



**ALCALDIA MAYOR  
BOGOTA D.C.**

**Instituto  
DESARROLLO URBANO**



**“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL  
SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS  
PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.”**

**ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.**

**MOVILIDAD**

**CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021**

**INFORME 2: REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI  
PATRIMONIO CULTURAL**



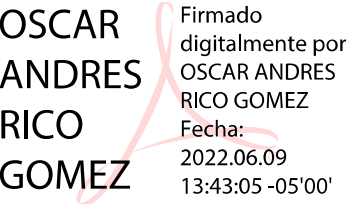
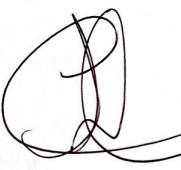
**VERSION 3**

**BOGOTÁ, 2022 – mayo 20**

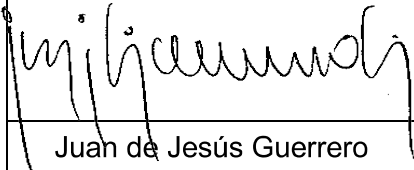


**REVISIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI**  
**CONTROL DE VERSIONES**

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 00	02/03/2022	Elaboración inicial	63
Versión 01	08/04/2022	Atención observaciones interventoría	68
Versión 02	04/05/2022	Atención observaciones IDU	78
Versión 03	20/05/2022	Atención anotaciones interventoría	78
<b>Ruta almacenamiento</b>			
Y:\P1674 Regiotram SUR diseños\9.Trabajo\1.Tecnico\Informe 2. RAI\OBSERVACIONES IDU			

**EMPRESA CONTRATISTA**

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
	 URDANETA URDANETA CARLOS JOSE Fecha: 2022.06.09 13:07:44 -05'00'	 OSCAR ANDRES RICO GOMEZ Firmado digitalmente por OSCAR ANDRES RICO GOMEZ Fecha: 2022.06.09 13:43:05 -05'00'
		
Mariana Patiño Arquitecto en bienes de interés Cultural	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría
Carlos Andrés Carreño H. Profesional en conservación y restauración de monumentos		

**EMPRESA INTERVENTORA**

REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
		
Juan de Jesús Guerrero Arquitecto en bienes de interés Cultural y Profesional en conservación y restauración de monumentos	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>8</b>
<b>1 OBJETIVOS</b> .....	<b>8</b>
1.1 OBJETIVO GENERAL.....	8
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	9
<b>2 DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO</b> .....	<b>10</b>
<b>3 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO</b> .....	<b>10</b>
<b>4 DOCUMENTOS DE REFERENCIA</b> .....	<b>13</b>
4.1 REGULACIONES LOCALES.....	13
4.1.1 DEL NIVEL NACIONAL.....	13
4.1.1.1 Decreto 2358 de 2019.....	13
4.1.1.2 Decreto 1080 de 2015.....	14
4.1.1.3 Resolución 0330 de 2010.....	14
4.1.1.4 Decreto 763 de 2009.....	15
4.1.1.5 Decreto 2941 de 2009.....	15
4.1.1.6 Ley 1185 de 2008 .....	16
4.1.1.7 Ley 1037 de 2006 .....	16
4.1.1.8 Ley 397 de 1997 .....	16
4.1.2 DEL NIVEL DEPARTAMENTAL .....	18
4.1.2.1 Acuerdo 046 de 2000.....	18
4.1.3 DEL NIVEL DISTRITAL .....	18
4.1.3.1 Decreto 555 de diciembre 2021 – Secretaría Distrital de Planeación ...	18
4.1.3.2 Resolución 408 del 21 de agosto de 2020 – Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte .....	19
4.1.3.3 Decreto 560 de 2018 – Secretaría Distrital de Planeación .....	19
4.1.3.4 Decreto 070 de 2015 – Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	19
4.1.3.5 Acuerdo 311 de 2008 – Concejo de Bogotá.....	19

4.1.3.6	Decreto 606 de 2001 – Departamento Administrativo de Planeación Distrital	20
4.1.3.7	Resolución 360 de 2000 – Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	20
4.2	COMPONENTE INSTITUCIONAL.....	20
4.2.1	<b>IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL NACIONAL .....</b>	<b>20</b>
4.2.1.1	Ministerio de Cultura - Dirección de Patrimonio y Memoria .....	20
4.2.1.2	INVIAS.....	21
4.2.1.3	Departamento Nacional de Planeación - DNP.....	21
4.2.2	<b>IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL DEPARTAMENTAL .....</b>	<b>23</b>
4.2.2.1	Alcaldía Municipal de Soacha .....	23
4.2.2.2	Secretaría de Cultura del Municipio de Soacha.....	23
4.2.2.3	Secretaria de Planeación BOGOTÁ-REGION (articulación).....	23
4.2.3	<b>IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL DISTRITAL.....</b>	<b>24</b>
4.2.3.1	Alcaldía Mayor .....	24
4.2.3.2	Secretaria Distrital de Cultura y el Instituto Distrital Patrimonio Cultural	24
4.2.3.3	Secretaria Distrital de Planeación SDP .....	25
4.2.3.4	Secretaria Distrital De Participación Y Acción Comunal IDPAC .....	25
4.2.3.5	Instituto de Desarrollo Urbano.....	26
4.3	FUENTES, REFERENCIAS y DEFINICIONES.....	26
4.3.1	<b>DEFINICIONES .....</b>	<b>26</b>
4.3.2	<b>FUENTES COMPONENTE MATERIAL INMUEBLE .....</b>	<b>29</b>
4.3.3	<b>FUENTES COMPONENTE MATERIAL MUEBLE .....</b>	<b>30</b>
4.3.4	<b>FUENTES COMPONENTE INMATERIAL.....</b>	<b>30</b>
4.3.4.1	Lineamientos para la elaboración de inventarios de patrimonio cultural inmaterial. Proceso de identificación y recomendaciones de salvaguardia (2014).	31
4.3.4.2	Política de patrimonio cultural inmaterial (2014).....	32
5	<b>PLAN DE TRABAJO .....</b>	<b>33</b>
6	<b>MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL.....</b>	<b>33</b>
6.1	COMPONENTE URBANO.....	33
6.2	COMPONENTE MATERIAL – ARQUITECTÓNICO .....	34
6.2.1	<b>RECONOCIMIENTO DE INMUEBLES EN EL CORREDOR FÉRREO DEL SUR .....</b>	<b>35</b>

6.3	RECUENTO CRONOLÓGICO DEL TERRITORIO CENTRO/SUR DE LA CIUDAD Y SUS TRANSFORMACIONES.....	39
6.4	RECUENTO CRONOLÓGICO E HISTÓRICO LÍNEA FÉRREA SUR.....	40
6.5	DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DEL SUR Y SUS RELACIONES TÉCNICAS.....	41
6.6	ANÁLISIS DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL .....	43
<b>7</b>	<b>RECOPILACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.....</b>	<b>46</b>
7.1	COMPONENTE MATERIAL .....	46
7.2	RECORRIDO VIRTUAL TRAZADO ANTIGUA LÍNEA FÉRREA SUR .....	46
7.3	ZONIFICACIÓN.....	51
7.4	CUADRO PRELIMINAR COMPONENTES EN LA ZONA DE INFLUENCIA.....	70
<b>8</b>	<b>CONSULTA A ENTIDADES - USO DE FICHAS Y FORMATOS INSTITUCIONALES</b>	<b>71</b>
8.1	COMPONENTE INMATERIAL .....	75
<b>9</b>	<b>RESULTADOS DEL ANALISIS.....</b>	<b>79</b>



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur .....	11
Figura 2. PLANO CG2.2 cartografía POT decreto 555/2021 .....	12
Figura 3. Esquema General – Sistemas Regiotram.....	12
Figura 4. Plano de Barrios afectados.....	26
Figura 5. Vía del corredor con inmuebles Bic- Estaciones de pasajeros-y puentes férreos .....	37
Figura 6. Estaciones de pasajeros y polígono de influencia .....	38
Figura 7. Ilustración sistema ferroviario .....	42
Figura 8. Imagen fotográfica cruces línea férrea .....	47
Figura 9. Visuales urbanas de análisis .....	51
Figura 10. Sectores de análisis .....	52
Figura 11. Planos por sectores.....	57
Figura 12. Zona susceptible de valoración patrimonial -futura-.....	58
Figura 13. Fichas de las estaciones de Bosa y Soacha.....	73
Figura 14. Fichas de inventario estación BOSA .....	74
Figura 15. Fichas de inventario estación BOSA .....	74
Figura 16. inventario SIPA Mincultura .....	75
Figura 17. Plano barrios en Línea Férrea Sur.....	76
Figura 18. Manifestaciones en barrios.....	78
Figura 19. Plano zonas de afectación por barrios.....	79

## INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la recopilación, revisión, verificación y análisis de información secundaria del componente sobre PATRIMONIO CULTURAL para el proyecto que tiene como objeto ““ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, cumpliendo así con el entregable correspondiente según Anexo Técnico No 1 donde se describe

“[e]l alcance se enfoca a la ejecución de actividades encaminadas a la recolección de información secundaria y primaria, de ser necesario, para hacer la caracterización desde las diferentes disciplinas de orden técnico, conducente a evaluar las alternativas de trazado del corredor férreo del sur”

Como referencia básica para el desarrollo del presente informe se toma lo expuesto en los documentos suministrados (Estudios previos IDU-CMA-SGDU-061-2021 y Anexo Técnico No 1), donde se mencionan los procesos previos realizados para evaluar la integración de la Línea Metro con los proyectos férreos que permitan la integración regional de Bogotá, y que contienen los antecedentes para el actual estudio.

