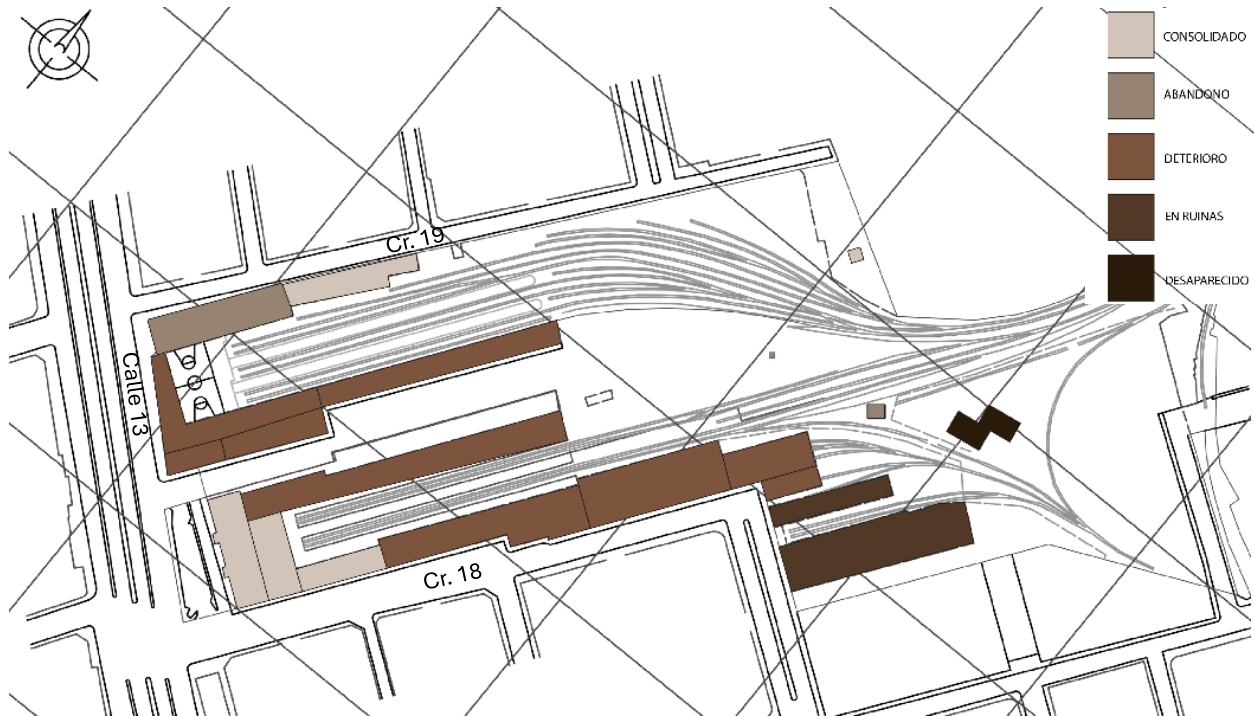


Ilustración 26. Estado de conservación de las edificaciones del conjunto ferroviario.
Elaboración propia

5.4.2 Valor patrimonial

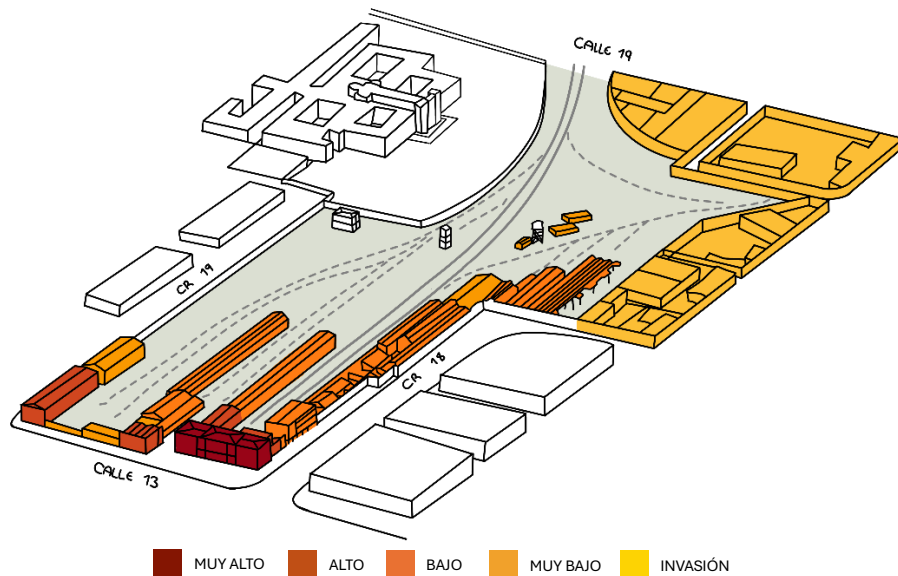


Ilustración 27. Clasificación del Valor Patrimonial del Conjunto Estación de la Sabana.
Elaboración propia

La clasificación del valor patrimonial del conjunto se analiza a partir del significado histórico, arquitectónico y urbano de cada una de las edificaciones que conforman el conjunto ferroviario.

- El nivel MUY ALTO corresponde a las estructuras esenciales del complejo, especialmente el edificio de la Estación de Pasajeros, cuya condición de Bien de Interés Cultural exige conservar íntegramente su forma, materialidad y carácter.
- El nivel ALTO agrupa las edificaciones que acompañan las vías férreas y los primeros cuerpos construídos sobre la Calle 13 los cuales son fundamentales para mantener la continuidad histórica y coherencia del conjunto.
- En el nivel BAJO se encuentran construcciones del conjunto que no poseen un valor individual destacado, como talleres o almacenes.
- El nivel MUY BAJO (naranja claro) incluye inmuebles con escaso valor patrimonial, como nuevas edificaciones o las que esta desaparecidas casi por completo.
- La INVASIÓN (amarillo) identifica edificaciones o anexos que ocupan de forma inadecuada áreas públicas o zonas protegidas.

5.4.3 Uso y apropiación actual

Hoy en día, el conjunto ferroviario presenta usos fragmentados y, en su mayoría, marginales. Algunos espacios han sido adaptados de manera temporal para actividades puntuales, mientras que gran parte de las edificaciones permanecen vacías o en desuso. La ausencia de un programa estable de actividades ha debilitado su integración con la vida urbana y ha reforzado la percepción de abandono, reduciendo el potencial del predio como espacio de encuentro y participación ciudadana.

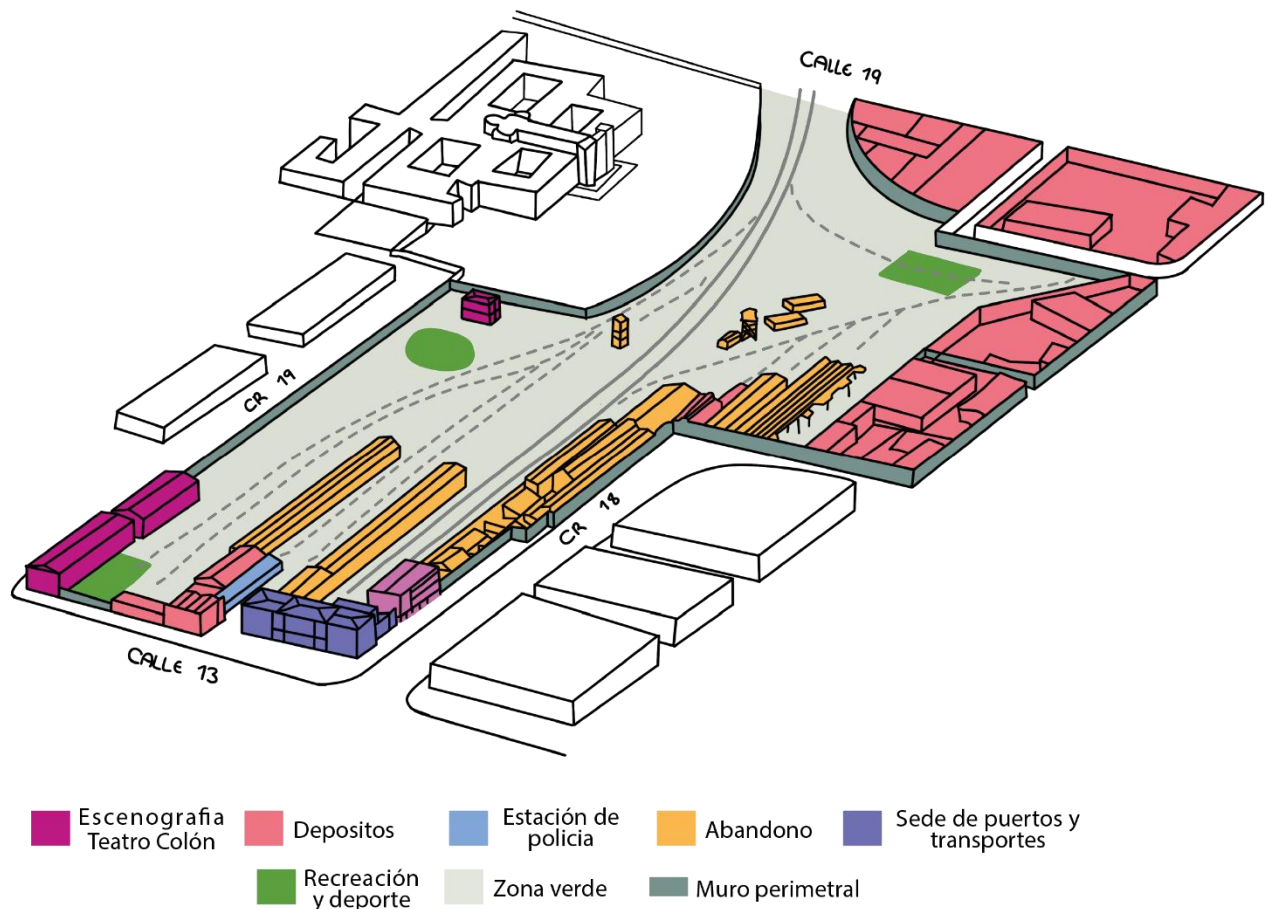


Ilustración 28. Funcionamiento actual del complejo de la estación.

Adaptado de *Arquitectura en clave de Patrimonio: Estación de la Sabana*, por A. V. Ávila Díaz y Y. D. Castillo, 2024, Universidad Nacional de Colombia.

5.5 Ejes de análisis

Del análisis del lugar se pueden extraer dos ejes fundamentales a resolver por medio de la propuesta, los cuales dan pie a las posibles estrategias y oportunidades de transformación en relación con la ciudad.



Ilustración 29. Diagrama diagnóstico movilidad y espacio público.
Elaboración propia.

5.5.1 Movilidad

La Estación de la Sabana se localiza en un punto estratégico dentro de la red de transporte de Bogotá, donde convergen proyectos de gran escala como el Regiotram, el metro, las troncales de TransMilenio y la red del SITP, lo que le otorga un alto potencial para consolidarse como un nodo intermodal capaz de articular flujos provenientes de distintas zonas de la ciudad y de la región. Sin embargo, esta condición se ve limitada por varios conflictos de integración: el Regiotram no reconoce ni articula la red férrea existente, la estación carece de conexión directa con la futura red de metro y, en general, los diferentes sistemas de movilidad no establecen vínculos efectivos con el conjunto ferroviario, perpetuando su aislamiento dentro del sistema urbano.

5.5.2 Espacio Público

Se evidencia un conflicto en torno al predio de la Estación de la Sabana, ya que, a pesar de su extensión y potencial para consolidarse como un pulmón verde urbano, este ha sido ignorado tanto en la práctica como en los planes de manejo patrimonial. Actualmente, el conjunto permanece cerrado y desaprovechado, mientras que el sector enfrenta un déficit de espacio público, situación que se agrava por el aumento poblacional derivado de los nuevos proyectos de vivienda en la zona. A ello se suma la falta de integración del predio en los planes PEMP, lo que ha perpetuado su aislamiento dentro de la dinámica urbana.

6. Proyecto

6.1 Fundamentación de la propuesta

El proyecto Estación Parque La Sabana se plantea como una estrategia integral de recuperación, reutilización y reprogramación del conjunto ferroviario, con el propósito de transformar un predio patrimonial deteriorado en un espacio activo que articule movilidad, memoria y espacio público. A partir del diagnóstico urbano y del análisis del estado actual de las edificaciones, la propuesta aborda tres frentes principales: la rehabilitación del patrimonio construido, la consolidación de un gran parque lineal que conecte la Calle 13 con la Calle 19, y la implementación de un sistema ferroviario soterrado que permita restituir la función original del lugar sin afectar su valor arquitectónico. Esta visión integra de manera coherente la historia ferroviaria, las dinámicas contemporáneas de movilidad y las necesidades sociales y culturales del sector, convirtiendo la Estación de la Sabana en un nuevo nodo intermodal y en un referente urbano para Bogotá.

EL PREDIO



Ilustración 30. Localización de la Estación de la Sabana dentro de su contexto inmediato.
Elaboración propia a partir de una captura de pantalla adaptada de Google Earth.

6.2 Estrategias de intervención

Las estrategias de intervención se estructuran a partir de una lectura conjunta del lugar, orientada a recuperar el valor patrimonial del conjunto y activar la Estación de la Sabana como un nodo urbano, cultural y de movilidad.

La primera estrategia consiste en la consolidación del parque lineal, concebido como un eje de espacio público que conecta la Calle 13 con la Calle 19 y reordena las dinámicas peatonales del sector. Este corredor verde permite liberar el plano urbano, mejorar la accesibilidad y construir un paisaje continuo que articula la estación con su entorno inmediato.