## 1 OBJETIVOS

### 1.1 OBJETIVO GENERAL



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano

La necesidad de protección del patrimonio cultural relacionado con el trazado del proyecto, trae consigo un devenir metodológico que permita, en primera instancia, la identificación de los referentes materiales e inmateriales que hacen parte de la memoria urbana y del imaginario colectivo de las comunidades que habitan las áreas de influencia directa, en procura de entender su función y apropiación social, junto a su nivel de vulnerabilidad frente a las intervenciones físicas que se derivan de las obras de infraestructura.

En este sentido el componente patrimonial partirá de una metodología que permita la recolección de datos e información suficientes para poder identificar la red de valores que conforma el paisaje cultural del área de estudio, y posteriormente establecer aquellos riesgos que, derivados de las intervenciones proyectadas, pueden llegar a afectar dicha red. Desde allí se podrán definir los impactos del proyecto en el contexto sociocultural asociado a las áreas de influencia directa, para posteriormente definir los criterios y variables en procura de proponer alternativas para la mitigación, bloqueo u optimización de dichos riesgos.



La identificación de los referentes patrimoniales se realizará, en primera instancia, a partir de una revisión bibliográfica y documental de antecedentes e información disponible, que será contrastada con un trabajo de campo que incluye recorridos de prospección, registro fotográfico, cartográfico y audiovisual, para posteriormente complementar la información preexistente, a través de fichas, planos y documento técnico de análisis y procesamiento de la información.

Se trata de una metodología de corte mixto: cuantitativo, en la medida que se concentra en la identificación y caracterización del patrimonio cultural material (mueble e inmueble), y cualitativo, teniendo en cuenta que se interesa por lo particular, lo contextual, los relatos vividos (para el caso inmaterial), partiendo de un método inductivo. Además, para el caso del patrimonio cultural inmaterial, se adscribe a la denominada metodología participativa, consciente de que las voces de las comunidades son indispensables para lograr llegar a entender el impacto de intervenciones de este tipo en contextos socioculturales locales.

Por su parte, el propósito del componente institucional es el de identificar los canales que permitan adelantar, con el menor contratiempo, la toma de decisiones sobre acciones y actuaciones urbanísticas, la formulación e implementación de instrumentos, planes, programas y proyectos como será la puesta en marcha de la línea férrea del sur “Regiosur”. La definición de un esquema de convergencia multisectorial e interinstitucional que permita la gestión y ejecución eficiente y efectiva de proyectos que son del interés común de la ciudad.

## 1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Se trabajarán tres componentes con objetivos que apuntan a:

- Identificar los bienes DECLARADOS de interés cultural y las MANIFESTACIONES representativas del patrimonio cultural inmaterial, de los ámbitos municipal, distrital, departamental y/o nacional que se encuentren en las áreas de influencia directa del proyecto.
- Determinar los riesgos e impactos derivados del proyecto que podrían llegar a afectar el patrimonio cultural identificado.
- Definir los actores, instancias y procesos necesarios para el manejo del patrimonio cultural identificado durante las diversas fases de obra.

## 2 DESCRIPCIÓN DEL CONTRATO

Enmarcados en el contexto del Plan de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, adoptado mediante Acuerdo 761 del 11 de junio de 2020, el cual contempla en su artículo 15, el Programa 50. Red de metros que consiste en: “Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur”, el IDU, adelantó la contratación de LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA.

El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 007702 DE 2021 DEL VEINTE (20) DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021, adjudicó el proceso de Concurso de Méritos Abierto No. IDU-CMA-SGDU-061-2021, al proponente CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA quien a su vez celebró contrato de consultoría con los profesionales especializados en Patrimonio Cultural para desarrollar el componente técnico especializado.

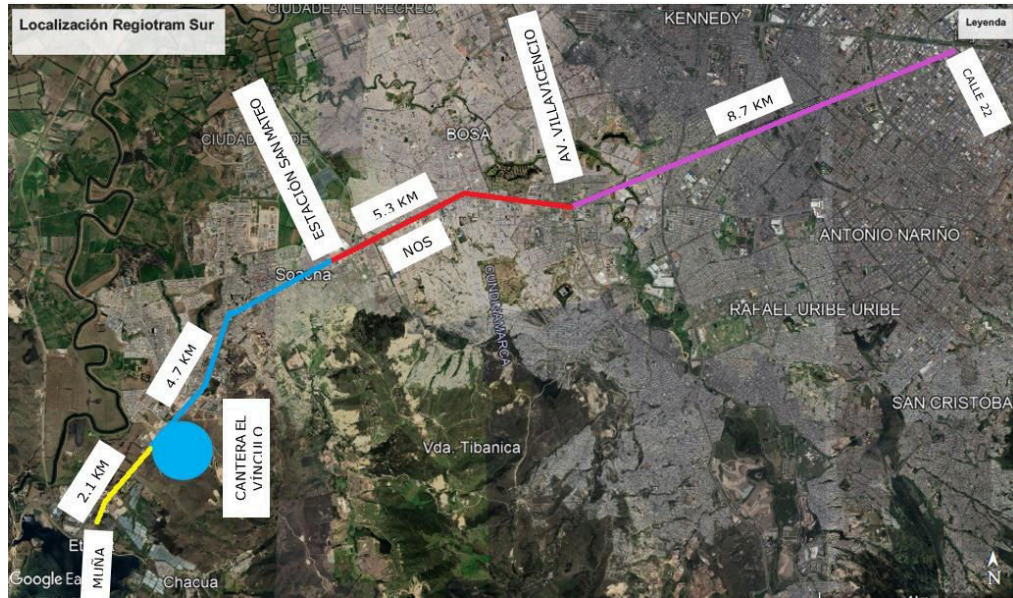
## 3 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto por desarrollar se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, y corresponde al recorrido de corredor férreo del sur, propiedad del Instituto Nacional del Vías, y cuya titularidad señala que el TRAMO FERREO BOGOTA – EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVÍAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Escritura Pública No. 2380 otorgada el 11 de septiembre de 2007 en la Notaría 59 del Círculo de Bogotá.

Este proyecto por sus características impacta de manera positiva la población asentada en corredor de influencia Bogotá – Soacha, de tal manera que el Regiotram del Sur prevé con 15 estaciones extender la línea hasta el embalse del Muña, donde existe una zona de industria pesada y de equipamientos importantes, y a futuro con la planta de tratamiento de Canoas, es el punto ideal para localizar el Centro de Intercambio Modal (CIM).<sup>1</sup>

<sup>1</sup>1.2. Localización -Anexo 1 Anexo técnico

**Figura 1. Localización del Corredor Férreo del Sur**

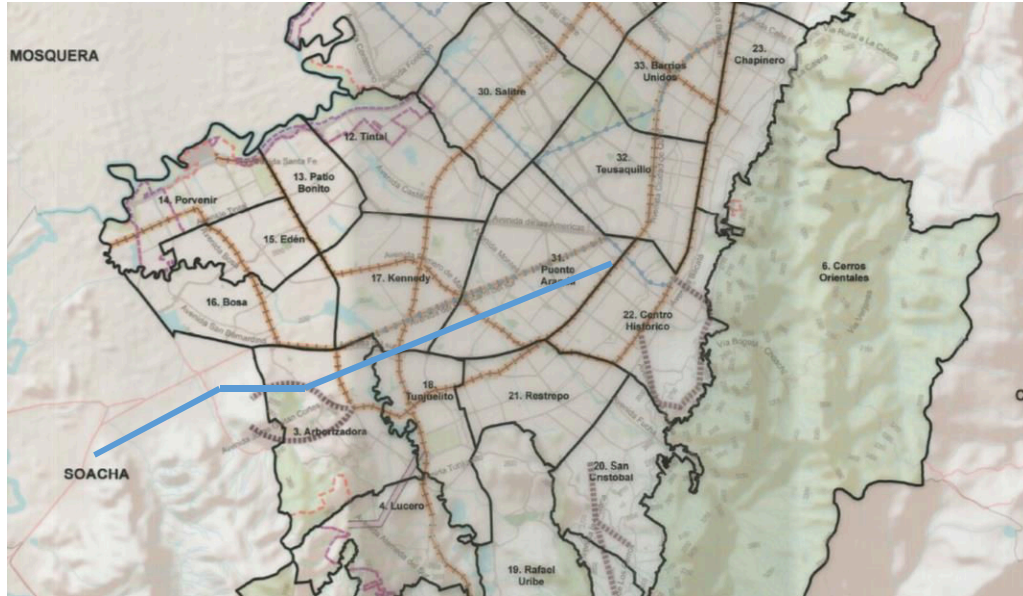


**Fuente: Anexo 1. Anexo Técnico -Elaboración DTP-IDU**

El proyecto de Regiotram del Sur en el Distrito, deberá conllevar al mejoramiento de las condiciones urbanas de las áreas aledañas al trazado ferroviario y se prevé que podrá tener 11 estaciones dentro del perímetro urbano de Bogotá y 4 estaciones en el área de la sabana sur de Bogotá, completando una longitud cercana a los 18 kilómetros de extensión, en cinco localidades del distrito: Los Mártires, Puente Aranda, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa delimitación administrativa pasada. Hoy con el decreto POT 555 de 2021, dichas localidades pasan a convertirse en Unidades de Planeamiento Local UPLs, correspondiendo a las siguientes:

UPL Puente Aranda (31) que la atraviesa longitudinalmente; UPL Kennedy (17) que la atraviesa por el costado oriental; UPL Bosa (16) y UPL Arborizadora (3) limitando con ambas, hasta llegar al municipio de Soacha y seguir hasta Sibaté y el antiguo desvío al Salto de Tequendama.