La segunda estrategia corresponde a la recuperación y reorganización del patrimonio construido, en la cual se integran los edificios históricos conservados con nuevas edificaciones propuestas. Esta operación permite reactivar el conjunto mediante usos culturales, educativos y de servicio, garantizando la permanencia del valor patrimonial al tiempo que introduce programas contemporáneos que fortalecen la vitalidad del lugar.

Finalmente, la tercera estrategia plantea la implementación de la estación de tren soterrada, una operación que restituye la función ferroviaria sin imponer barreras urbanas en la superficie. El soterramiento libera suelo para espacio público, minimiza el impacto de la infraestructura sobre el paisaje y facilita la articulación con redes futuras como el Regiotram, el metro y otros sistemas de transporte.

En conjunto, estas tres estrategias se complementan para transformar la Estación de la Sabana en un espacio activo, accesible y conectado, capaz de integrar patrimonio, movilidad y espacio público en una propuesta coherente y sostenible.

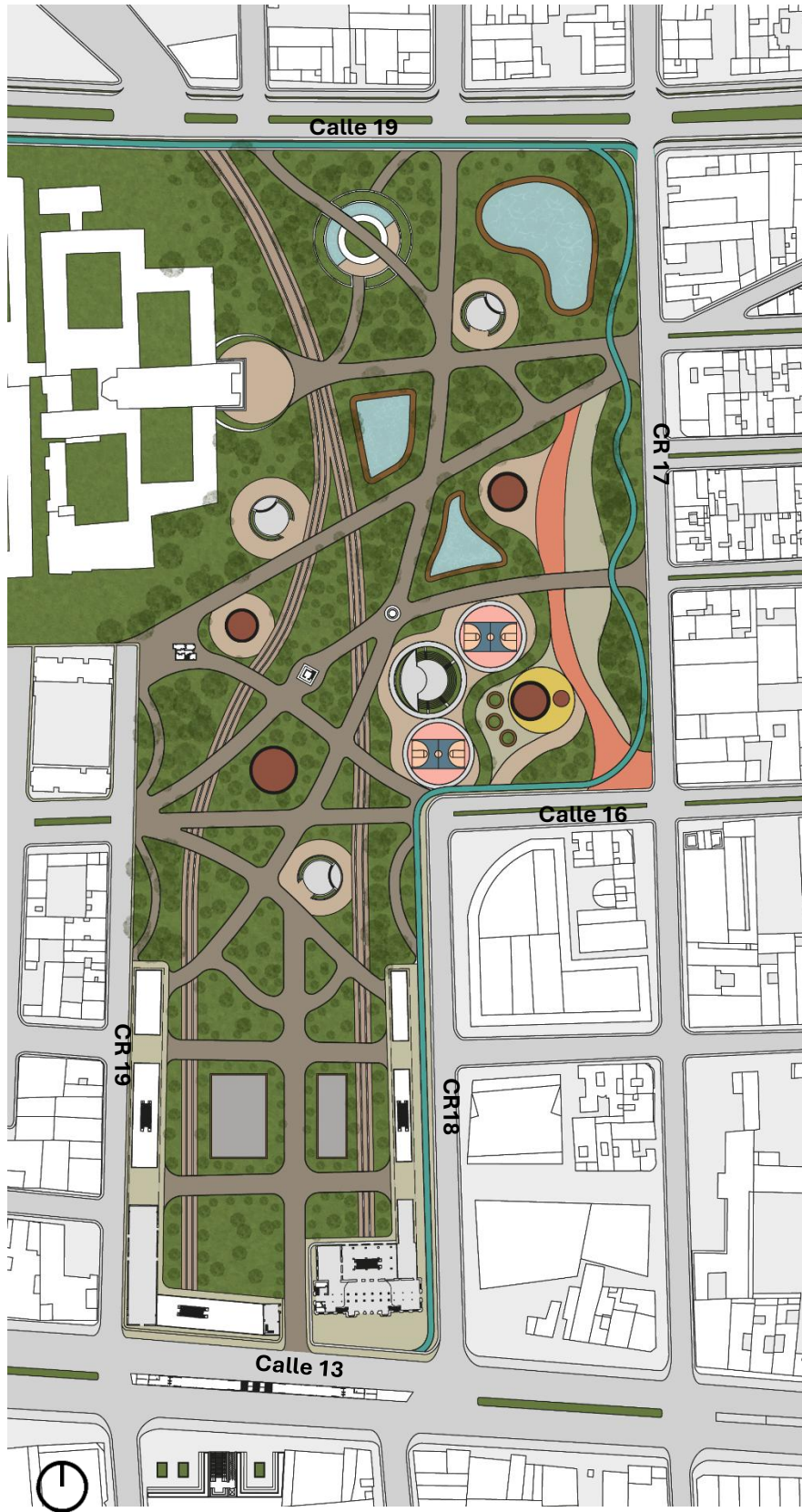


Ilustración 31. Planta propuesta Estación parque la Sabana.
Elaboración propia.

6.3 Parque lineal

El parque lineal propuesto constituye el elemento estructurante del proyecto, funcionando como el eje norte-sur que conecta la Calle 13 con la Calle 19 y articula el conjunto patrimonial con su entorno urbano.

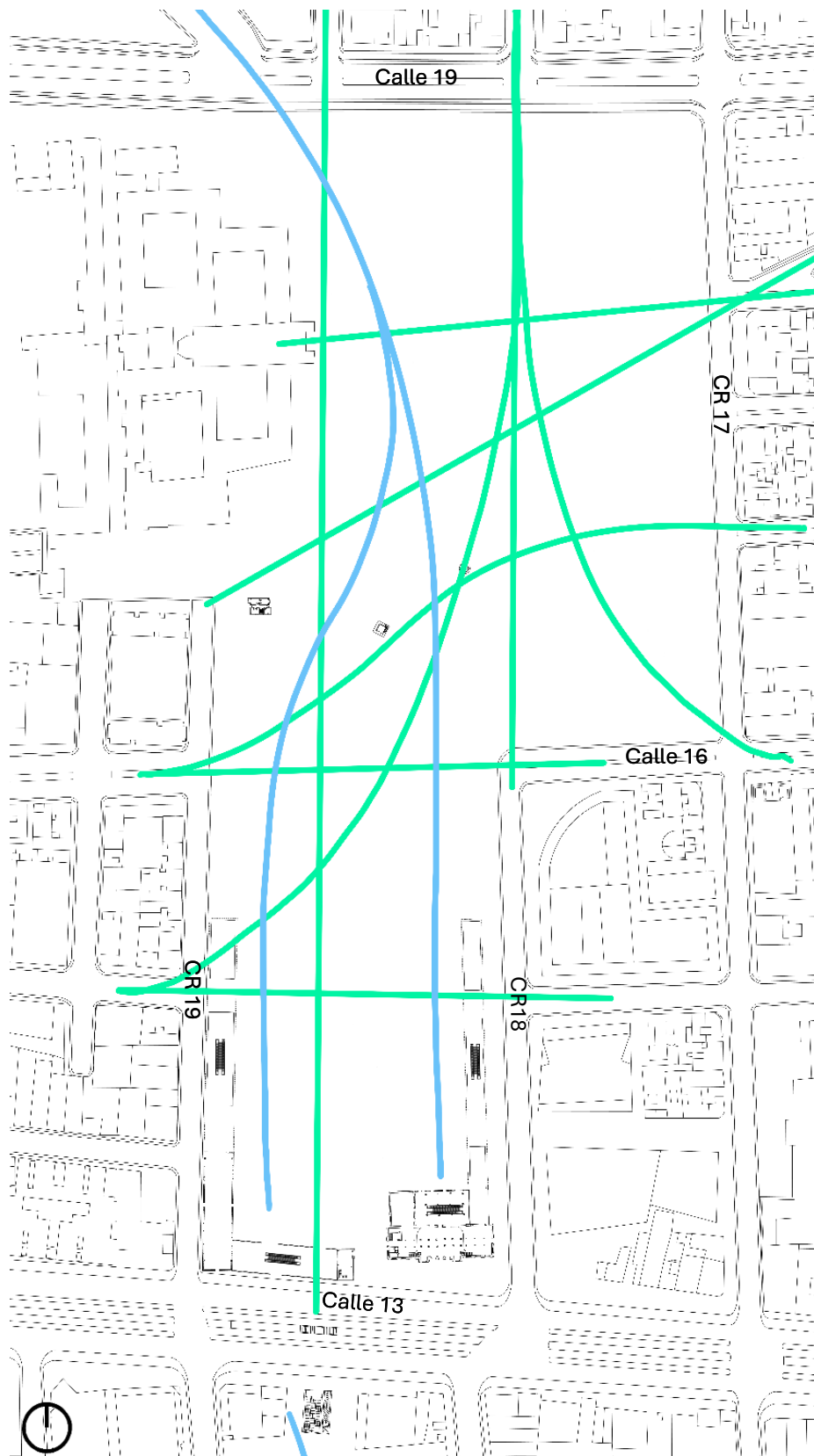
Su diseño parte del establecimiento de una retícula de ordenamiento, la cual organiza el espacio público, define la disposición de los recorridos y orienta la ubicación de los distintos programas y zonas de permanencia.

Esta retícula funciona como un sistema regulador que permite integrar las preexistencias urbanas, los edificios patrimoniales y las nuevas edificaciones propuestas, garantizando un trazado coherente y una lectura clara del parque como un espacio continuo y articulado.


6.3.1 Retícula del parque

La retícula empleada para el diseño del parque se basa en una modulación regular derivada de las proporciones del conjunto ferroviario y de la geometría de los ejes urbanos circundantes. Este sistema modular organiza la posición de los senderos, plazas, jardines y áreas programáticas, permitiendo un equilibrio entre orden y flexibilidad.

La retícula facilita la integración del patrimonio construido al asegurar alineaciones, visuales y relaciones espaciales consistentes entre los edificios existentes, los nuevos volúmenes y el corredor verde. Asimismo, permite jerarquizar los recorridos principales y secundarios, estructurar el paisajismo y definir los espacios destinados a actividades culturales y deportivas.



Ejes de orden

 Ejes viales

 Ejes vías antiguas

Ilustración 32. Reticula de orden del parque.
Elaboración propia.

6.3.2 Ejes articuladores del parque

El parque lineal se estructura a partir de tres ejes articuladores que organizan su funcionamiento y definen su integración con el conjunto patrimonial y con la dinámica urbana del sector. Estos ejes (movilidad, espacio público y cultura) permiten ordenar el proyecto de manera coherente, garantizando accesibilidad, continuidad paisajística y activación programática.

6.3.2.1 Eje de movilidad

El eje de movilidad establece la estructura operativa del parque, articulando los diferentes flujos peatonales y garantizando la conexión entre la Calle 13, la Calle 19 y los sistemas de transporte presentes y futuros. Este eje organiza los recorridos principales, resuelve las transiciones de nivel, mejora la permeabilidad del predio y facilita la vinculación con el Regiotram, el metro y la red de transporte público local. Su función es consolidar un corredor accesible y eficiente que permita el tránsito continuo a través del parque.

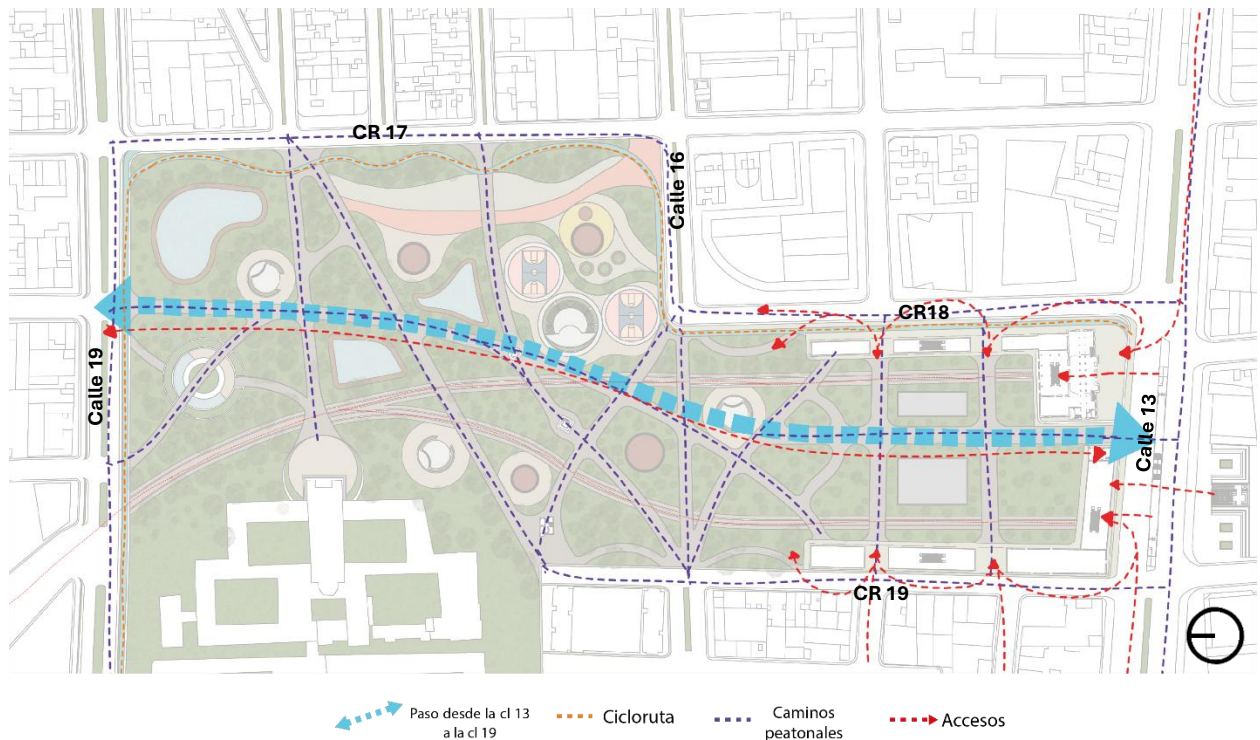


Ilustración 33. Eje de movilidad.
Elaboración propia

6.3.2.2 Eje de espacio público

El eje de espacio público constituye la base paisajística del proyecto, configurando el parque lineal como un sistema de espacios abiertos, plazas, senderos y zonas verdes que acompañan el recorrido norte-sur. Este eje permite liberar el plano urbano, generar áreas de permanencia y conformar una estructura espacial clara que articula las distintas zonas del proyecto. Su diseño integra vegetación, mobiliario urbano y áreas de descanso que refuerzan la identidad del parque como un espacio democrático, accesible y continuo.