Figura 2. PLANO CG2.2 cartografía POT decreto 555/2021



Fuente: SDP

Igualmente se contextualiza la ubicación del proyecto de manera general dando del esquema general de Regiotram y su integración con otros proyectos de naturaleza similar.

Figura 3. Esquema General – Sistemas Regiotram



Fuente: Anexo técnico 1 Contrato 1860

En relación con el POT adoptado por decreto 555/2021, la política no.10 de Integración Regional busca consolidar acuerdos regionales para el desarrollo sostenible de la región, mediante arreglos institucionales apropiados y compromisos bilaterales o multilaterales que garanticen oportunidades para todos y todas, así como la aplicación de los principios de buen gobierno y efectividad donde Bogotá, a partir de lo dispuesto en el presente Plan realizará su aporte a través de varios compromisos como es el criterio de equidad, para atender demandas regionales de **conectividad**, servicios públicos, sistema de cuidado, entre otras, en el marco de la solidaridad, el cual implica la coordinación y gestión conjunta de recursos de Bogotá y la Región.

## 4 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

### 4.1 REGULACIONES LOCALES

#### 4.1.1 DEL NIVEL NACIONAL

##### 4.1.1.1 Decreto 2358 de 2019

Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial estableciendo medidas para la integración, la articulación y la coordinación, principalmente en cuatro puntos:

- Régimen Especial de Protección
- Integración de las diferentes categorías de patrimonio cultural en los distintos instrumentos
- Fortalecimiento de los instrumentos de protección
- Articulación de los distintos sectores relacionados con el patrimonio cultural

Además modifica aspectos relacionados con el patrimonio cultural material tanto mueble como inmueble, e incluye la categoría Paisajes Culturales definiéndola como los territorios producto de la interrelación entre grupos sociales, comunidades o colectividades con su territorio o la naturaleza, referentes de procesos históricos, económicos, sociales, políticos, culturales o espirituales, que ilustran las formas de ocupación y manejo del territorio, por lo tanto, son factores de identidad, pertenencia o ciudadanía, contienen bienes, manifestaciones, productos y todos aquellos elementos que son expresiones de la identidad cultural y que son representativos de una región claramente definida e ilustran los

elementos culturales esenciales y distintivos; mediante la valoración y el manejo sostenible de estos lugares se posibilita, de manera efectiva, el goce de los derechos culturales.

#### **4.1.1.2 Decreto 1080 de 2015**

El Ministerio de Cultura tendrá como objetivo formular, coordinar, ejecutar y vigilar la política del estado en materia cultural de modo coherente con los Planes de Desarrollo, con los principios fundamentales y de participación contemplados en la Constitución Política y en la Ley, y le corresponde formular y adoptar políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo a su cargo.

En relación con el Patrimonio Inmaterial, para promover la apropiación social del patrimonio cultural, el SNPCN propenderá por la implementación de programas y proyectos formativos y procesos de información a nivel nacional y regional que incentiven la participación de las comunidades, instituciones, entes territoriales, colectividades y agentes culturales, en los procesos de valoración y reflexión sobre el patrimonio cultural.

Para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los BIC, o de los bienes que pretendan declararse como tales, define un instrumento de gestión Los Planes Especiales de Manejo y Protección PEMP aplicables en todo el territorio nacional cuando se presente:

- Riesgo de transformación o demolición parcial o total debido a desarrollos urbanos, rurales y/o de infraestructura.
- Se presente riesgo o limitación para su conservación.
- Cuando el bien requiera definir o redefinir su normativa y/o la de su entorno para efectos de su conservación.

#### **4.1.1.3 Resolución 0330 de 2010**

Mediante esta resolución se fijan algunos lineamientos técnicos y administrativos destinados a apoyar la ejecución de los preceptos contenidos en la Ley 1185 de 2008 y en el Decreto 2941 de 2009, en lo que corresponde al Patrimonio Cultural de la Nación de carácter inmaterial.

Las disposiciones de esta resolución son complementarias a las regulaciones, definiciones, conceptos, principios, competencias, así como cualquier otro aspecto contemplado en la ley y decreto mencionados.

Entre otros reglamenta el procedimiento para incluir manifestaciones en una Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial contemplado en el artículo 12 del decreto 2941 de 2009

#### 4.1.1.4 Decreto 763 de 2009

Por el cual se reglamentan parcialmente las leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por la ley 1185 de 2008 en lo correspondiente al patrimonio cultural de la nación de naturaleza material.

Define las competencias de las autoridades y los órganos asesores del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación SNPCN: el Ministerio de Cultura, encargado de la coordinación general del sistema, el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, el Archivo General de la Nación, el Instituto Caro y Cuervo, el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, los Consejos Departamentales y Distritales de Patrimonio Cultural, los departamentos, los distritos y municipios, las autoridades indígenas, las autoridades de que trata la ley 70 de 1993.

#### 4.1.1.5 Decreto 2941 de 2009

*“Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial”.*

En este decreto se especifican el tipo de manifestaciones y componentes de naturaleza inmaterial que son o pueden ser patrimonio, dando lugar a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial LRPCI, y la define como un registro de información y un instrumento concertado entre el Ministerio de Cultura, el Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH en caso que la manifestación presente relevancia nacional, está dirigida a aplicar un Plan Especial de Salvaguardia a las manifestaciones que hagan parte de ella.

Define la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial y su relación con los Planes Especiales de Salvaguardia. Indica procedimiento para creación y manejo de estas listas para los ámbitos municipal y departamental.

Menciona los campos en los cuales pueden ser incluidas las manifestaciones en estas listas: Lenguas y tradición oral, Organización social, Conocimiento tradicional sobre la naturaleza y el universo, Medicina tradicional, Producción tradicional, Técnicas y tradiciones asociadas a la fabricación de objetos artesanales, Artes populares, Actos festivos y lúdicos, Eventos religiosos tradicionales de carácter colectivo, Conocimientos y técnicas tradicionales asociadas al hábitat, Cultura culinaria, Patrimonio Cultural Inmaterial asociado a los espacios culturales.

Como criterios de valoración para la inclusión de una manifestación en la LRPCI menciona: Pertinencia, Representatividad, Relevancia, Naturaleza e identidad colectiva, Vigencia, Equidad, Responsabilidad.

Expone el procedimiento para la postulación de una manifestación a las LRPCI de cualquier ámbito y lo que debe incluir su correspondiente resolución de declaratoria. Además, define que es un Plan Especial de Salvaguardia y que debe contener.

#### **4.1.1.6 Ley 1185 de 2008**

Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 y se define la constitución del patrimonio cultural de la Nación, tanto material como inmaterial y sus ámbitos Nacional, Departamental, Distrital, Municipal o de los territorios indígenas o de las comunidades negras.

Se crea el régimen especial de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los bienes del patrimonio cultural bajo el cual se podrán beneficiar los bienes declarados de interés cultural y las manifestaciones incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, luego de cumplir los criterios de valoración y los requisitos del Ministerio de Cultura.

Establece el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y fijó un Régimen Especial de Protección y estímulo para los bienes de dicho Patrimonio que por sus especiales condiciones o representatividad hayan sido o sean declarados Bienes de Interés Cultural.

#### **4.1.1.7 Ley 1037 de 2006**

*“Por medio de la cual se aprueba la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada por la Conferencia General de la Unesco en su XXXII reunión, celebrada en París y clausurada el 17 de octubre de 2003, y hecha y firmada en París el 3 de noviembre de 2003”*

Se crea el vínculo entre la legislación colombiana existente y la convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial.

#### **4.1.1.8 Ley 397 de 1997**

Ley General de Cultura a través de la cual el país inició un proceso de cambio a nivel institucional y administrativo para la cultura. A través de esta ley se creó el Ministerio de Cultura y sus dependencias más importantes, además de iniciar a insertar, en la legislación colombiana, conceptos y términos del orden internacional.

Se define el patrimonio cultural de la Nación que está constituido por *todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales,*



*muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.*

Para el componente inmaterial se articula con el cuerpo jurídico y normativo que el país ha suscrito con las convenciones de la UNESCO sobre el particular. La UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*)<sup>2</sup> realizó el 17 de octubre de 2003, en París, la denominada *Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*, en un esfuerzo por proteger la dimensión intangible de los contextos socioculturales, y ponerse al día con respecto a los avances logrados en el campo del patrimonio cultural material, tanto mueble como inmueble.

Las finalidades de dicha convención fueron:

- La salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.
- El respeto del patrimonio cultural inmaterial de las comunidades, grupos e individuos de se trate.
- La sensibilización en el plano local, nacional e internacional a la importancia del patrimonio cultural inmaterial y de su reconocimiento recíproco.
- La cooperación y asistencia internacionales.

#### **4.1.1.9. Decreto 746 del 24 de abril de 1996**

Por el cual se declara Monumento Nacional el Conjunto de las Estaciones de pasajeros del Ferrocarril en Colombia, previo estudio de la documentación correspondiente, reconociendo que las edificaciones de las estaciones de Ferrocarril fueron espacios de gran interacción social y ocuparon un lugar destacado en la memoria individual y colectiva, por lo que conforman una unidad arquitectónica representativa de una época nacional.