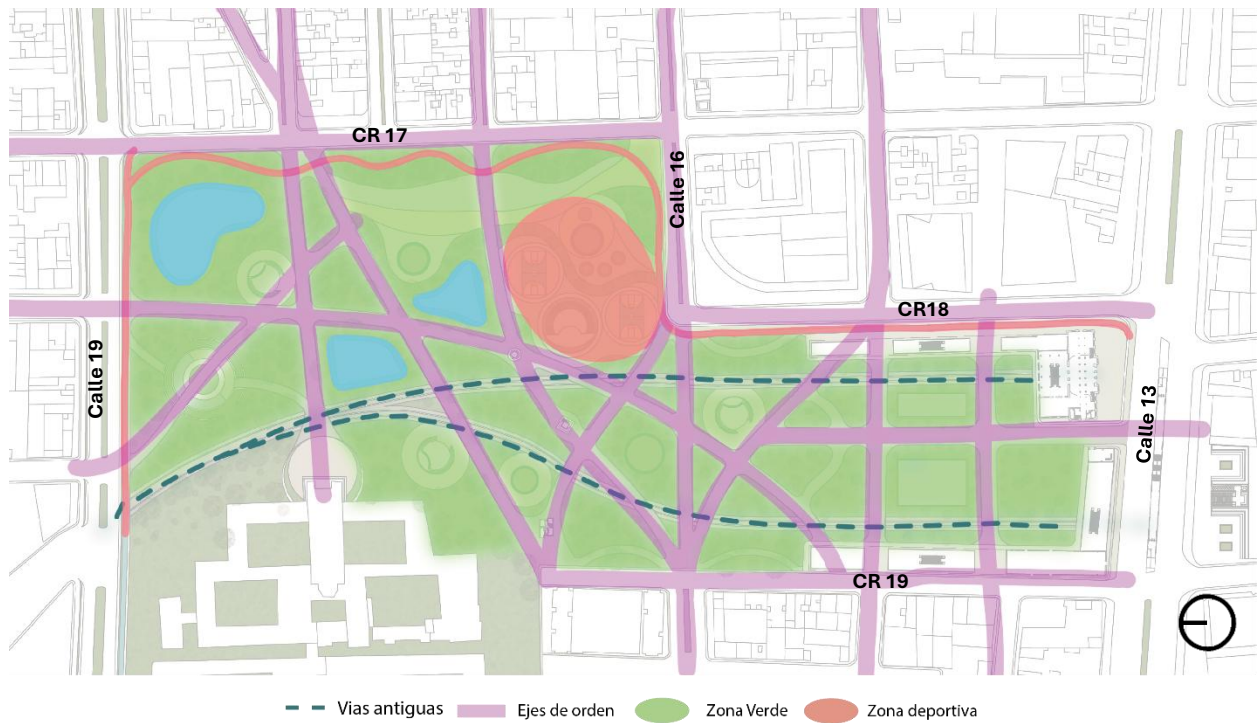


Ilustración 34. Eje de Espacio Público.
Elaboración propia

6.3.2.3 Eje cultural

El eje cultural articula los programas asociados al patrimonio y a los nuevos equipamientos. Este eje vincula las edificaciones históricas recuperadas con las actividades culturales, educativas y comunitarias que dinamizan el parque. A través de una secuencia de espacios y equipamientos estratégicos, este eje fortalece la apropiación social del lugar, pone en valor la memoria ferroviaria y activa el parque como un espacio de encuentro y expresión cultural.

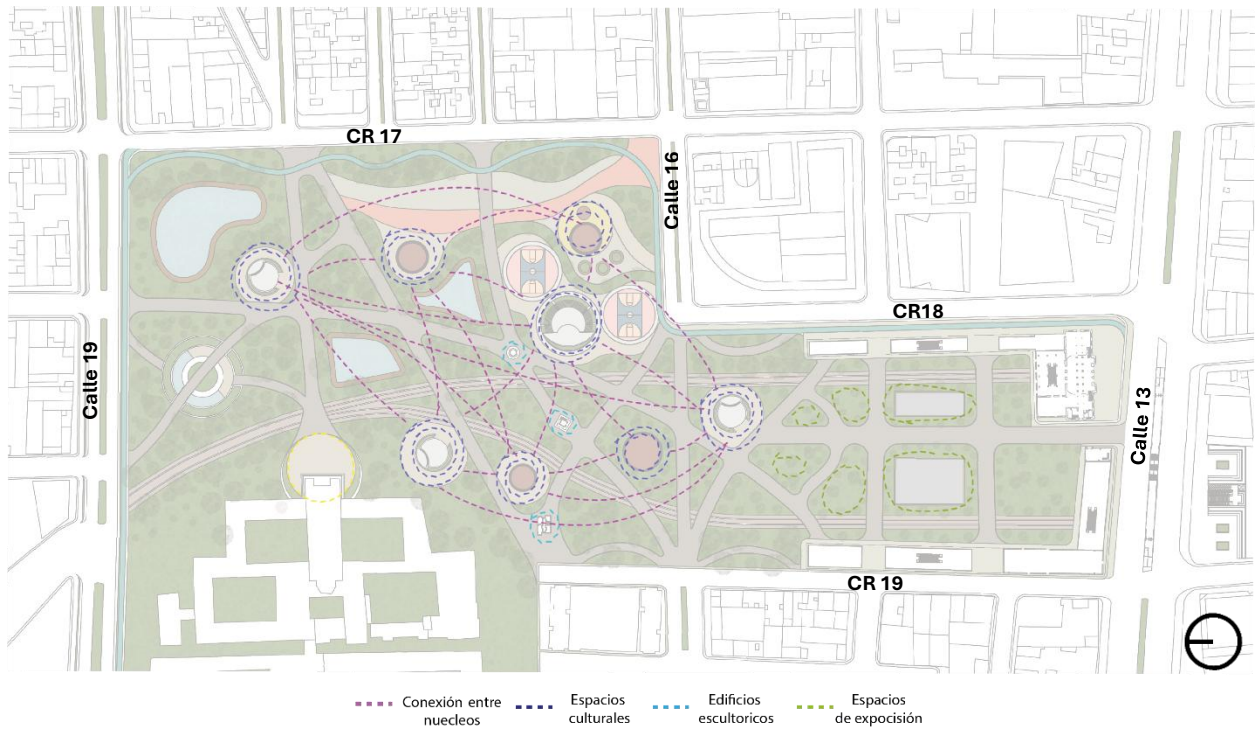


Ilustración 35. Eje Cultural.
Elaboración propia

6.3.3 Dinámicas, Usos y Actividades del Parque

Dentro del Parque Lineal, las actividades se distribuyen estratégicamente para reforzar la memoria histórica del conjunto, mejorar la relación con el entorno y ofrecer espacios de encuentro, cultura y permanencia. Cada actividad se articula con la retícula y los ejes de movilidad, espacio público y cultura, generando un sistema continuo que integra lo patrimonial con lo contemporáneo.

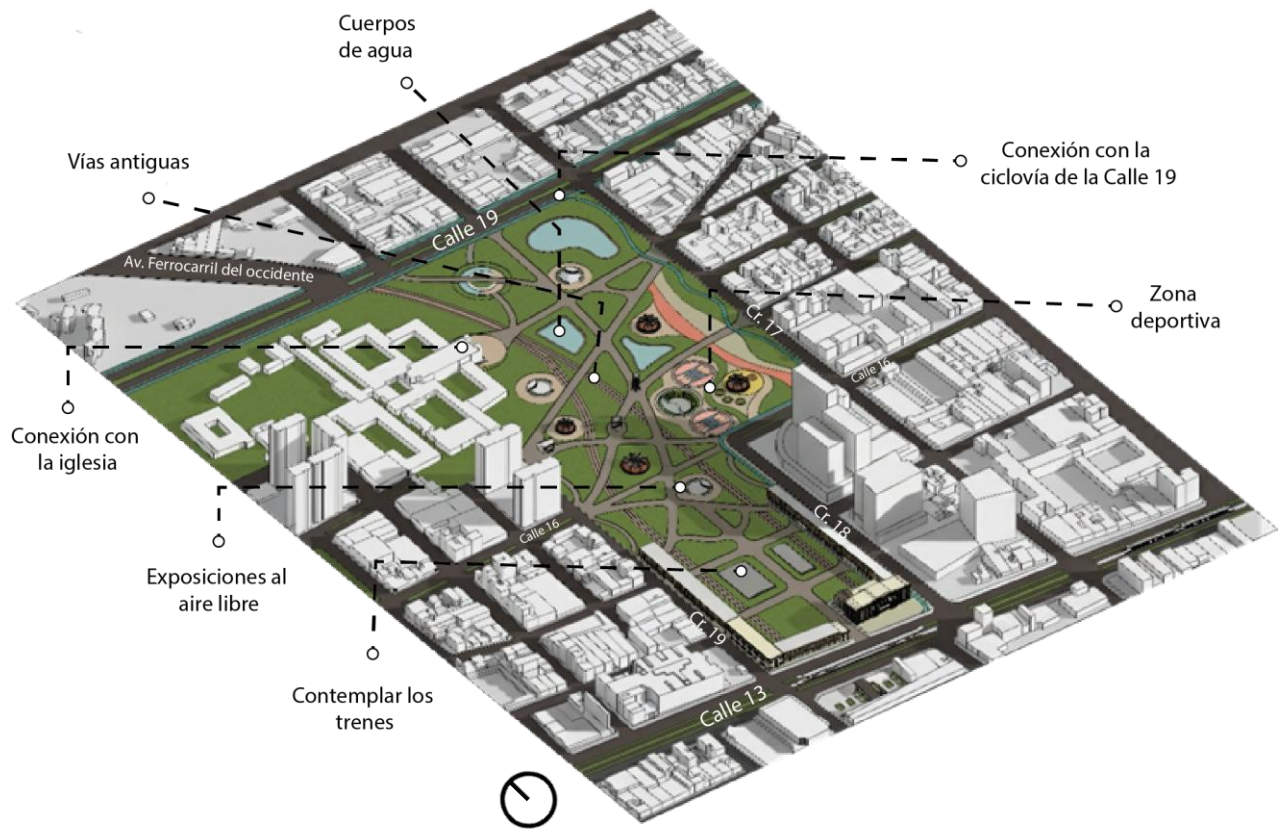


Ilustración 36. Isometría proyecto completo.
Elaboración propia

6.3.3.1 Conexión con la iglesia del colegio Nuestra Señora de la Presentación

La conexión entre el parque y la iglesia existente constituye uno de los puntos clave del proyecto, pues busca integrar ambas centralidades y fortalecer su relación funcional y simbólica. La operación propone un acceso claro, directo y accesible, que vincula el equipamiento religioso-

educativo con las dinámicas del parque. Esto no solo facilita el tránsito cotidiano de los usuarios, sino que también consolida un corredor comunitario donde convergen actividades pedagógicas, culturales y espirituales. En este punto, el espacio público funciona como mediador entre diferentes usos, promoviendo encuentros intergeneracionales y fortaleciendo la identidad barrial.

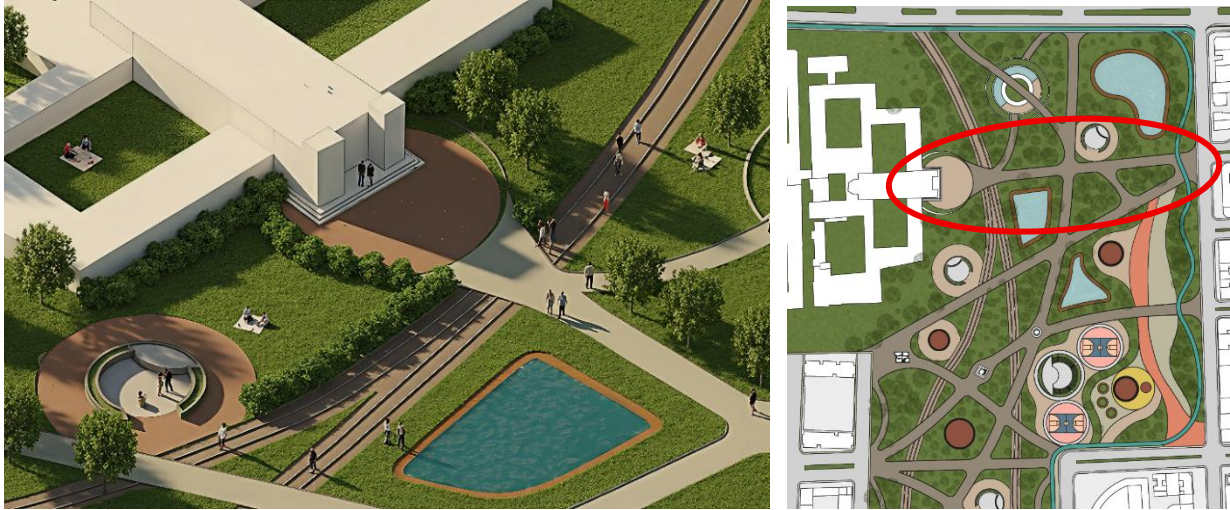


Ilustración 37. Conexión con la iglesia colegio Nuestra Señora de la Presentación.
Elaboración propia

6.3.3.2 Exposiciones al aire libre

Las exposiciones al aire libre de vehículos y piezas ferroviarias históricas constituyen una de las actividades centrales del parque, orientada a rescatar la memoria del sistema férreo y su relevancia en el desarrollo de Bogotá. La instalación de antiguos medios de transporte en áreas abiertas, accesibles al público, permite una lectura directa y pedagógica del pasado ferroviario, celebrando la evolución de la movilidad en la ciudad. Esta estrategia convierte el parque en un museo a cielo abierto, donde la historia se integra con el paisaje y se vuelve parte de la experiencia cotidiana del visitante. Al mismo tiempo, contribuye a reforzar el carácter patrimonial del conjunto y a activar recorridos temáticos vinculados a la Estación de la Sabana.