Este decreto considera que en la primera mitad del siglo XX el ferrocarril fue el principal medio de transporte de carga y de pasajeros, con notable incidencia en el desarrollo económico, social y cultural del país, y que por lo tanto la arquitectura de las edificaciones fue en su momento de vanguardia y ejemplo para otras edificaciones en las regiones en las que se construyeron. Enfatiza en los aspectos técnicos y estéticos que marcaron un hito en la arquitectura del país.

---

<sup>2</sup> Traducido al español: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Siendo así, el Consejo de Monumentos Nacionales estudió la documentación del conjunto de las Estaciones del Ferrocarril y determinó que sus valores estéticos, históricos, testimoniales y documentales, además de su singularidad y representatividad cumplían con las exigencias para ser Monumento Nacional y le propuso al Gobierno Nacional su adopción siguiendo a la Resolución 013 del 16 de agosto de 1994.

#### 4.1.2 DEL NIVEL DEPARTAMENTAL

##### 4.1.2.1 Acuerdo 046 de 2000

Por el cual se adopta el Ordenamiento Territorial del municipio, donde advierte sobre la vecindad con el Distrito Capital, asociado a la enorme presión que se ejerce en el territorio por demanda de suelos, y que ha generado un proceso de conurbación hasta los límites. Plantea entre otras estrategias la articulación de los sistemas viales con Bogotá en pos de la armonía regional, la recuperación de los valores que sirvieron de fundamento al surgimiento y desarrollo del municipio, en especial en los aspectos culturales, sociales y políticos que garanticen la capacidad de acogida del territorio. También analiza las ventajas comparativas con que cuenta el municipio para transformar a Soacha en un municipio competitivo, haciendo de la recuperación ambiental un motor de desarrollo municipal.

#### 4.1.3 DEL NIVEL DISTRITAL

##### 4.1.3.1 Decreto 555 de diciembre 2021 – Secretaría Distrital de Planeación

El modelo de ocupación territorial define que Bogotá será un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local, y que se ordenará a través de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales, estableciendo por primera vez la **Estructura Integradora de Patrimonios**.

La Estructura Integradora de Patrimonios EIP, es la integración del patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. *“Se constituye en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes. Esta estructura propende por la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales sociales y comunitarios que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital”*. Le otorga reconocimiento de valor simbólico a las mujeres, grupos poblacionales y/o comunidades asociadas a los elementos naturales, culturales materiales e inmateriales a través de criterios que las representan.

#### 4.1.3.2 **Resolución 408 del 21 de agosto de 2020** – Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

*“Por la cual se reglamenta el procedimiento para la inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del Distrito Capital y para la formulación de los Planes Especiales de Salvaguardia”.* Acto administrativo del orden distrital a través del cual el distrito adopta el procedimiento de la LRPCI del ámbito distrital.

#### 4.1.3.3 **Decreto 560 de 2018** – Secretaría Distrital de Planeación

Por medio del cual se define la reglamentación urbanística aplicable a los BIC del ámbito distrital, indicando que está relacionado con el inventario incluido en el Decreto Distrital 606 de 2001 y sus correspondientes modificaciones y ampliaciones.

#### 4.1.3.4 **Decreto 070 de 2015** – Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

*“Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones”.* Se crea el Sistema Distrital de Patrimonio conformado por el conjunto de entidades públicas del nivel distrital que ejercen competencias sobre el patrimonio cultural del Distrito Capital, por los bienes y manifestaciones del patrimonio.

Posiciona como coordinador del Sistema a la secretaría Distrital de Cultura, recreación y Deporte cuyo objetivo será la de contribuir a la valoración, preservación, salvaguardia, protección, recuperación, conservación, gestión para la sostenibilidad, divulgación y apropiación social del patrimonio cultural de Bogotá de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política de Colombia y las leyes sobre la materia, bajo los principios de descentralización, diversidad, participación, coordinación y autonomía.

#### 4.1.3.5 **Acuerdo 311 de 2008** – Concejo de Bogotá

Dicta disposiciones sobre el Inventario del Patrimonio Cultural tangible e intangible del Distrito Capital. Señala que la Secretaría Distrital de Cultura, recreación y deporte deberá desarrollar los lineamientos para la realización del Inventario del Patrimonio Cultural tangible e intangible del Distrito Capital, y una vez establecidos, corresponderá su ejecución al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, quien también deberá mantenerlo actualizado. De igual forma deberá garantizarse la participación de las comunidades, grupos poblacionales desde la perspectiva ética, e individuos que crean, mantengan o transmitan el patrimonio cultural.

#### **4.1.3.6 Decreto 606 de 2001** – Departamento Administrativo de Planeación Distrital

Por medio del cual se adopta el inventario de los Bienes de Interés Cultural del Distrito, se determina su ámbito de aplicación, se clasifican en conservación integral, tipológica y restitución cuyo listado se anexa al acto administrativo, y se aclara el ámbito distrital de la declaratoria.

Se dictan medidas de intervención para los bienes inmuebles y los muebles en espacio público. Se dictan medidas de protección y estímulos para su conservación.

#### **4.1.3.7 Resolución 360 de 2000** – Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

*“Por la cual se resuelve una solicitud de declaratoria como Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital de un conjunto de bienes muebles localizados en el espacio público o en áreas privadas de la ciudad”.*

Declara Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital el conjunto de bienes muebles, objetos artísticos y conmemorativos en el espacio público y áreas privadas incluidos en listado adjunto al acto administrativo, y delega la responsabilidad a los propietarios, poseedores, administradores, custodios y/o tenedores de los bienes muebles declarados mediante este acto administrativo, de velar por la protección de los valores patrimoniales de los mismos.

## **4.2 COMPONENTE INSTITUCIONAL**

### **4.2.1 IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL NACIONAL**

#### **4.2.1.1 Ministerio de Cultura - Dirección de Patrimonio y Memoria**

Cabeza del sector cultural; dicta disposiciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles declaradas como Bienes de Interés Cultural BIC las cuales prevalecerán al momento de adoptar, modificar o ajustar los Planes de Ordenamiento Territorial de municipios y distritos. Aplica los criterios de valoración que son pautas generales que orientan y contribuyen a la atribución y definición de la significación cultural de un bien mueble, inmueble o una manifestación.

La Dirección de Patrimonio verifica los requisitos jurídicos y técnicos para intervenir un inmueble declarado como Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional, un inmueble localizado en el área de influencia, y un colindante con un Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional.

Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril – PNREF, plan vigente que se encarga de la gestión del conjunto de estaciones de pasajeros del ferrocarril Decreto 746 de 24 de abril de 1996 Por el cual se declara Monumento Nacional el Conjunto de Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia. Su objetivo es el de recuperar para el uso público las estaciones, en reconocimiento a sus calidades arquitectónicas y su significado dentro de las comunidades, que las consideran, aun hoy, como hitos urbanos de valor y potencial económico de las poblaciones en donde están localizadas.

El Plan enmarca sus criterios de valoración en los siguientes términos:

Valor estético: Conformar una unidad arquitectónica representativa de una época

Valor simbólico: Incidió en el desarrollo económico, social y cultural del país

Valor histórico: Fue el principal medio de transporte de carga y pasajeros durante la primera mitad del siglo XX. En Cundinamarca existe un inventario de 98 unidades inmuebles.

Se delimita dentro de la categoría Patrimonio Ferroviario, en la cual entran a conformarlo los siguientes inventarios:

- Inventario de los bienes inmuebles asociados al ferrocarril
- Inventario de los bienes muebles asociados al ferrocarril
- Inventario de las manifestaciones culturales asociadas al ferrocarril

#### 4.2.1.2 INVIAS

Propietario de la línea férrea y de algunas estaciones de pasajeros.

El proyecto de localización en la región Bogotá – Cundinamarca, corresponde al recorrido del corredor férreo del sur propiedad del Instituto Nacional de Vías, cuya titularidad señala que el TRAMO FERREO BOGOTA-EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, mediante la Escritura Pública No. 2380 otorgada el 11 de septiembre de 2007 en la Notaría 59 del Círculo de Bogotá.

El proyecto del Regiotram del Sur tiene como principal antecedente la infraestructura férrea existente que es administrada por la nación, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, y por el departamento mediante la Empresa Férrea Regional – EFR.

#### 4.2.1.3 Departamento Nacional de Planeación - DNP

La reactivación de la red férrea nacional constituye una necesidad para la competitividad de Colombia y representa una alternativa en su apuesta por el crecimiento sostenible. En ese sentido, el Gobierno nacional presentó este lunes 23 de noviembre de 2020 el Plan

Maestro Ferroviario, la estrategia con la que busca reactivar el modo férreo del país e impulsar la economía tras la pandemia provocada por la COVID-19.

El Plan Maestro Ferroviario establece la hoja de ruta y principal eje de política pública con los lineamientos técnicos, económicos, normativos, regulatorios e institucionales, para reactivar el modo férreo y potenciar sus ventajas competitivas. Así mismo, plantea la integración del modo a la red de transporte nacional, acciones orientadas al desarrollo económico y productivo del país.

Con la implementación de la estrategia se estiman, entre otros, los siguientes beneficios: reducir costos, en un 26% para el año 2030, y tiempos de las cadenas logísticas; atraer inversión extranjera; fortalecer los servicios de transporte de mercancías y materias primas e incrementar los índices de competitividad del país.

De igual manera, la migración hacia sistemas de transporte ferroviarios de pasajeros permitirá mejorar las condiciones del transporte público al reducir problemáticas asociadas con la congestión vehicular, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental.