Ilustración 38. exposiciones al aire libre.
Elaboración propia

6.3.3.3 Contemplar los trenes

El diseño del parque incorpora una serie de vacíos estratégicos que permiten observar el paso del tren desde distintos puntos del recorrido. Estos espacios abiertos funcionan como balcones urbanos que integran el movimiento ferroviario al paisaje, convirtiendo el tránsito del tren en parte de la experiencia diaria del parque. Esta operación no solo recupera la memoria ferroviaria del lugar, sino que la mantiene activa y visible, reforzando la identidad histórica del conjunto. La contemplación del tren se transforma así en una actividad pedagógica y sensorial, donde el visitante comprende la vigencia del sistema férreo y su relación con la ciudad contemporánea.



Ilustración 39. Contemplar los trenes.
Elaboración propia

6.3.3.4 Zona deportiva

La zona deportiva se plantea como un espacio destinado a promover la actividad física y fortalecer la cohesión social dentro del parque. Aprovechando los amplios vacíos y las áreas abiertas del conjunto, este sector integra canchas, áreas de entrenamiento y espacios flexibles que pueden adaptarse a diferentes prácticas deportivas. Su ubicación estratégicamente conectada con los ejes peatonales garantiza accesibilidad y visibilidad, incentivando la participación de habitantes del sector y nuevos usuarios atraídos por la transformación urbana. Esta zona actúa como un punto de encuentro comunitario, dinamizando el parque a lo largo del día y complementando las demás actividades recreativas, culturales y patrimoniales que conforman el sistema.



Ilustración 40. Zona deportiva.
Elaboración propia

6.3.3.5 Conexión con la ciclovía de la Calle 19

La conexión del parque con la ciclovía de la Calle 19 constituye una estrategia fundamental para integrar el proyecto al sistema de movilidad sostenible de la ciudad. Esta articulación facilita el acceso directo de ciclistas al parque y promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, reduciendo la dependencia del vehículo privado y fomentando desplazamientos más saludables y eficientes. El enlace con la ciclovía se resuelve mediante un corredor accesible y seguro que respeta los flujos existentes y los complementa, convirtiendo al parque en un punto de encuentro y transición dentro de la red ciclable de Bogotá. Esta operación

refuerza el carácter intermodal del proyecto y potencia su capacidad de atraer usuarios desde diferentes sectores urbanos.



Ilustración 41. conexión del parque con la ciclovia de la Calle 19.
Elaboración propia

6.3.3.6 Pabellones teatrales

El proyecto incorpora un conjunto de pabellones teatrales que funcionan como espacios flexibles para la realización de muestras culturales y expresiones escénicas contemporáneas. Se proponen tres tipologías distintas de pabellones, cada una adaptada a diferentes escalas y modalidades de presentación, lo que permite acoger desde intervenciones teatrales experimentales hasta montajes de mayor formato. Estos espacios buscan democratizar el acceso a la cultura y ofrecer escenarios abiertos para colectivos artísticos, instituciones educativas y grupos comunitarios. Su ubicación dentro del parque refuerza el carácter cultural del proyecto y dinamiza el espacio público, transformando las actividades teatrales en parte del paisaje cotidiano y fomentando la apropiación social del conjunto.

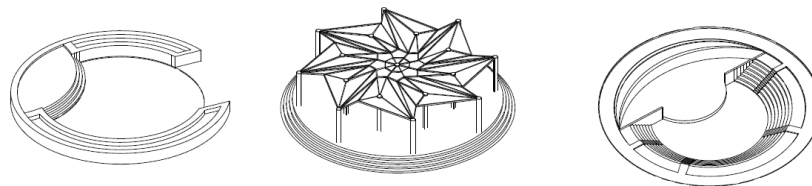


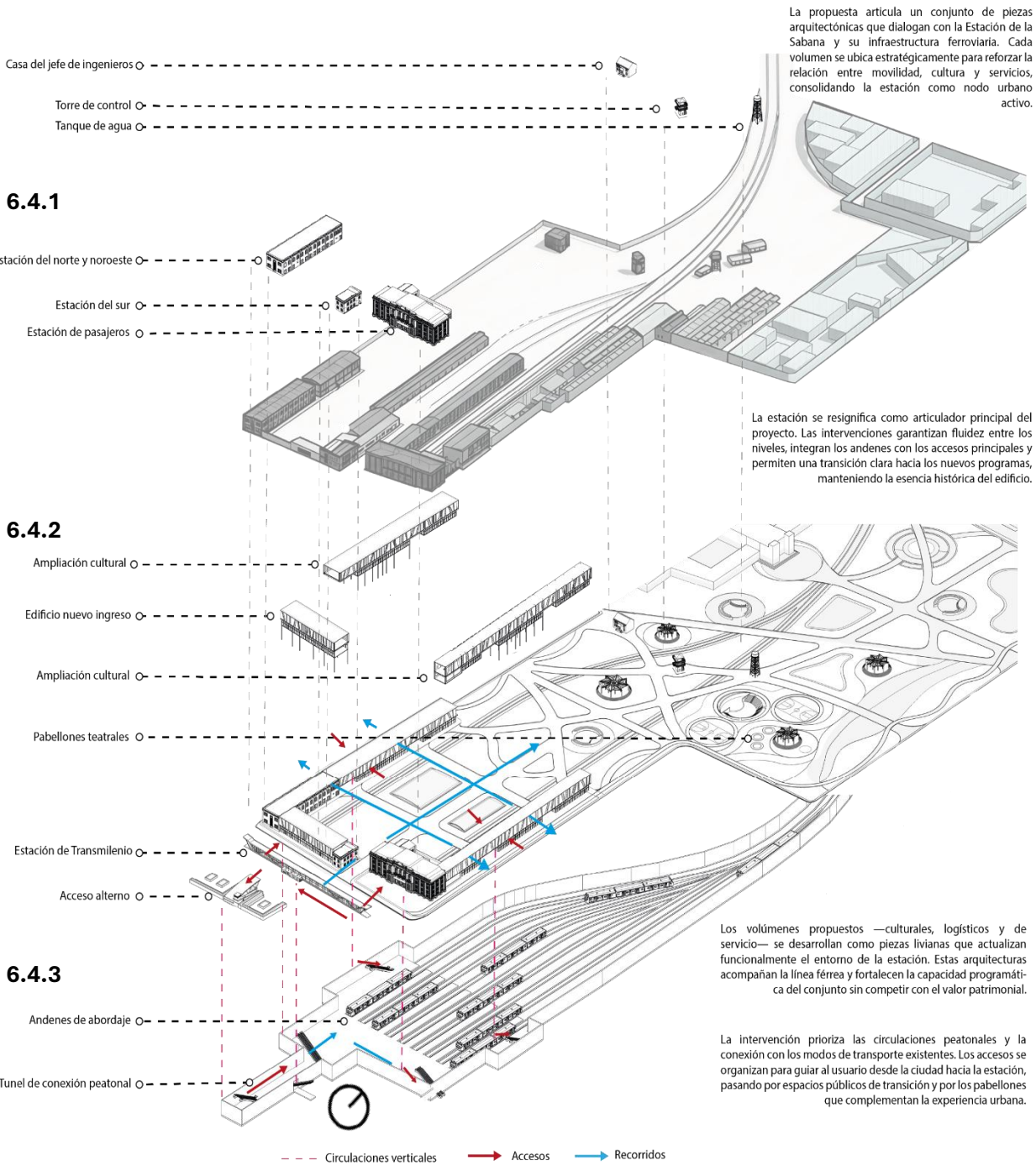
Ilustración 42. Tipos de pabellones.
Elaboración propia

6.4 Propuesta arquitectónica del proyecto

La propuesta arquitectónica se organiza a partir de tres operaciones fundamentales que estructuran la intervención del conjunto: la recuperación y puesta en valor de los edificios conservados, la inserción de nuevas piezas arquitectónicas que complementan el programa y activan el parque lineal, y la implantación de una estación de tren soterrada que redefine la movilidad del sector sin comprometer la integridad patrimonial del lugar. Estas tres escalas de actuación se articulan con el sistema de espacio público previamente desarrollado, generando un proyecto integral donde patrimonio, infraestructura y paisaje funcionan como un único sistema coherente.



*Ilustración 43. Planta estación primer nivel.
Elaboración propia*



La propuesta articula un conjunto de piezas arquitectónicas que dialogan con la Estación de la Sabana y su infraestructura ferroviaria. Cada volumen se ubica estratégicamente para reforzar la relación entre movilidad, cultura y servicios, consolidando la estación como nodo urbano activo.

La estación se resignifica como articulador principal del proyecto. Las intervenciones garantizan fluidez entre los niveles, integran los andenes con los accesos principales y permiten una transición clara hacia los nuevos programas, manteniendo la esencia histórica del edificio.

Los volúmenes propuestos —culturales, logísticos y de servicio— se desarrollan como piezas livianas que actualizan funcionalmente el entorno de la estación. Estas arquitecturas acompañan la línea férrea y fortalecen la capacidad programática del conjunto sin competir con el valor patrimonial.

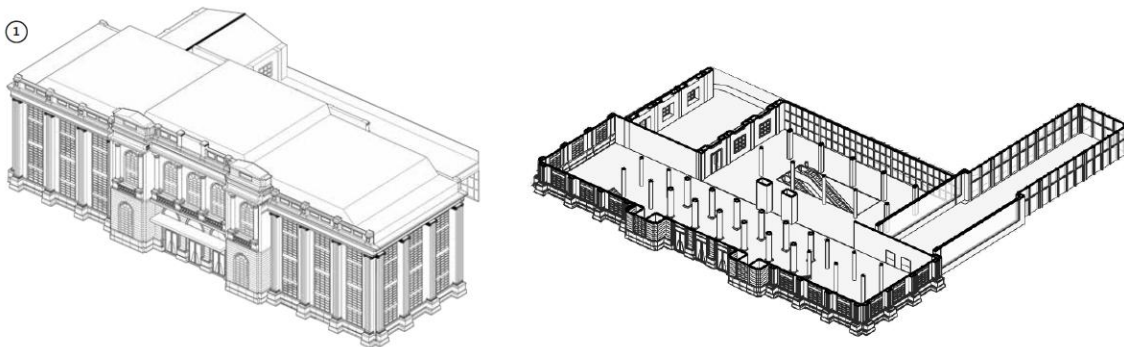
La intervención prioriza las circulaciones peatonales y la conexión con los modos de transporte existentes. Los accesos se organizan para guiar al usuario desde la ciudad hacia la estación, pasando por espacios públicos de transición y por los pabellones que complementan la experiencia urbana.

Ilustración 44. Explotado propuesta.
Elaboración propia

6.4.1 Edificios Conservados

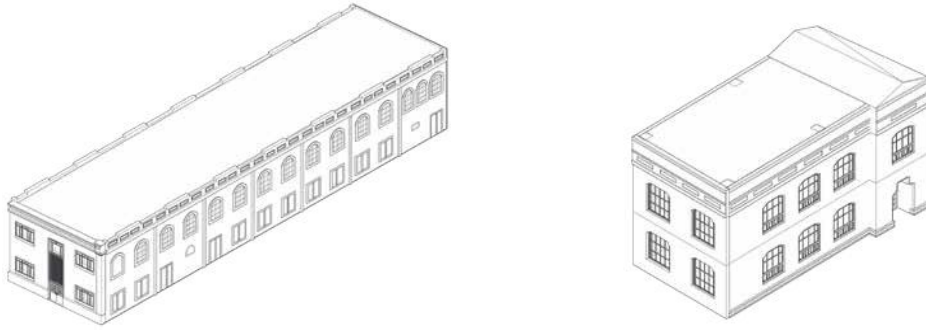
La intervención en los edificios existentes se orienta a garantizar su permanencia, reforzar su estabilidad estructural y adaptarlos a los nuevos usos planteados por el proyecto, sin alterar sus valores patrimoniales. Se propone un proceso de consolidación física y recuperación morfológica que respeta sus materiales, volumetrías y elementos originales, a la vez que introduce operaciones contemporáneas discretas y reversibles.

La nueva programación asignada a estos edificios busca revitalizar su papel dentro del conjunto, transformándolos en equipamientos culturales, comunitarios o de apoyo al parque. Cada intervención se concibe como una oportunidad para reactivar los inmuebles y dotarlos de un uso coherente con su carácter histórico, fortaleciendo la narrativa patrimonial del sector.



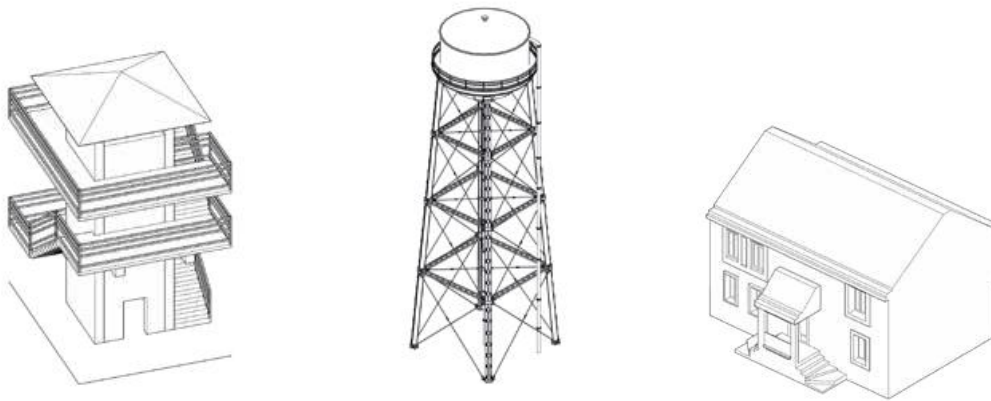
*Ilustración 45. Estación de pasajeros.
Elaboración propia*

El edificio de la estación de pasajeros se reutiliza por su valor histórico y simbólico como ícono del transporte ferroviario de Bogotá. Su rehabilitación permite conservar su esencia original mientras se adapta como uno de los accesos principales al tren soterrado, integrando pasado y presente en un mismo espacio funcional y representativo.



*Ilustración 46. Estación del Norte y noroeste / Estación del sur.
Elaboración propia*

La reutilización de los edificios de la estación del sur, norte y noroeste busca preservar los últimos remanentes del conjunto ferroviario original, muchos de los cuales fueron demolidos durante la ampliación de la calle 13 en la década de 1970. Su recuperación permite mantener viva la memoria arquitectónica del lugar, resignificando estas estructuras como espacios activos dentro del nuevo parque y reforzando la identidad histórica del conjunto.



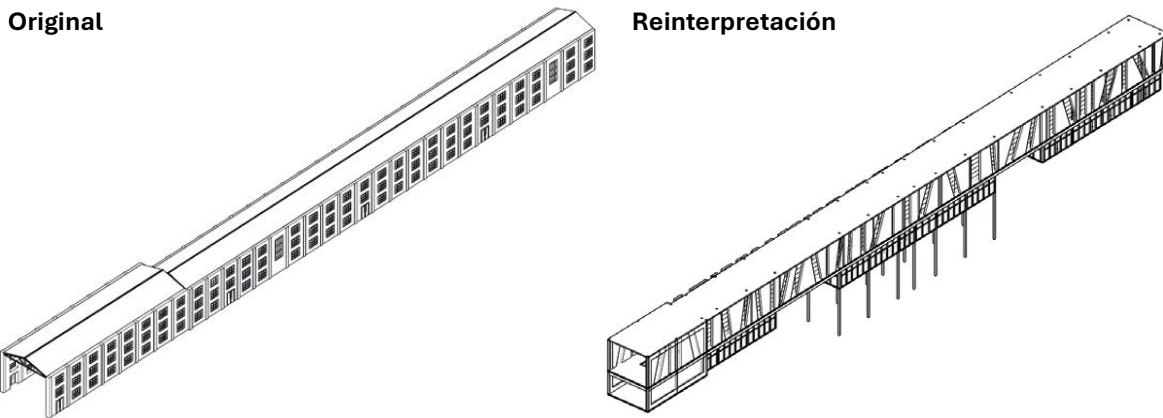
*Ilustración 47. Torre de control / Tanque de agua / Caja del jefe de ingenieros.
Elaboración propia*

La revitalización de la torre de control, la casa del jefe de ingenieros y el tanque de agua busca conservar y poner en valor tres estructuras emblemáticas que evocan la memoria operativa de la antigua estación. Estas edificaciones, integradas al nuevo parque, se transforman en hitos históricos y paisajísticos que recuerdan la función ferroviaria original, conectando el pasado industrial del lugar con su nueva vocación cultural y urbana.

6.4.2 Edificios Propuestos

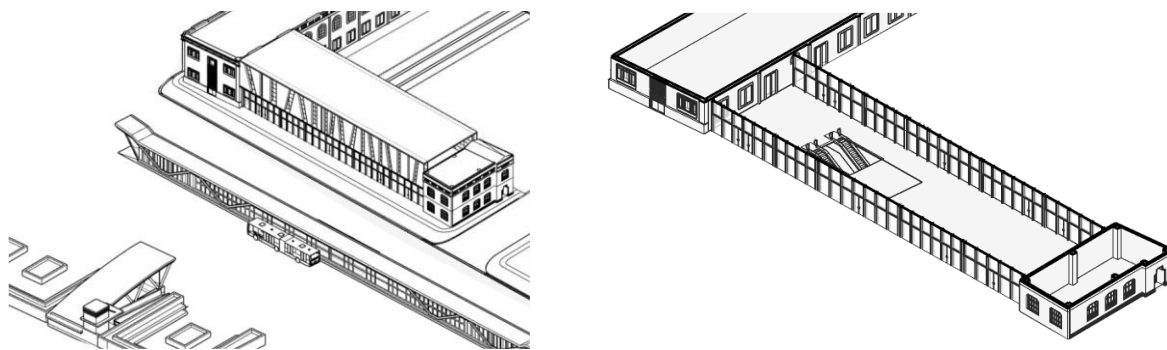
Las nuevas edificaciones se conciben como piezas ligeras y contemporáneas que complementan la estructura patrimonial sin competir con ella, generando volúmenes permeables que se integran al paisaje y permiten la continuidad visual hacia los hitos históricos del conjunto.

Estas arquitecturas propuestas albergan programas culturales y recreativos que fortalecen el carácter mixto del proyecto. Su diseño busca establecer un diálogo respetuoso con los edificios preexistentes a través de estrategias como el uso de materiales neutros, alturas controladas, transparencias y fachadas abiertas hacia el parque. Cada pieza funciona el espacio público que la rodea, convirtiéndose en un nodo activo dentro del sistema del parque lineal.



*Ilustración 48. Antes y después edificios propuestos.
Elaboración propia*

Los nuevos edificios surgen como una reinterpretación contemporánea de las antiguas bodegas y talleres del conjunto ferroviario. Su diseño no busca replicar los materiales ni la estética original, sino evocar su esencia a través de la forma, la proporción y la estructura. La nueva arquitectura se presenta con un lenguaje actual, transparente y liviano, que dialoga con el pasado sin imitarlo, generando contraste y equilibrio con las edificaciones patrimoniales. Estas piezas contemporáneas complementan las funciones del conjunto, aportando dinamismo y nuevos usos que reactivan la estación como espacio cultural y urbano.



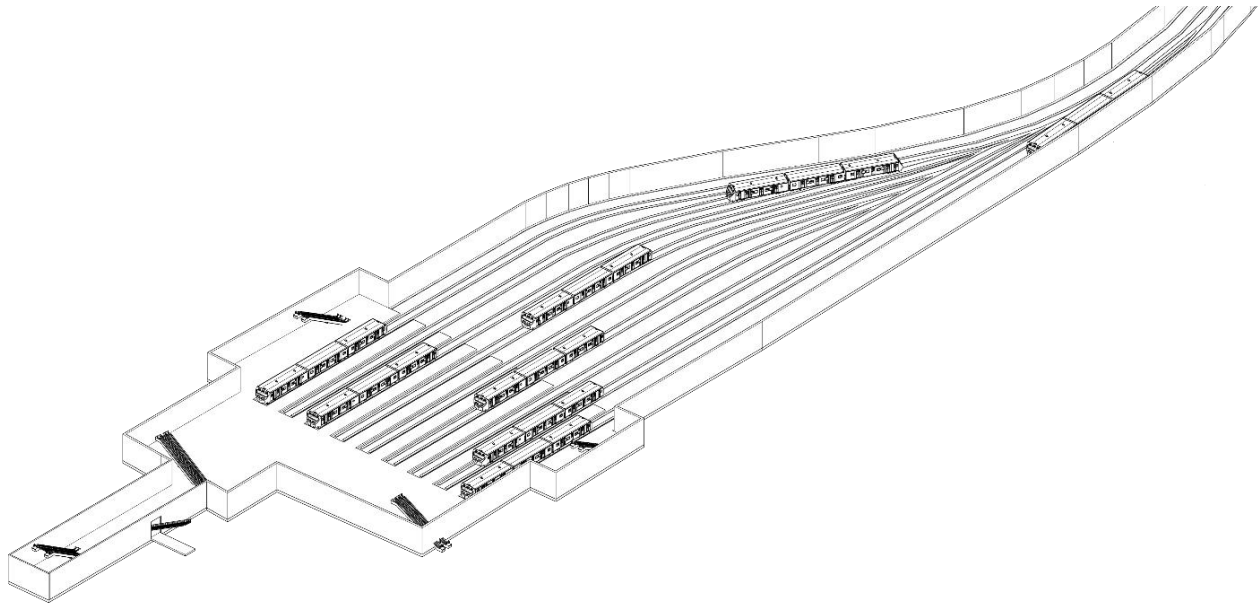
*Ilustración 49. Nuevo edificio de acceso.
Elaboración propia*

El nuevo edificio de acceso reinterpreta las antiguas entradas de la Estación de la Sabana, donde cada destino tenía su propio punto de partida. Su diseño contemporáneo articula la conexión entre la estación de tren soterrada, la de TransMilenio y el acceso alternativo por túnel subterráneo, recuperando el sentido histórico del movimiento y la llegada desde una arquitectura moderna y funcional.

6.4.3 Estación de Tren Soterrada

La estación de tren soterrada constituye la operación más contundente del proyecto en términos urbanos y de movilidad. Su diseño permite la continuidad del parque en superficie, liberando el espacio público y eliminando las barreras físicas históricamente asociadas al sistema férreo. El soterramiento garantiza la integración del conjunto con los barrios circundantes, potenciando la accesibilidad peatonal y la conexión transversal del sector.

El acceso a la estación se resuelve mediante plazas inferiores y núcleos verticales ubicados estratégicamente en los puntos de mayor flujo. Su arquitectura interior se concibe como una extensión del parque, con iluminación natural, recorridos intuitivos y espacios amplios que facilitan la experiencia del usuario. Esta infraestructura no solo mejora la movilidad, sino que se convierte en un elemento articulador entre la memoria ferroviaria y la movilidad contemporánea.

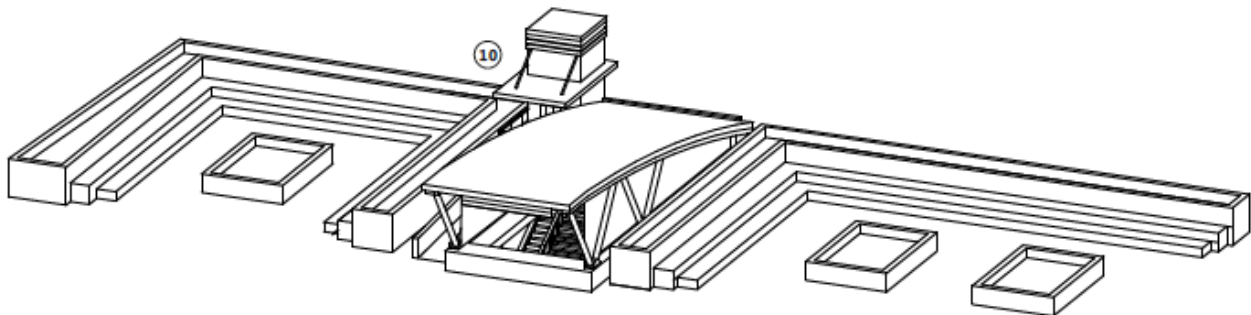


*Ilustración 50. Estación de tren soterrada.
Elaboración propia*

La estación intermodal concentra la movilidad y los servicios al pasajero, conectando el tren soterrado con otros sistemas de transporte. El parque urbano transforma el predio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios de encuentro. El tren soterrado recupera la función ferroviaria sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integra movilidad, espacio público y memoria histórica.

6.4.3.1 Complementos a la estación de tren

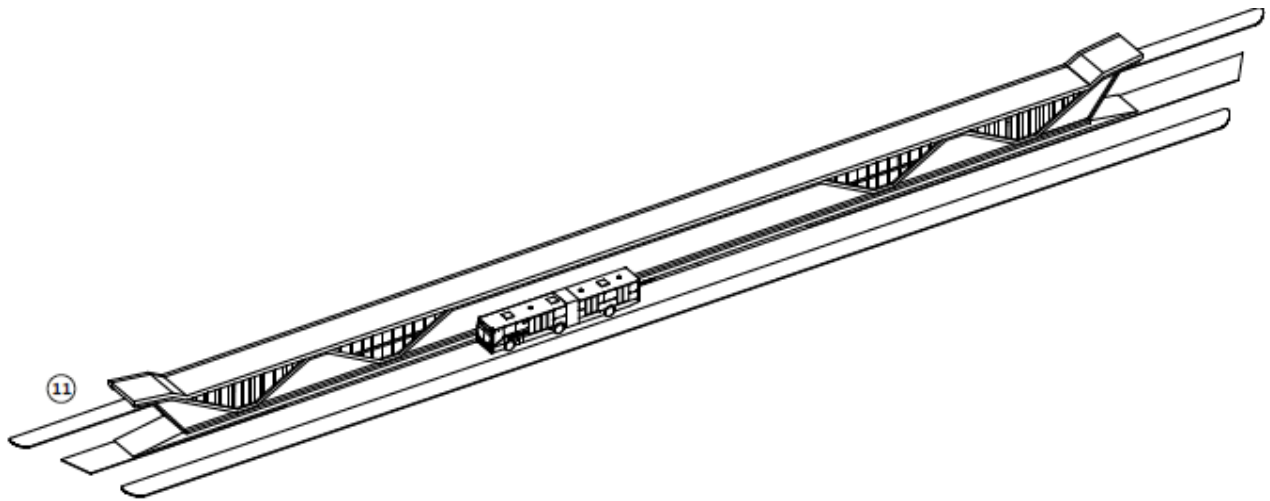
Entrada peatonal alterna a la estación



*Ilustración 51. Acceso alterno.
Elaboración propia*

La creación de una entrada alternativa en el lado opuesto de la calle 13 responde a la necesidad de mejorar la accesibilidad y la conexión con el sistema de transporte público. Este acceso, vinculado mediante un túnel subterráneo a la estación principal y a la nueva estación de TransMilenio, facilita el flujo de usuarios y promueve una integración funcional entre los diferentes modos de movilidad, fortaleciendo el papel de la Estación de la Sabana como nodo intermodal de la ciudad.