En cuanto al desarrollo regional, este modo contribuirá con la consolidación de mercados descentralizados, bajo normas claras y herramientas tecnológicas modernas. Por otro lado, el desarrollo de la infraestructura férrea aportará a la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, un paso importante hacia el crecimiento sostenible.

Esta estrategia es el resultado del trabajo conjunto, de más de dos años, entre la Vicepresidencia de Colombia, el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Como parte de la puesta en marcha del Plan Maestro Ferroviario, antes de finalizar el año en curso, el Ministerio de Transporte presentará un proyecto de Ley General Ferroviario que establezca la regulación de la infraestructura ferroviaria y defina los lineamientos para la prestación del servicio del modo. Las normas que rigen el modo férreo tienen 100 años, están vigentes desde 1920, y con este proyecto de ley se actualizarán.

Actualmente, Colombia cuenta con las redes férreas del Atlántico, con una longitud de 1.493 kilómetros que atraviesan los departamentos del Cesar, Magdalena, Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca y Caldas; y la del Pacífico, que cubre 498 kilómetros en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle.

## 4.2.2 IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL DEPARTAMENTAL

### 4.2.2.1 Alcaldía Municipal de Soacha

De acuerdo con la Ley de Cultura, el manejo del patrimonio cultural se delega en las Secretarías de Cultura Municipales. En el caso de la valoración de una manifestación material o inmaterial, obligatoriamente se requiere de la formulación de los instrumentos de gestión en el momento de su declaratoria, para cumplir el objetivo de la conservación, la protección y la salvaguardia, y que permitan una correcta gestión y articulación institucional del territorio y sus componentes.

Para los Municipios y Distritos será por intermedio del alcalde, y para los Departamentos por intermedio del gobernador.

Por tratarse de un sistema público de información, las diversas instancias competentes promoverán que su respectivo inventario de Patrimonio Cultural material y la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, se encuentren actualizadas, publicadas y puestas en conocimiento de la comunidad.

### 4.2.2.2 Secretaría de Cultura del Municipio de Soacha

La Secretaría de Educación y Cultura de Soacha tiene como misión la calidad de vida, mejoramiento del servicio con enseñanza de nuevas tecnologías y preservación del medio ambiente, contribuyendo a la construcción de una ciudadanía legal, cívica, empática, solidaria con la ciudad y con hábitos de vida saludables.

Tiene a su cargo un territorio que delata las huellas milenarias de pueblos indígenas por medio del <http://www.rupestreweb.info/pcys.html> arte rupestre y el Museo Arqueológico. Es región de casas de hacienda como Canoas y Fute, y de algunas edificaciones industriales como la Hidroeléctrica y Termoeléctrica El Charquito que fue construida hace cerca de 130 años, convirtiéndose en la primera planta de producción de energía en el centro del país. También las dos edificaciones de las estaciones de ferrocarril de la antigua línea férrea del sur.

PLAN DECENAL DE CULTURA 2016-2016 - Panorama del contexto cultural departamental, en términos de actores, espacios y procesos relacionados con el patrimonio cultural mueble e inmueble. Nos encontramos en consultas acerca de la Lista Representativa del Patrimonio del Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito departamental.

### 4.2.2.3 Secretaria de Planeación BOGOTA-REGION (articulación)

El proyecto del Regiotram del Sur tiene como principal antecedente la infraestructura férrea existente que es administrada por la nación, a través de la Agencia Nacional de

Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, y por el departamento mediante la Empresa Férrea Regional – EFR.

En el POT se declara que, a través de la política de integración regional, sus estrategias y proyectos se dará continuidad a los acuerdos y procesos cumplidos en instancias de coordinación y planeación entre Bogotá, los departamentos de la Región central y los municipios circunvecinos en diferentes escenarios, como son los convenios bilaterales, el Comité de Integración Territorial (CIT) y la Región Administrativa de Planeación Especial (RAPE). En el futuro, se proyecta un adecuado diseño institucional de gobernanza con la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, creada mediante Acto Legislativo 02 de 2020 y las normas que la desarrollen, modifiquen o sustituyan.

#### **4.2.3 IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEL NIVEL DISTRITAL**

##### **4.2.3.1 Alcaldía Mayor**

Plan de Desarrollo “*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*” adoptado mediante Acuerdo 761 del 11 de junio de 2020, en el que incluye las oportunidades de generar ejes con potencial de conectividad regional entre el distrito y los municipios aledaños, tanto para el transporte público de pasajeros como para el transporte de carga, consolidando otra alternativa de movilidad sostenible mediante la implementación de trenes de cercanías como sistemas de transporte público masivo de pasajeros.

El proyecto del Corredor Férreo del Sur como parte de un sistema de transporte masivo multimodal sostenible, limpio que permitan mejorar los tiempos de desplazamiento en Bogotá –Región.

En el Artículo 12, Metas trazadoras para el Propósito 4. Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, mediante el cual se busca “*la promoción de modelos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclorrutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región*”.

##### **4.2.3.2 Secretaría Distrital de Cultura y el Instituto Distrital Patrimonio Cultural**

Por medio del Decreto 1080 de 2015 se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, un decreto compilatorio de normas reglamentarias preexistentes, cuyo objeto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas en la Constitución Política. Se conforma el Sistema Nacional de Cultura, en el cual las “*...instancias del Sistema Nacional de Cultura son el Ministerio de Cultura, las entidades y oficinas culturales territoriales, los Fondos Mixtos para la Promoción*”



*de la Cultura y las Artes, y las demás entidades públicas o privadas, civiles o comerciales, que desarrollan, financian, fomentan, ejecutan o promueven actividades culturales y artísticas, en los ámbitos locales, regionales y nacional, tales como las bibliotecas, los museos, los archivos, las casas de cultura, las asociaciones y agrupaciones de los creadores, gestores y receptores de las diversas manifestaciones culturales, así como las empresas e industrias culturales”.*

*Así, las “Entidades y Oficinas Públicas de Cultura son las encargadas de ejecutar los Planes Culturales y de dinamizar la operatividad del SNCu, (Sistema Nacional de Cultura) en su jurisdicción, así como la de apoyar en la formulación de las políticas culturales. Parágrafo. Se entienden dentro de este artículo, los institutos, las Secretarías de Cultura, las Oficinas de Extensión, las Direcciones o el ente encargado del sector cultural a nivel departamental, distrital, municipal y de los territorios indígenas”.*

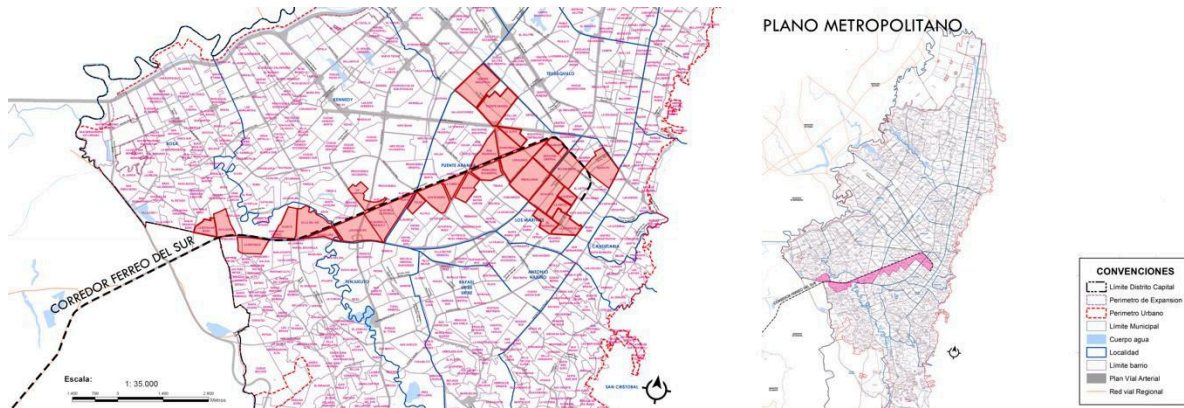
#### **4.2.3.3 Secretaria Distrital de Planeación SDP**

Entidad encargada de la cartografía. Los Mapas "CG-4 y CU-3 de la Estructura Integradora de Patrimonios' POT decreto 555 de 2021 corresponden a los identificados en los inventarios de Bienes de Interés Cultural vigentes. Los mapas señalados en el presente artículo se actualizarán conforme a los procesos de declaratoria o de exclusión, definidos por la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008 y sus decretos reglamentarios. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte informará de estas actuaciones a la Secretaría Distrital de Planeación para que actualice la cartografía oficial adoptada en este Plan.

#### **4.2.3.4 Secretaria Distrital De Participación Y Acción Comunal IDPAC**

Es la entidad que genera condiciones innovadoras, institucionales, organizativas y culturales en Bogotá y la Región, que incentivan, facilitan y fortalecen la participación y el empoderamiento ciudadano como forma de mejorar el bienestar de los ciudadanos y sus comunidades. Tratándose de un proyecto que requerirá de la articulación ciudadana en torno a las externalidades que generará el paso del Regiotram del sur, es importante conocer la geografía socioeconómica de los barrios afectados para prever las futuras reuniones de socialización y participación ciudadanas.

Figura 4. Plano de Barrios afectados.



Fuente: Componente Patrimonial

#### 4.2.3.5 Instituto de Desarrollo Urbano

Entidad contratante del proyecto, es la entidad que se encarga de velar por las construcciones y obras viales, destinadas a los espacios públicos de Bogotá. Este Instituto se preocupa por la calidad de vida y el bienestar del ciudadano.