Estación de Transmilenio actualizada



*Ilustración 52. Estación de Transmilenio inspirada en el Regiotram.
Elaboración propia.*

La modificación de la estación de TransMilenio existente se justifica en la necesidad de unificar su imagen y funcionalidad con las nuevas estaciones de andén central del Regiotram, creando una identidad visual coherente en el sistema de transporte.



*Ilustración 53. Render Estación de
Regiotram de andén central.*



*Ilustración 54. Render Estacion carrera
30 del Regiotram*

Además, su adecuación permite habilitar un acceso directo a la estación de tren soterrada, facilitando la conexión entre ambos medios y mejorando la experiencia de los usuarios dentro del nodo intermodal de la Sabana.



*Ilustración 55. Estación Parque la Sabana.
Elaboración propia.*



*Ilustración 56. Estación Parque la Sabana.
Elaboración propia.*



Ilustración 57. Estación Parque la Sabana. Corte A-A´
Elaboración propia.



Ilustración 58. Estación Parque la Sabana Corte B-B´.
Elaboración propia.

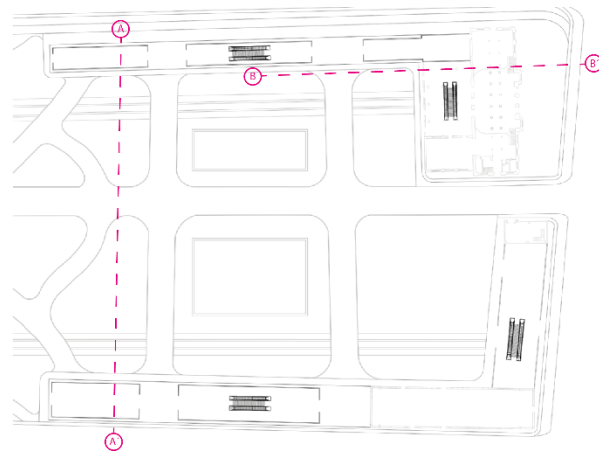


Ilustración 59. Ubicación Cortes.
Elaboración propia.



Ilustración 60. Nuevo edificio de ingreso.
Elaboración propia.



Ilustración 61. ingreso al parque.
Elaboración propia.



Ilustración 62. Conexión peatonal entre la CR 17 y CR 10.
Elaboración propia.



Ilustración 63. Edificaciones históricas del parque.
Elaboración propia.



*Ilustración 64. Vías antiguas conservadas en el parque.
Elaboración propia.*



*Ilustración 65. Ingreso a la estación de tren desde el edificio de la estación de pasajeros.
Elaboración propia.*



Ilustración 66. Ingreso desde la estrada alterna.
Elaboración propia.

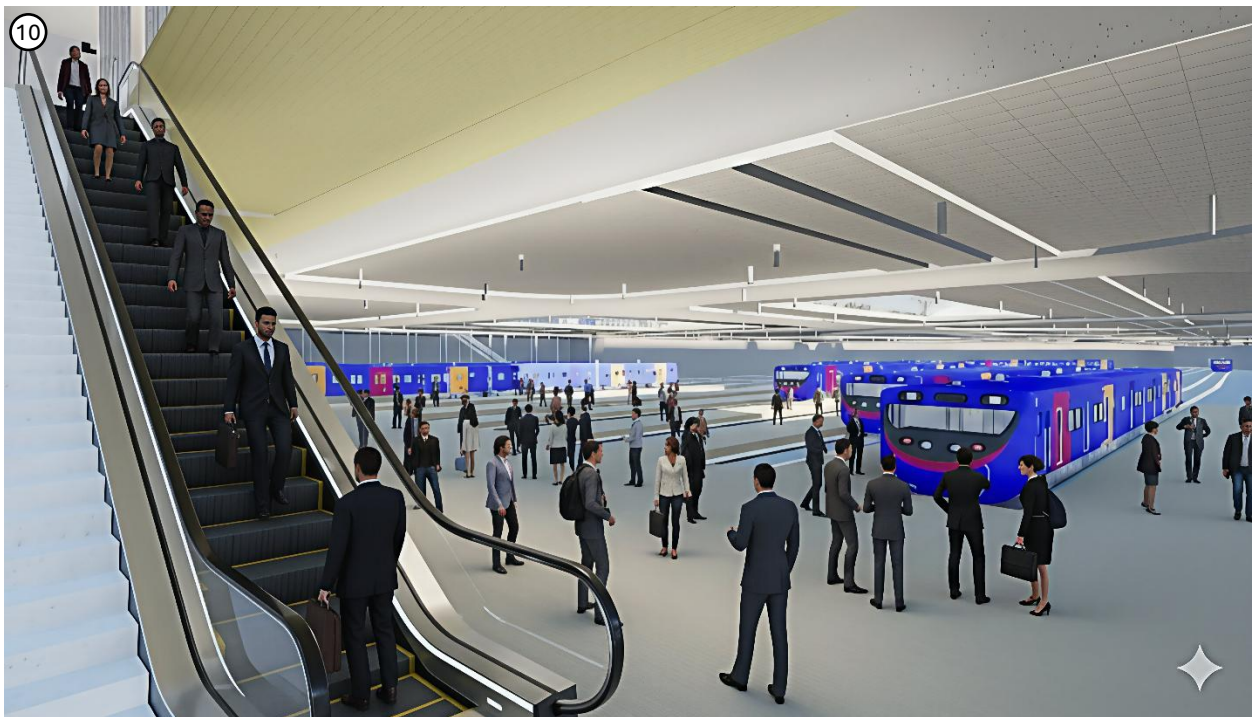


Ilustración 67. Estación de tren.
Elaboración propia.



*Ilustración 68. Vacíos sobre la estación.
Elaboración propia.*



*Ilustración 69. Andenes de Abordaje.
Elaboración propia.*

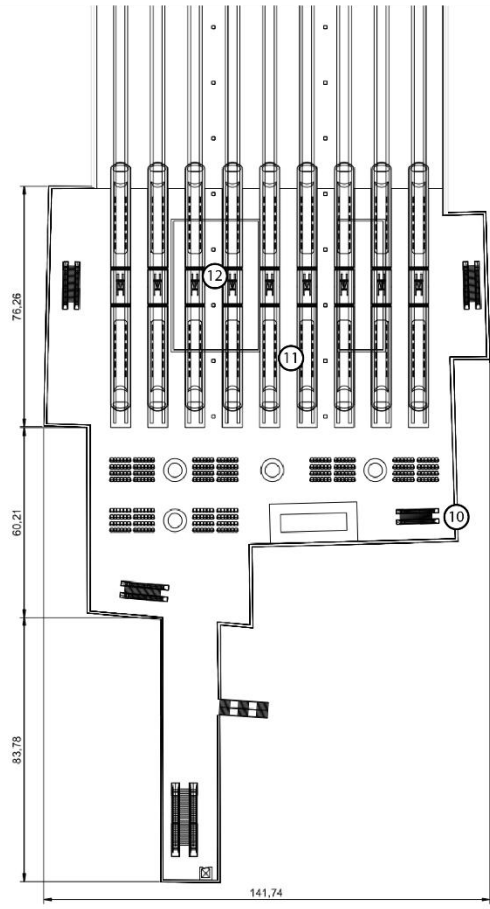
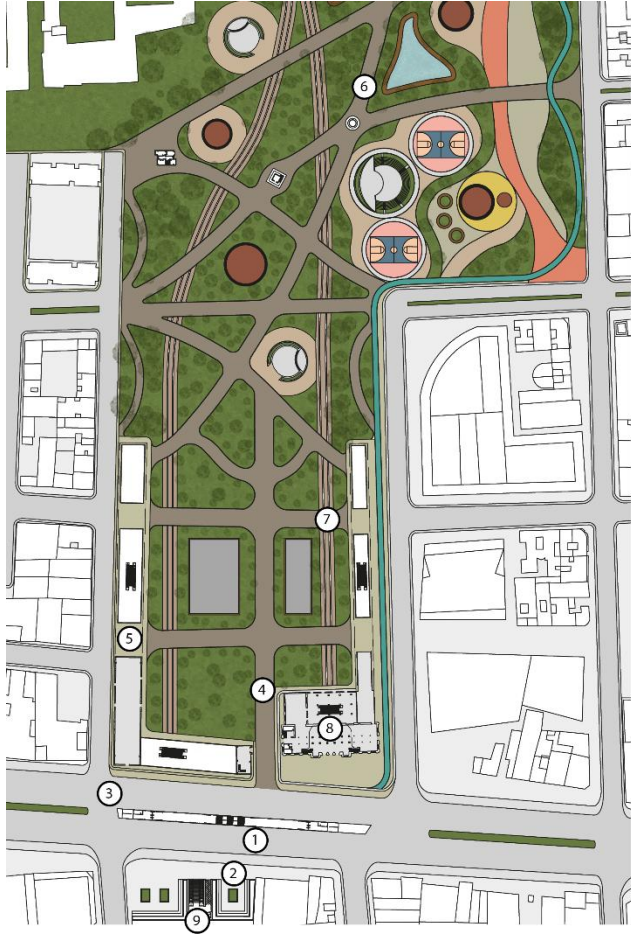


Ilustración 70. Ubicación renders.
Elaboración propia.

Conclusión

La rehabilitación de la estación Sabana representa un esfuerzo significativo por conservar y valorizar el patrimonio histórico de la ciudad. Este proyecto permite rescatar un edificio de gran importancia arquitectónica y cultural, preservando su identidad original y ofreciendo a la comunidad un espacio que conecta pasado y presente, fortaleciendo así el sentido de pertenencia y la memoria colectiva.

La integración del proyecto con la ciclovía de la Calle 19 fomenta la movilidad sostenible y la accesibilidad, promoviendo el uso de medios de transporte activos y amigables con el medio ambiente. Esta conexión no solo facilita el tránsito hacia el parque, sino que también posiciona a la estación como un nodo urbano estratégico que enlaza espacios culturales, recreativos y de movilidad dentro de la ciudad.

La creación de pabellones teatrales y espacios culturales en la estación proporciona un escenario para la expresión artística y la realización de actividades culturales diversas. Estos espacios fomentan la participación comunitaria, fortalecen la oferta artística local y promueven la interacción social, convirtiéndose en un motor de desarrollo cultural y educativo para la zona.

Además, el proyecto contribuye a la reactivación social y económica del entorno, generando un espacio dinámico que atrae visitantes y actividades complementarias, como comercio local y servicios culturales. Esta revitalización potencia la economía del sector y crea nuevas oportunidades de desarrollo para la comunidad, a la vez que fomenta la apropiación del espacio público.

Finalmente, la intervención transforma la estación Sabana en un espacio público plural y flexible, capaz de adaptarse a distintas actividades culturales, recreativas y educativas. Esta versatilidad garantiza que la estación funcione como un punto de encuentro diverso, inclusivo y activo, consolidándose como un referente de integración urbana, patrimonio y cultura para la ciudad.

7. Anexos

ESTACIÓN PARQUE LA SABANA

Reconexión Patrimonial

Rehabilitación y reutilización del predio de la Estación de tren de la Sabana

PROBLEMA
La realización de edificios patrimoniales como vínculo entre memoria, espacio público y encuentro ciudadano en actividades urbanas desarticuladas.

LUGAR
El predio de la Estación se encuentra actualmente en mal estado y ha perdido su importancia en la ciudad a lo largo del tiempo, entre la Calle 23 y No. 27 se evidencia una desconexión en estos dos ejes principales.

ANÁLISIS URBANO

- El eje de tráfico
- Intersecciones
- Calles
- Ruas SEP
- Edificios de gran altura
- Áreas verdes
- Áreas de recreación
- Áreas de estacionamiento
- Áreas de comercio
- Áreas de servicios

VALOR PATRIMONIAL

- Alto
- Bajo
- Muy bajo
- Reconstrucción

ESTADO ACTUAL

- Construido
- Abandonado
- En proceso
- En ruinas
- Desperdiciado
- Reconstruido

El proyecto surge de la necesidad de conectar la calle 15 con la calle 18, integrando un corredor urbano y peatonal que conecte las zonas verdes existentes para generar un gran parque lineal. Esta intervención busca conservar la memoria histórica de la Estación de la Sabana, revalorizando sus edificios y su valor arquitectónico como parte del patrimonio histórico. Al mismo tiempo, se propone transformar el lugar en un punto de encuentro ciudadano a la comunidad, donde converjan la historia, la identidad y la vida cotidiana en un entorno accesible, verde y culturalmente significativo.