### 4.3 FUENTES, REFERENCIAS Y DEFINICIONES

#### 4.3.1 DEFINICIONES

En la Estructura de patrimonios del POT se define el patrimonio cultural material como *“aquellos elementos de naturaleza mueble e inmueble que son visibles en el paisaje histórico, urbano y rural incluyendo el espacio público con valor patrimonial, así como aquellos que yacen en el subsuelo del Distrito Capital”*.

Los Bienes de interés cultural del Grupo Arquitectónico *“Son las edificaciones dotadas de características arquitectónicas de tipo y lenguaje, con rasgos distintivos y representativos del desarrollo de la arquitectura en el Distrito Capital, que les confieren valores individuales”*. La declaratoria como Bien de Interés Cultural del grupo arquitectónico, incluye el predio en que se localiza el inmueble.

Bienes de Interés Cultural del Grupo de Ingeniería *“Son las obras de ingeniería dotadas de características y rasgos distintivos, representativas del desarrollo de la infraestructura en el Distrito capital, que les confieren valores individuales”*. La declaratoria como Bienes de Interés Cultural del Grupo de Ingeniería, incluye el contexto inmediato que garantice su preservación.

Corresponden a infraestructuras como camellones, puentes, túneles, acueductos, carrileras de tren, viaductos entre otros.

Los Bienes muebles, de naturaleza tangible, son los que pueden trasladarse de un lugar a otro sin alterar su naturaleza. La utilidad o el uso de un bien mueble no depende del lugar donde esté situado, sino de sus propias características.

Los elementos del patrimonio cultural inmaterial que son reconocidos como tal por parte de las comunidades. Se consideran ordenadores del territorio para efectos del presente Plan *“las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas, modos de vida, formas de manejo del territorio y espacios culturales, que las personas, las comunidades, los grupos y las instituciones con competencias atribuidas legítimamente, le confiere valores o atribuciones de identidad, siempre y cuando estén alineados con los derechos humanos y de los animales y se reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural”*.

Este patrimonio genera sentimientos de identidad y establece vínculos con la memoria colectiva y con el territorio. Es transmitido y recreado de manera dinámica a lo largo del tiempo en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia y contribuye a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana. Puede manifestarse y estar asociado al territorio urbano o rural.

Estrategias en relación con la Estructura Integradora de Patrimonios es la *“Articulación de los componentes de la Estructura Integradora de Patrimonios, con los nuevos patrimonios, consolidando vectores de ordenamiento y referentes en el territorio del Distrito Capital”*.

Con el fin de superar el régimen de colindancias, garantizando una protección integral del paisaje urbano o rural que circunda los bienes de interés cultural material, el presente Plan incorpora dos estrategias de protección: *“El área de protección del entorno patrimonial. El área de protección del entorno patrimonial corresponde a cien (100) metros lineales a partir del límite de los Bienes de interés cultural del Grupo Urbano y del Grupo Arquitectónico Nivel 1, conforme se definen en el Mapa CV-3 “Estructura Integradora de Patrimonios y las visuales del BIC”*

A partir de las DEFINICIONES y la Zona de Influencia de 100mt alrededor de los BIC, sean de cualquier ámbito, la consultoría contará con los límites necesarios para abordar el resultado esperado.

Así mismo y para lectura desglosada del abordaje patrimonial se han disgregado los términos de énfasis a partir de tres componentes: **urbano, patrimonial material** (inmuebles

e ingeniería) y **patrimonio inmaterial** concerniente en las relaciones del territorio y manifestaciones. A continuación, las más significativas:

- Declaratoria

Acto administrativo que valora un bien cultural y lo eleva a una categoría de conservación.

- Manifestaciones representativas del patrimonio cultural inmaterial

Se refiere a los referentes intangibles que hacen parte de la memoria colectiva de una comunidad, y que fueron reconocidos, mediante acto administrativo para incluirlos en las respectivas listas representativas del patrimonio cultural inmaterial en los ámbitos posibles (municipal, distrital, departamental, y nacional).

Para profundizar en este aspecto se abordará en concepto de patrimonio cultural inmaterial ampliado, entendido como campo de investigación, para entender la función que tiene en el territorio como cohesionador de sentido entre las comunidades y sus lugares de ocurrencia y cotidianidad.

- Corredor férreo ¿Este es un concepto del patrimonio inmaterial?

Zona con la vía férrea y sectores aledaños para operación y manejo de propiedad de la empresa.

- Estación

Es el complejo tectónico en el cual confluyen variadas edificaciones alusivas al funcionamiento del tren bajo un programa arquitectónico variado que se compone de edificios destinados a: talleres, bodegas, baños, casa de ingeniero, operario, caseta de telégrafo, casa jefe de estación, caseta de teléfono, edificio de pasajeros, guiado de agujas, entre otros. Sumado a esto los rieles y elementos rodantes para el funcionamiento del tren. Es la zona de instalaciones ferroviaria con vías a la que pueden llegar y desde la que se pueden expedir trenes. Comúnmente se asocia a la estación con el edificio de pasajeros.

- Obras de arte asociadas al ferrocarril

Se reconoce como todas aquellas obras que por su ejecución técnica, artística e innovadora sirvieron para la construcción y ejecución de la empresa ferroviaria evidenciando los adelantos técnicos que a su producía el ferrocarril. Se encuentran los puentes, pontones, viaducto, túneles, paso a niveles, talanqueras, casetas, semáforos, entre otros.

- Puentes ferroviarios

Construcciones que permiten que los trenes atraviesen un obstáculo que signifique la discontinuidad de una vía de comunicación, generalmente por superar una diferencia topográfica e hídrica de menor luz.

- Patrimonio ferroviario

El patrimonio ferroviario está formado por el conjunto de objetos que son parte del sistema ferroviario (FERNÁNDEZ LÓPEZ, 1992); este sistema se caracteriza por la linealidad de la infraestructura (AGUILAR CIVERA, 2011) y la conexión con otros elementos del paisaje para no perder su integridad (LALANA & SANTOS, 2013).<sup>3</sup>

- Paisaje cultural

Son las entidades físico-espaciales que cubren grandes extensiones, se insertan dentro de redes económicas y sociales del territorio e incluye una amplia gama de expresiones de la sociedad en los diversos entornos naturales y/o urbanos. Debido a esto, su escala y continuidad son factores de primero orden a la hora de delimitarlos y de trazar sus posibles planes de análisis y manejo.

El paisaje cultural ferroviario del sur se abordará desde la lectura de la huella urbana que dejó su trazado y las edificaciones y manifestaciones culturales que aún subsisten como hitos aislados.

- Troncal

Es el corredor vial que posee especificaciones de infraestructura especial para otorgar prelación de circulación a los vehículos de transporte público colectivo, a través de carriles exclusivos o preferenciales.

#### **4.3.2 FUENTES COMPONENTE MATERIAL INMUEBLE**

ARCHIVO CENTRAL - SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION

Sección fondos documentales

Infraestructura-Edificios públicos y civiles- transporte-mapas-planos

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION

Fondos documentales

Transferencias ferrocarriles nacionales- 7ª Sección

Archivos oficiales- mapas y planos -Ministerio de transporte

ARCHIVO DE BOGOTA- ALCALDIA MAYOR

---

<sup>3</sup> Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo xx: identidad y museos. Oculum Ensayos, vol. 14, núm. 2, pp. 275-292, 2017. Pontificia Universidad de Católica de Campiñas.

Patrimonio documental de Bogotá siglo XVI-XIX  
Historia de Bogotá- Tranvías- Ferrocarril- Reseña

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN -MINISTERIO DE CULTURA  
Mapoteca- publicaciones – consultoría

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN – Instituto Distrital de Patrimonio Cultural  
Estaciones – líneas- Aerofotografías de Bogotá

INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI  
Área de cartografía -Geoportal-Planchas-Cartografía-Planoteca-Aerofotografías

#### **4.3.3 FUENTES COMPONENTE MATERIAL MUEBLE**

Centro de Documentación del IDPC

Base de Datos Bienes Muebles en Bogotá declarados BIC del ámbito Nacional.

Base de Datos Bienes Muebles declarados BIC del ámbito Distrital.

Inventario de Bienes Culturales Muebles – Subdirección de Protección e Intervención del Patrimonio Cultural – Fichas

Una vez revisadas las fuentes a las que se tuvo acceso, se observa que, a nivel de la Lista Indicativa de Bienes de Interés Cultural, tanto del ámbito nacional y distrital, no se encuentran bienes muebles con declaratoria en dichos ámbitos, ubicados en el área de influencia directa del proyecto.

#### **4.3.4 FUENTES COMPONENTE INMATERIAL**

La Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital, adoptada mediante Resolución 408 de 2020 por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, no se encuentra conformada aún, es decir, no cuenta con manifestaciones incluidas, lo cual indica que no hay en el distrito manifestaciones con declaratoria en este ámbito, tan solo se encuentra la postulación (paso preliminar) de la manifestación Festival Jizca Chia Zhue de la comunidad muisca de Bosa, para la cual se está formulando el correspondiente PES, como requerimiento necesario para su inclusión.

Sin embargo, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, a partir del año 2016, ha llevado a cabo un proceso para la identificación sistemática del patrimonio cultural inmaterial para la ciudad de Bogotá. Con este fin ha desarrollado una serie de programas y proyectos para la identificación, documentación y divulgación de las manifestaciones propias de la capital.