Se conservará el ordenamiento de edificios históricos de la Sabana, buscando su integración al espacio público a través de un eje peatonal y ciclista.

El proyecto se articula en la estructura del predio existente, buscando generar un eje de conexión entre los edificios.

PARQUE
Conexión iglesia

Exposiciones al aire libre

Contemplar los trenes

Zona deportiva

Conexión con la ciclovia CI 19

La conexión de la zona del antiguo edificio principal de la estación de la Sabana, buscando su integración al espacio público y su revalorización.

El espacio en el eje de tráfico se revaloriza con intervenciones arquitectónicas y urbanas que permitan la conexión de la zona con el espacio público.

El espacio se revaloriza con el uso de edificios históricos de la Sabana, buscando su integración al espacio público y su revalorización.

La zona deportiva se revaloriza con el uso de edificios históricos de la Sabana, buscando su integración al espacio público y su revalorización.

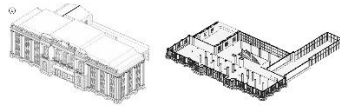
El área para la conexión de la ciclovia CI 19 se revaloriza con el uso de edificios históricos de la Sabana, buscando su integración al espacio público y su revalorización.

Proyecto Estación Parque la Sabana	Autor Laura Viviana Medina Uribe	Opción de Grado Proyecto de Grado	Profesores Luisa Fernanda Buitrago Enrique Valencia Código: 4446-601-0002	Cotutor Ferdinand Alvarado Soto-Rivera	Contenido Análisis / Parque / Estación de Tren	Fecha 07/11/2021	
--	--	---	---	--	--	----------------------------	--

Anexo 1. Plancha final 1
Elaboración propia

**EDIFICIOS CONSERVADOS
REUTILIZADOS**

ESTACION DE PASAJEROS



La estación de pasajeros se reutiliza para su antiguo propósito como lugar de transacción ferroviaria de Bogotá. Su actual estado permite conservar su estructura original y permitir el desarrollo de un nuevo programa de usos que integre la actividad comercial y el espacio público.



La reutilización de la estación de pasajeros se realiza en un espacio activo que integre patrimonio, movilidad y espacio público. La intervención busca recuperar las edificaciones existentes, adaptándolas a nuevos usos culturales, educativos y comerciales que reactive la vida del lugar y fortalezcan su relación con la ciudad.



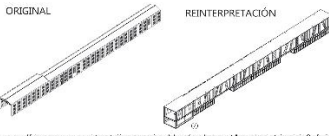
Al mismo tiempo, se plantea la consolidación de un gran parque urbano que funcione como pulmón verde para el centro de Bogotá, ofreciendo espacios de encuentro, recreación y descanso. Con ello, la estación digna de ser un espacio aislado y deteriorado para convertirse en un nodo inmovil con el sistema de transporte público y en un nuevo referente de revitalización urbana donde el pasado ferroviario se une con las dinámicas contemporáneas de la ciudad.

PARQUE

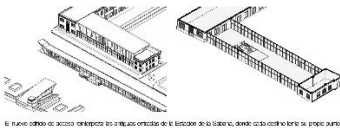


El nuevo parque de acceso vehicular se integra con el espacio de la estación de pasajeros, ofreciendo un punto de encuentro y un espacio de recreación y descanso. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.

EDIFICIOS PROPUESTOS

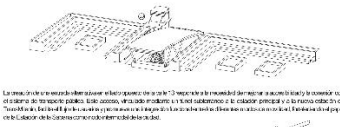


Los nuevos edificios se integran con el espacio de la estación de pasajeros, ofreciendo un punto de encuentro y un espacio de recreación y descanso. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.



El nuevo espacio de acceso vehicular se integra con el espacio de la estación de pasajeros, ofreciendo un punto de encuentro y un espacio de recreación y descanso. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.

COMPLEMENTOS A LA ESTACIÓN DE TREN

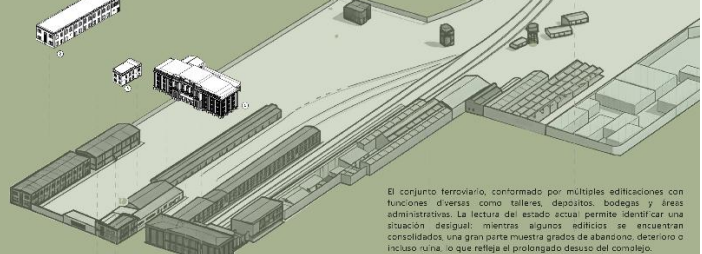


Los nuevos edificios se integran con el espacio de la estación de pasajeros, ofreciendo un punto de encuentro y un espacio de recreación y descanso. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.



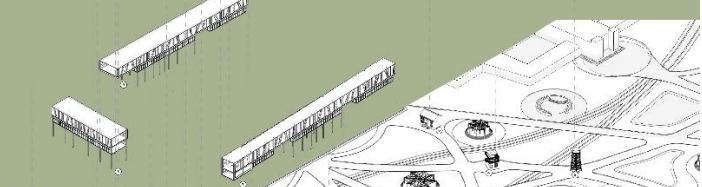
Los nuevos edificios se integran con el espacio de la estación de pasajeros, ofreciendo un punto de encuentro y un espacio de recreación y descanso. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.

REUTILIZACION

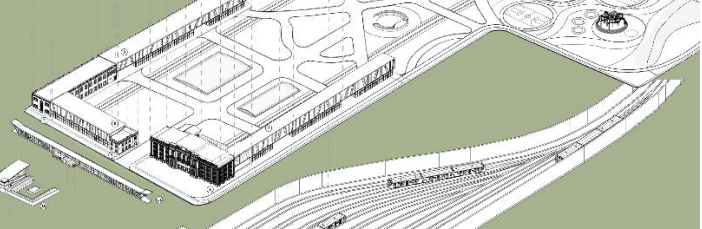


El conjunto ferroviario, conformado por múltiples edificaciones con funciones diversas como talleres, depósitos, bodegas y áreas administrativas. La lectura del estado actual permite identificar una situación desigual: mientras algunos edificios se encuentran consolidados, una gran parte muestra grados de abandono, deterioro o incluso ruina, lo que refleja el prolongado desuso del complejo.

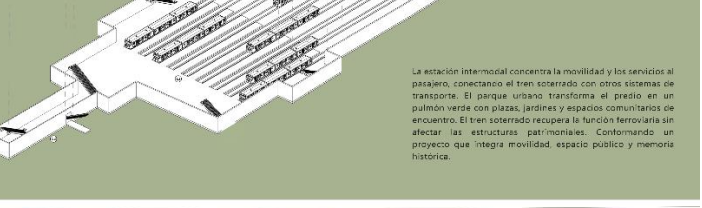
AMPLIACIONES



PARQUE ESTACION DE LA SABANA



ESTACION DE TREN



La estación intermodal concentra la movilidad y los servicios al pasajero, conectando el tren soterrado con otros sistemas de transporte. El parque urbano transforma el espacio en un pulmón verde con plazas, jardines y espacios comunitarios sin afectar las estructuras patrimoniales. Conformando un proyecto que integre movilidad, espacio público y memoria histórica.



Anexo 2. Plancha final 2
Elaboración propia



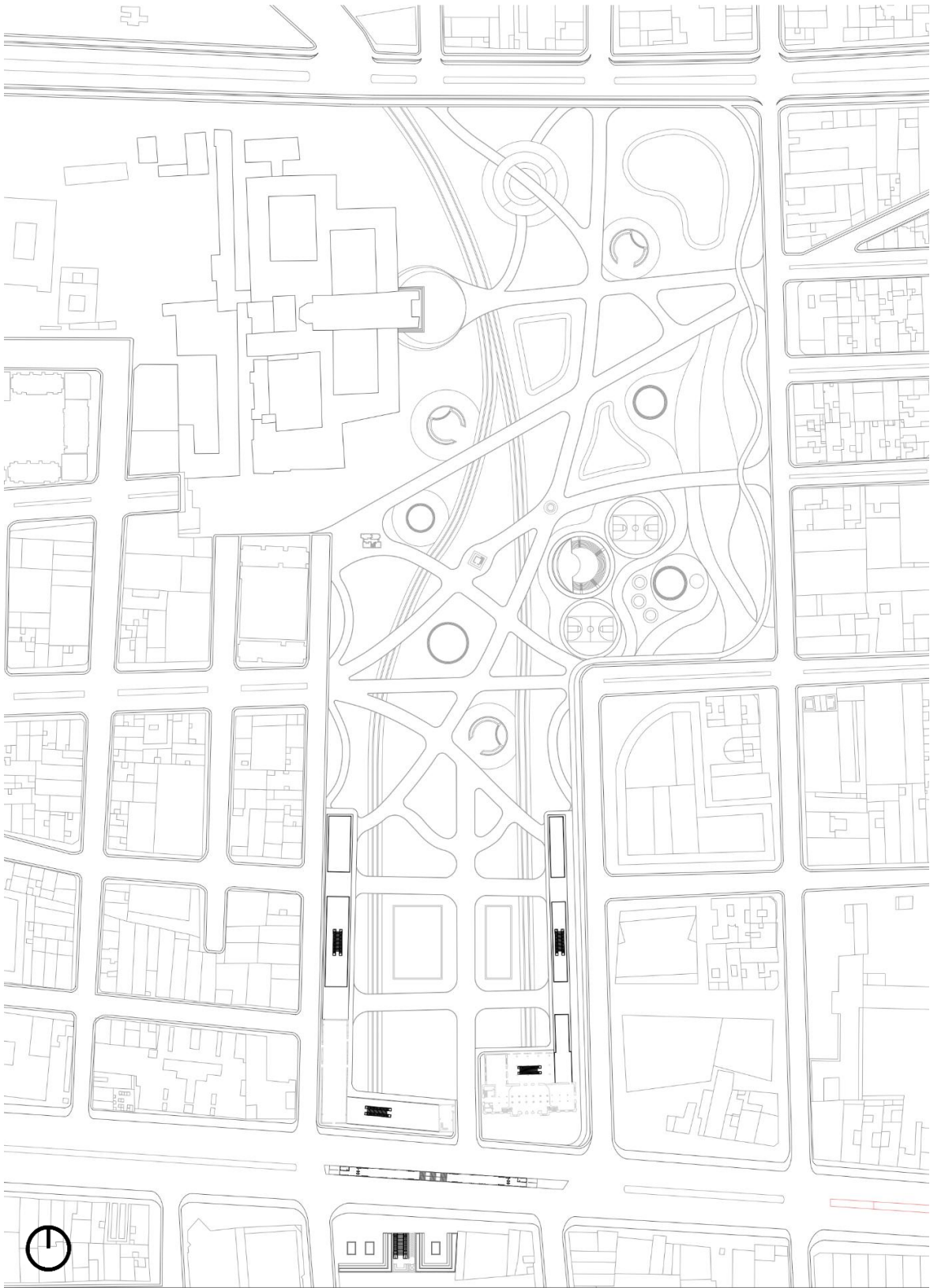
Anexo 3. Montaje final
Elaboración propia



Anexo 4. Maqueta estación soterrada
Elaboración propia

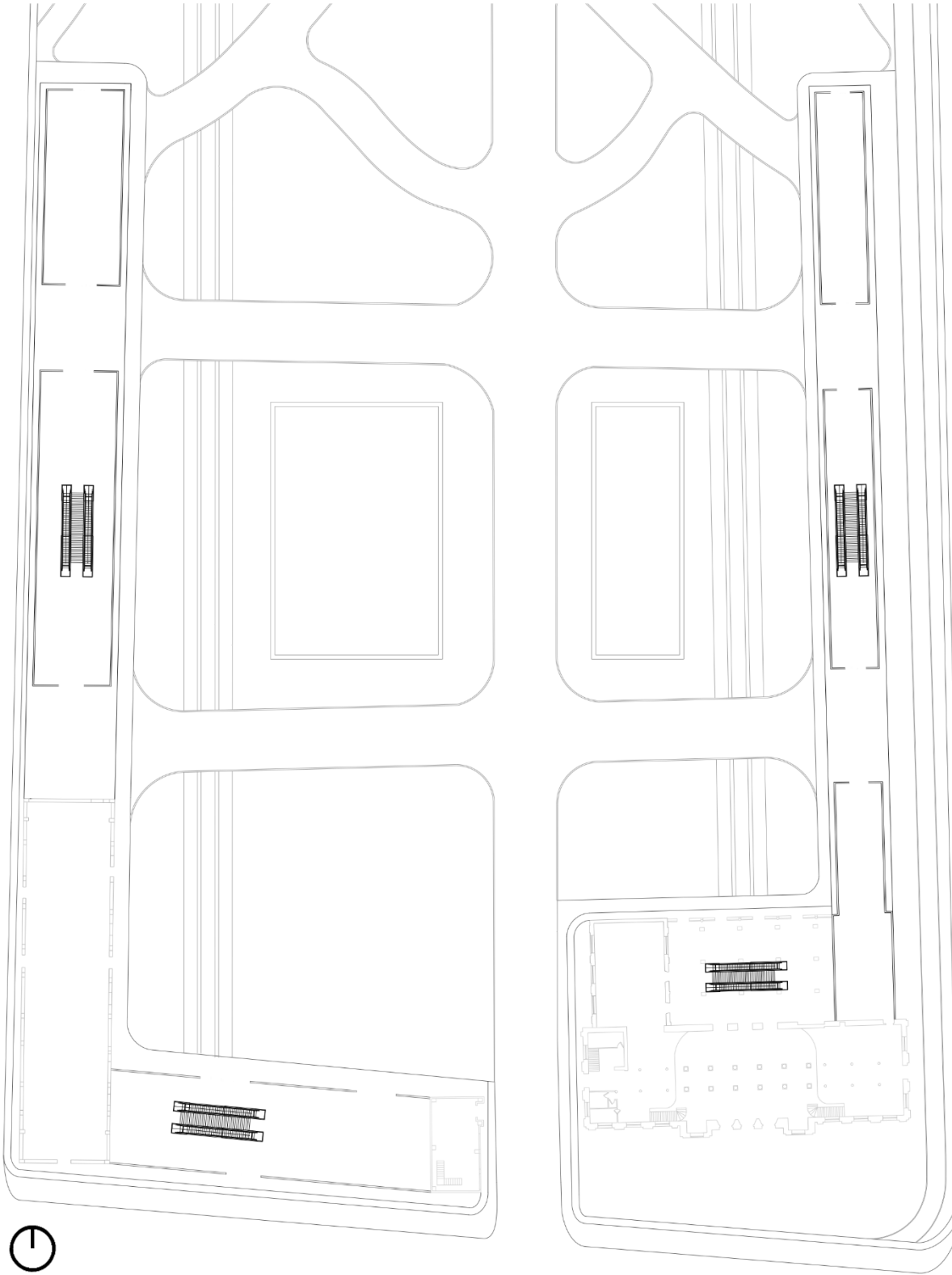


Anexo 5. Maqueta
Elaboración propia



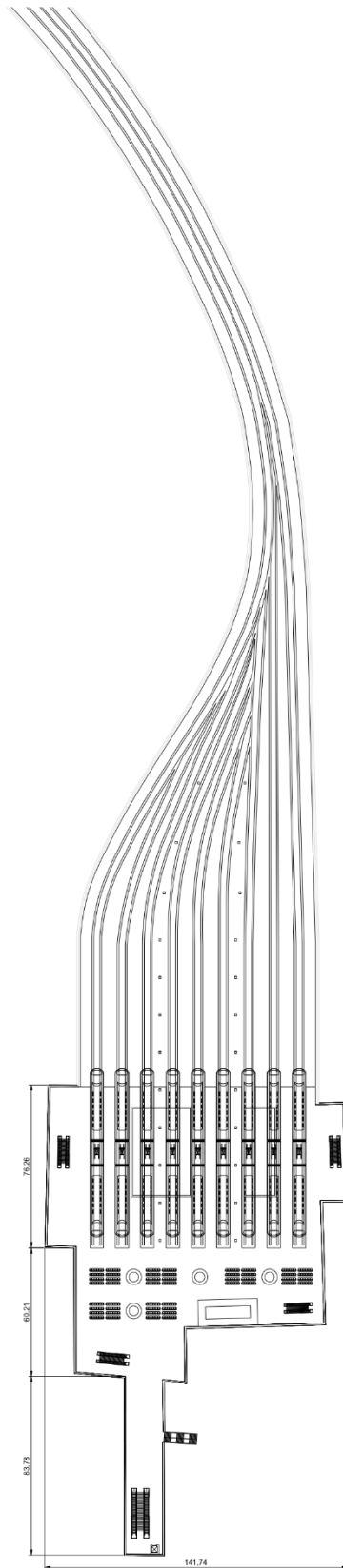
P1 PLANTA GENERAL PARQUE ESTACION

Anexo 6. Planta general
Elaboración propia

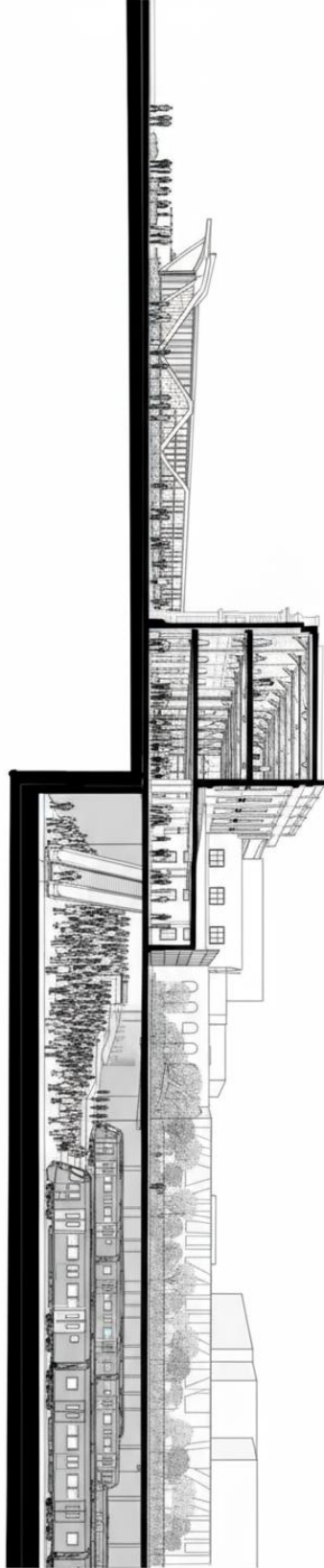


P3 PLANTA PLANTA PRIMER NIVEL
ESCALA 1:500

Anexo 7. Planta primer nivel
Elaboración propia

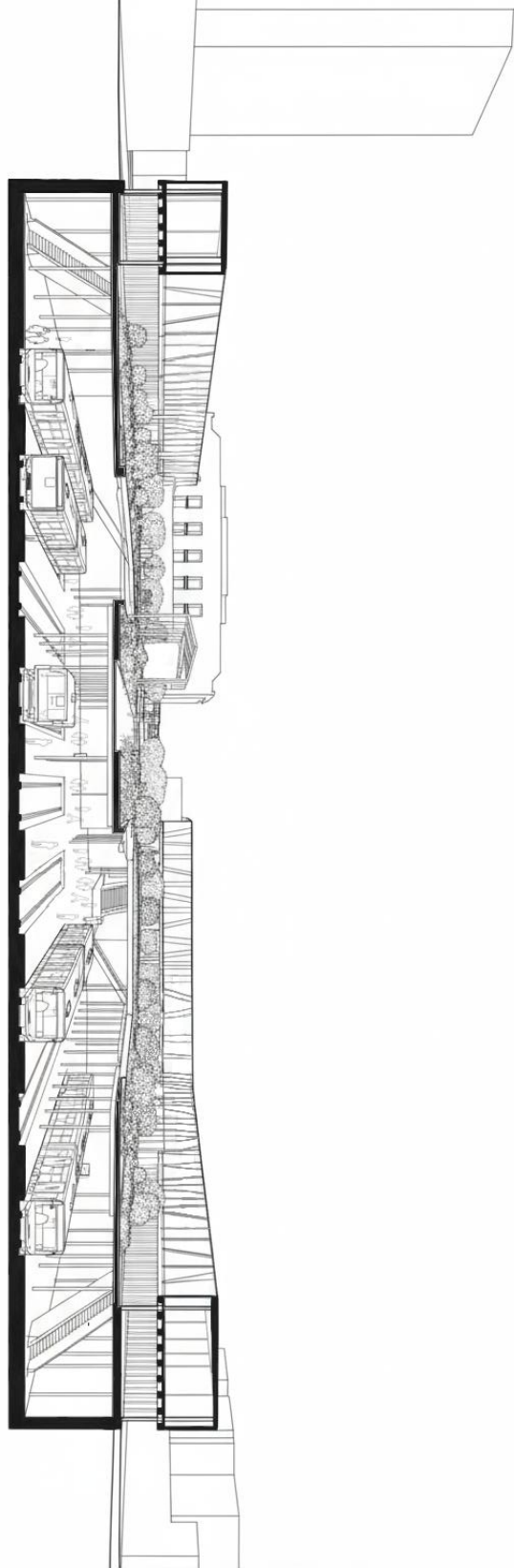


Anexo 8. Planta estación de tren soterrada
Elaboración propia



Anexo 9. Corte A-A'
Elaboración propia

12 Corte B-B'



Anexo 10. Corte B-B'
Elaboración propia

Bibliografía

- Ahern, J. (2007). Green infrastructure for cities: The spatial dimension. Springer.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). Plan de Ordenamiento Territorial (POT): Bogotá Reverdece 2022-2035. <https://bogota.gov.co/>
- ArchDaily. (2012). Estación de Atocha / Rafael Moneo. <https://www.archdaily.com>
- Arup. (2021). Nairobi Railway City project overview. <https://www.arup.com>
- Atkins. (2021). Nairobi Railway City & Central Station Masterplan. Atkins Global. <https://atkinsglobal.com>
- Ayuntamiento de Madrid. (2011). Matadero Madrid: Proyecto de transformación y usos culturales. Matadero Madrid. <https://www.mataderomadrid.org>
- Ayuntamiento de Madrid. (2020, 30 de julio). El Área de Cultura cederá gratuitamente para rodajes los centros culturales y espacios para reforzar Madrid como escenario cinematográfico [Nota de prensa]. Diario de Madrid. <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/el-area-de-cultura-cedera-gratuitamente-para-rodajes-los-centros-culturales-y-espacios-para-reforzar-madrid-como-escenario-cinematografico/>
- Ávila Díaz, A. V., & Castillo, Y. D. (2024). Arquitectura en clave de Patrimonio: Estación de la Sabana [Trabajo de grado no publicado]. Universidad Nacional de Colombia. <https://www.behance.net/gallery/213956667/Trabajo-de-grado-Parque-Conjunto-Estacion-de-la-Sabana>
- Brand, S. (1994). How buildings learn: What happens after they're built. Viking Penguin.
- Castro, F. (2022, 29 de julio). Atkins Unveils Design for the New Nairobi Central Station in Kenya. ArchDaily. <https://www.archdaily.com/986550/atkins-unveils-design-for-the-new-nairobi-central-station-in-kenya/>
- Choay, F. (2001). Alegoría del patrimonio. Gustavo Gili.

DADEP – Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2015). Manual del espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Destino y Sabor. (2021, 26 de febrero). Visita al Museo del Ferrocarril de Madrid [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=f_coKz1zyV8

Estación de la Sabana después de las modificaciones por la expansión de la calle 13 [Fotografía]. (s.f.). Pinterest. <https://ar.pinterest.com/pin/971510950875490080/>

FMA. (s.f.). Estación Puerta de Atocha. GOING – Ingenieria Civil. <https://ingenieria-civil.org/GOING/obra.php?id=12>

Fotos Antiguas Bogotá Oficial. (2024, marzo 11). Estación de la Sabana, con su majestuosidad... [Publicación en Facebook]. <https://www.facebook.com/groups/FotosAntiguasBogotaOficial/posts/7467459953339725/>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2020). Museo del Ferrocarril de Madrid: Historia y colecciones. <https://www.museodelferrocarril.org>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (s.f.). El Museo. Museo del Ferrocarril de Madrid. <https://museodelferrocarril.org/museo/>

García Librero, J. (2018, 27 de febrero). Rafael Moneo diseñará la ampliación de la estación de Atocha en Madrid. ArchDaily México. <https://www.archdaily.mx/mx/889665/rafael-moneo-disenara-la-ampliacion-de-la-estacion-de-atocha-en-madrid>

Gehl, J. (2010). Cities for People. Island Press.

Government of Kenya, Ministry of Transport. (2021). Nairobi Railway City masterplan summary. <https://transport.go.ke>

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites. (1964). Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia). https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf

ICOMOS Australia. (2013). The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. <https://australia.icomos.org/>

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). (2018). Lineamientos para la infraestructura del espacio público. Bogotá.

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Random House.

Kenworthy, J., & Newman, P. (2006). Urban design and planning as tools to reduce automobile dependence: A global perspective. *Journal of Urban Design*.

Koolhaas, R., Mau, B., Sigler, J., & Werlemann, H. (1995). S, M, L, XL. Monacelli Press.

Landezine. (2018). Post-industrial landscape architecture: Duisburg-Nord. <https://landezine.com/post-industrial-landscape-architecture/>

Latz + Partner. (2002). Landschaftspark Duisburg-Nord [Fotografía]. Latz + Partner. <https://www.latzundpartner.de/de/proyectos/postindustrielle-landschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/>

Lynch, K. (1960). The Image of the City. MIT Press.

Ministerio de Cultura de Colombia. (2010). Lineamientos para la intervención en Bienes de Interés Cultural. Bogotá.

Ministerio de Cultura y Deporte de España. (s.f.). Estación de Delicias — Patrimonio industrial. <https://www.culturaydeporte.gob.es>

Moneo, R. (1992). Estación de Atocha: Proyecto de ampliación. Archivo Digital de Obras de Rafael Moneo.

Moneo, R. (2004). Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos. Actar.

Ravenscroft, T. (2022, 28 de julio). Atkins reveals design for Nairobi Central Station informed by defensive enclosures. Dezeen. <https://www.dezeen.com/2022/07/28/nairobi-central-station-kenya-atkins/>

RENFE-ADIF. (2020). Historia de la Estación de Atocha. <https://www.adif.es>

UITP – Unión Internacional del Transporte Público. (2016). Intermodality: Strategies for integrated urban mobility systems. Bruselas.

UNESCO. (2011). Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico. <https://unesdoc.unesco.org/>

Urban Next. (2011). Matadero Madrid: Cultural transformation project [Fotografía]. Urban Next. <https://urbannext.net>

Vista aérea Estación de la Sabana [Fotografía]. (s.f.). Pinterest. <https://ar.pinterest.com/pin/264797653086818779/>

Vista aérea Estación de la Sabana [Fotografía]. (s.f.). Pinterest. <https://ar.pinterest.com/pin/264797653087378879/>

Volando en Drone. (2020). Vista aérea de la Estación de la Sabana, Bogotá [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/c/VolandoenDrone>