Los productos de estos procesos participativos se consideran fuentes primarias para la identificación del patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, en consonancia con lo mencionado en el POT (2022) Subcapítulo 2, artículo 587 y subsecuentes, abordando al PCI del distrito desde la perspectiva de estructura integradora del patrimonio, que pone en articulación constante y activa la dimensión material con la inmaterial. Una vez surtido este proceso, se espera postular las manifestaciones identificadas a la LRPCI para que sean protegidas a la luz de la normatividad vigente.

De estos productos resultan de interés para este proyecto los siguientes:

- Patrimonios Locales.
  - o Saberes y Memorias de Bosa
- Tiendas con Memoria
- Álbum Familiar de Bogotá
- Cartilla Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá.

Todos se encuentran disponibles en el Centro de Documentación del IDPC (<http://centrodocumentacion.idpc.gov.co/>)

Para el caso específico del área de influencia directa del proyecto, se pueden relacionar los trabajos de identificación de algunos sectores que hacen parte de lo que el IDPC ha denominado Borde Sur, específicamente el proceso llevado a cabo en Bosa, en donde se están realizando actividades, en el marco del programa Patrimonios Locales, para la identificación de manifestaciones por parte de la Subdirección de Divulgación y Apropiación.

#### **4.3.4.1 Lineamientos para la elaboración de inventarios de patrimonio cultural inmaterial. Proceso de identificación y recomendaciones de salvaguardia (2014).**

Documento coordinado por el Grupo de Patrimonio Inmaterial de la Dirección de Patrimonio y Memoria del Mincultura.

A partir de la exposición del marco normativo vigente a la fecha y sus antecedentes, hace un ejercicio evaluativo sobre los procesos de inventarios de PCI realizados en el país adelantados con recursos IVA (hoy INC) y aquellos procesos asesorados directamente por el Ministerio de Cultura entre los años 2011 y 2013. A partir de dicha evaluación se propone un espacio reflexivo sobre qué implica la realización de inventarios y demás procesos de identificación y valoración de manifestaciones culturales inmateriales. Cierra con la propuesta de una Ficha de Registro de manifestaciones del Patrimonio Cultural inmaterial.

#### 4.3.4.2 Política de patrimonio cultural inmaterial (2014)

El objeto es el de fortalecer los procesos de gestión comunitaria para el patrimonio cultural inmaterial en el país, haciendo énfasis en su función como eje importante para pensar el desarrollo de los territorios de manera acorde a sus lógicas locales y necesidades de bienestar que presentan las colectividades que cohabitan con éste. Plantea unos instrumentos de aplicación que parten de la armonización de la Política con los órdenes locales, regionales y nacionales, los sistemas de identificación, registro y salvaguardia, además de proponer bases para articular instrumentos económicos e institucionales.

A nivel de fuentes secundarias, productos de acercamientos interdisciplinarios e investigaciones se han identificado los siguientes:

[https://ciencia.lasalle.edu.co/sistemas\\_informacion\\_documentacion/705/](https://ciencia.lasalle.edu.co/sistemas_informacion_documentacion/705/)

- Rodríguez García, A. M. (2020). Lineamientos para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial representado por la gastronomía autóctona de Bogotá.

<https://camjol.info/index.php/arquitectura/article/view/11830>

- Garzón, L. C. (2021). Patrimonio cultural inmaterial en barrios informales de la Localidad de San Cristóbal en Bogotá-Colombia. *Revista Arquitectura+*, 6(11), 37-48.

<http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/11241>

- Pineda Forero, D. L. (2021). Escenario de interacción en el espacio público para reconocer y divulgar el patrimonio cultural inmaterial de las localidades de Bogotá. Caso de estudio: los mártires.

<https://revistasojs.ucaldas.edu.co/index.php/virajes/article/view/262>

- Gutiérrez, L. M. R. (2020). Conocer, transmitir, convivir, reconocer y valorar: nuevas categorías para la comprensión del patrimonio cultural inmaterial (PCI) en la plaza de mercado de las flores en Bogotá. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 22(1), 134-149.

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-90362016000200009](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-90362016000200009)

- Bautista Gómez, M. M. (2016). Perspectivas de generación de productos turísticos a partir del patrimonio cultural: el caso de la ciudad de Bogotá (Colombia). *El periplo sustentable*, (31).

[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-83582013000200005&script=sci\\_arttext](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-83582013000200005&script=sci_arttext)

- Hernández García, J. (2013). Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá. *Revista invi*, 28(78), 143-178.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7229597>



- Salge Ferro, M. (2020). La construcción social de las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial bogotano. Una búsqueda mediante la prensa local (1810-1948). *territorios*, (42), 224-249.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5654036>

- Panzza, S. M. B. (2014). Manifestación y ausencia de instantes cotidianos mediatizados: el espacio público en Bogotá. *Arquetipo*, (8), 73-86.

A nivel departamental se encuentra que a la LRPCI de este ámbito se han postulado dos manifestaciones de Soacha, *El Salto del Tequendama como espacio cultural* (decreto 0145 de 2016), y la *Elaboración de Amasijos Suachunos*, ambos sin PES aún.

A nivel municipal Soacha no cuenta con LRPCI pero si con un Inventario del Patrimonio Cultural Inmaterial elaborado en el año 2014.

## 5 PLAN DE TRABAJO

- 5.1. ETAPA 1 – METODOLOGIA (ver informe no.1)
- 5.2. ETAPA 2 – RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN – RAI
- 5.3. ETAPA 3 – CARACTERIZACIÓN Y DIAGNOSTICO
- 5.4. ETAPA 4 – ESTUDIOS PROFUNDIZACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA

## 6 MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL

### 6.1 COMPONENTE URBANO

Antecedentes del trazado urbanístico alternativa 1

El desarrollo Bogotá puede resumirse en un primer periodo que comprende desde 1538 a 1910, encerrando casi 400 años de historia, momento en el cual la ciudad consolida su forma y funcionamiento, con una población de aprox. 100.000 habitantes y un área construida de cerca de 300 hectáreas.

El siglo XX se afronta con cambios drásticos asociados al desmesurado crecimiento de la población, pasando de ser una ciudad pequeña y compacta, a ser una gran metrópoli con un área urbana de 50.000 Ha y expansión a los municipios vecinos.

El crecimiento de la ciudad se realiza por grupos socioeconómicos, donde los más pobres crecen hacia el sur y el occidente mediante la incorporación de terrenos fragmentados en localizaciones cada vez más alejadas del centro, extendiendo la ciudad bajo un esquema de proceso espontaneo con una débil intervención de parte del estado.

A finales de 1940 se construye la avenida de Las Américas al occidente, de manera concomitante a la aparición de la zona industrial en ese sector de la ciudad. En los años 1960 se amplía la avenida El Dorado con el objetivo de dinamizar y modernizar el centro, adaptando la ciudad al automóvil particular, lo que causó la destrucción de una serie de monumentos históricos y la fragmentación de los primeros parques. Aparecen las autopistas norte y sur que pretenden convertirse en las principales vías de comunicación con el resto del país.

En 1954 Bogotá adquiere la categoría de distrito especial, y se anexan cinco municipios lo que genera los ejes actuales del crecimiento urbano. La ciudad adquiere una forma alargada y tentacular partiendo del centro, con el límite natural de los cerros al oriente, y se extiende hacia los otros tres puntos cardinales.

A lo largo del siglo XX el transporte representa una pieza fundamental para la noción de desarrollo urbano, junto a su contribución funcional en los procesos socio-espaciales y significado de las sociedades contemporáneas. El consenso social y político considera la infraestructura de transporte como un bien en sí mismo, como símbolo de progreso y de conectividad territorial. El tranvía representó un símbolo de la modernidad y progreso y uno de los elementos más importantes del carácter colectivo de la ciudad.

Junto a la compactación de la ciudad se mantiene el desplazamiento residencial hacia el norte, occidente, sur, sobrepasando los límites del DC. El desarrollo de actividades económicas y educativas fuera del perímetro de la ciudad, intensifica las relaciones funcionales de Bogotá con los municipios de la Sabana. Soacha se convierte en suelo de desarrollo inmobiliario, sobre la autopista del sur, en la zona de expansión tradicional de los sectores populares. También, en la década de 1980 la actividad industrial se redistribuye en los municipios de la sabana, incrementan su participación en la actividad económica de la región. Con esto, los vínculos metropolitanos se hacen más estrechos intensificando la movilidad cotidiana a escala regional.

## **ALTERNATIVA 1.**

TRONCAL FERROCARRIL DEL SUR - línea del ferrocarril del sur (L) tipo T-A2 longitud 9.1km comienza en la intersección de la avenida Ciudad de Quito carrera 30 y continúa por su actual trazado hasta la Avenida del Sur (auto sur).

## **6.2 COMPONENTE MATERIAL – ARQUITECTÓNICO**

La estructura edilicia de edificaciones encontradas a lo largo de la línea demuestra la evidencia de una tipología industrial que, aunque simple otrora valores dignos de preservar, mantener y de recuperar. el repertorio tipológico de los pocos edificios que aún subsisten demuestra adelantos que – aunque incipientes- eran típicos de la arquitectura e instalaciones asociadas al ferrocarril.

En esta línea se presenta un interés arquitectónico y técnico de resaltar toda vez que representa un estilo único generalizable (lo cual ocurrió en otra línea) ya que se entremezclan diversos estilos de edificaciones con marcados acentos sumados a los tamaños y envergaduras de las construcciones subsistentes.

Tal es el caso de la estación de La Sabana cuya magnitud asigna una de las más representativas -sino- la más importante del país bajo un acento neoclásico y de transición elaborada con planos importados bajo adaptaciones estéticas y premisas técnicas locales, no se podría comparar ninguna otra edificación del ferrocarril de sur con esta edificación por su tamaño e importancia como remate y salida de la capital del país. Su ornamentación, detalles, adelantos técnicos y riqueza compositiva y funcional le genera un carácter único dentro del ramal.

Los adelantos de esta arquitectura estuvieron marcados por acentos estéticos y técnicos, particularmente por la utilización de estilo muy sencillos pero con una marcada influencia academicista (caso de la estación de Soacha) la cual presenta una planta tipo “c” con remates y detalles ornamentales construidos por ingenieros - que en su gran mayoría- hacían la arquitectura más que por los propios arquitecto, esto supuso una lógica ya que aun (para la fecha) no estaban oficializadas ni existían las facultades de arquitectura.

Sumado a esto el empleo de materiales y técnicas adaptadas generaron una nueva tipología edificatoria que se esparció en otras edificaciones de carácter privado y público; la utilización de chapa metálica, laminas metálicas, crestas de remate, tanques, acero en pronunciados aleros, estructuras metálicas, grandes luces, entre otros impulsaron la ingeniería y arquitectura en el país. Así mismo, los grandes espacios de pasajeros, las bodegas, las tiqueteras, las plataformas, el reloj y una variedad de elementos tipológicos son los que en síntesis evidencian un patrimonio industrial latente con enormes posibilidades de preservación y reutilización.

La memoria arquitectónica patrimonial del ferrocarril es un patrimonio latente y de vigencia pese a la obsolescencia y desuso de las edificaciones (excepto Estación de Sibaté y las acciones generadas en Soacha), el cual con el proyecto del Regiotram del Sur podría vincular la memoria colectiva de la comunidad, los edificios férreos existentes, la arquitectura de vanguardia mediante la preservación de la función primordial con la cual se concibieron, el transporte como hilo conductor garante de las sostenibilidad del mismo.

### **6.2.1 RECONOCIMIENTO DE INMUEBLES EN EL CORREDOR FÉRREO DEL SUR**

Partiendo del recorrido efectuado y según la evidencia explícita y existentes se pueden entrever edificaciones asociadas al ferrocarril dentro de la línea, las cuales actualmente poseen la declaratoria como Bien de Interés Cultural de carácter Nacional (para el caso específico de las estaciones de pasajeros reconocidas como estaciones). De acuerdo con las declaratorias proteccionistas y como medida preventiva los planteamientos para

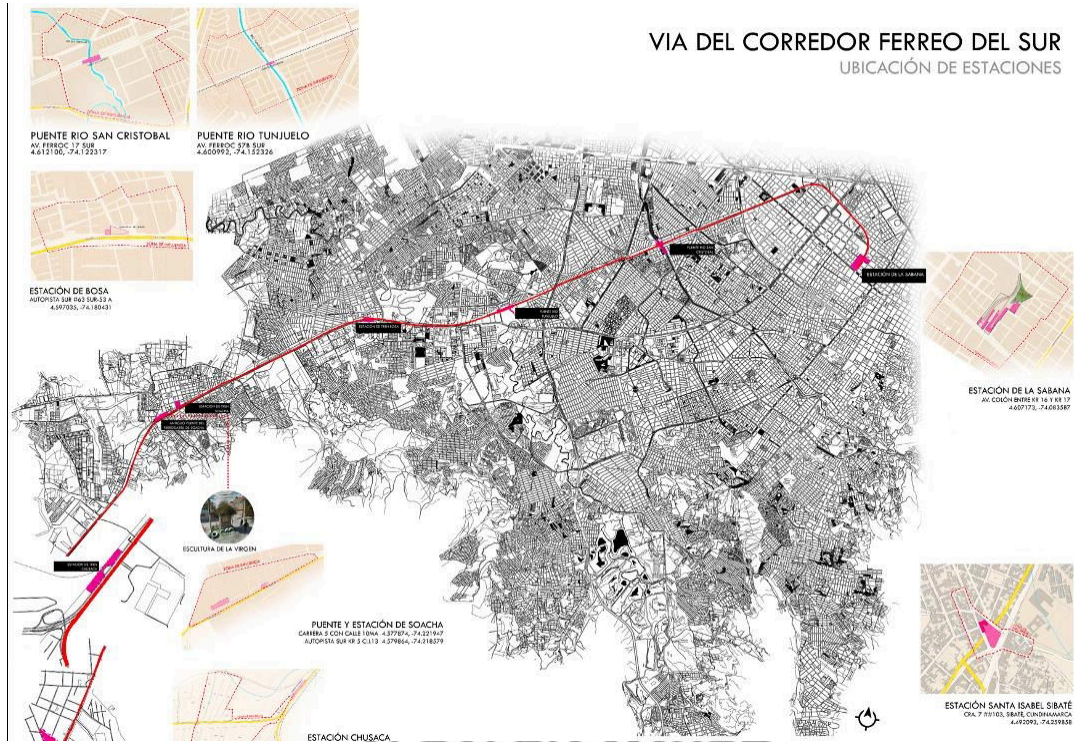
salvaguardar los mismos sugieren una línea de protección a manera de polígono de 100 m hacia los cuatros costados del perímetro.

En concordancia con la Resolución 1359 de 2013 se tendrá que: “Para los bienes de interés cultural del ámbito nacional localizados en zonas urbanas rigen las siguientes área afectada y zona de influencia; Área afectada: Está comprendida por la demarcación física del inmueble, conjunto de inmuebles, unidad predial, o según conste en el correspondiente acto de declaratoria. Zona de influencia: Está comprendida por 100 metros lineales contados a partir de la finalización del área afectada, por cada una de sus fachadas, que se extenderán 100 metros en cada uno de los extremos de cada lado para cubrir homogéneamente las esquinas, hasta formar un polígono, y toma predios completos en los casos en que estos se vean afectados parcialmente. En caso de intersecar cursos de agua, se incluye la ribera opuesta”.

Por lo cual en la presente consultoría se tomarán los polígonos de afectación explícitos en la zona de influencia para loa inmuebles denominados estaciones férreas del corredor del Sur.

En el plano de la imagen se determinan esquemáticamente los posibles polígonos de protección tanto para el caso de las estaciones declaradas BicNal como para los puentes férreos que a pesar de no poseer declaratoria se recomienda un abordaje similar al de los edificios.

**Figura 5. Vía del corredor con inmuebles Bic- Estaciones de pasajeros- y puentes férreos**



Fuente: Componente patrimonial  
ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Si bien la presente consultoría solo realiza recomendaciones en torno a las actuaciones futuras se deberá garantizar la subsistencia de los inmuebles existentes y obras de arte asociadas al ferrocarril como la infraestructura de puentes los cuales -en suma- ayudaron en la consolidación urbana de la capital y direccionaron el trazo hacia la salida sur de la ciudad.

*Figura 6. Estaciones de pasajeros y polígono de influencia*



*Fuente: Componente patrimonial*

Las estaciones de pasajeros de la Sabana, la parada de Paloquemao en el barrio Samper Mendoza, la de bosa, la de Soacha, la de Chusacá y la de Sibaté se encuentran inmersas de áreas netamente conurbadas las cuales han sufrido un proceso de transformaciones urbanas que afectan y/o amenazan su posible perdurabilidad. Se reitera que no se pretende realizar valoraciones o declaraciones sino tan solo un reconocimiento al acervo construido y a la futura protección mediante el esbozo de dicho anillo de protección.

### 6.3 RECUENTO CRONOLÓGICO DEL TERRITORIO CENTRO/SUR DE LA CIUDAD Y SUS TRANSFORMACIONES

#### Ferrocarril del Sur – Ramal del Salto

En el año de 1920 la línea principal llegaba a la estación Santa Isabel en Sibaté, kilómetro 30. De una de las estaciones anteriores –Chuzacá– partía el ramal hacia la cascada conocida como el Salto del Tequendama, el cual terminaba en el Charquito, en donde está instalada la planta eléctrica que suministraba energía a Bogotá. El Gobierno acometió la prolongación de la línea hasta Fusagasugá, pero carecía de recursos para llevarla a cabo, siendo solamente hasta 1923 cuando la Ley 71 ordenó ejecutar esa obra.

La región informó al Gobierno sobre la existencia de cuatro soluciones posibles, a saber: dos, a partir de El Charquito para pasar una por la depresión de Sabaneta y otra por Peñas Blancas, sin bajar hasta la catarata del Tequendama, y otras dos soluciones de Santa Isabel en adelante para pasar por Pasca la una o bien otra para seguir directamente a Fusagasugá.

Del estudio comparativo de estas tres vías apareció como la más favorable la que partía de Santa Isabel en Sibaté, y por consiguiente el Ministerio resolvió en mayo de 1926 acometer los trabajos de prolongación hasta el sitio conocido como el alto San Miguel (2693 m.s.n.m), en una longitud aproximada de 10 kilómetros, que pudieron darse al servicio público en enero de 1929.

Se acometió también la prolongación al Salto, justamente conocido como el “**Ramal del Salto**”, tomando la vía desde Chuzacá pasando por el Charquito, que se concluyó en 1927, en una longitud de 4 kilómetros 500 metros. Como estación terminal se levantó en aquel sitio un pintoresco edificio que sirvió como estación, hotel y restaurante y que contribuyó a establecer el turismo, con beneficio para la empresa férrea.

Años más tarde, en 1943, con motivo de la construcción de la Represa del Muña, se levantaron los rieles de Santa Isabel a San Miguel habiendo quedado el Ferrocarril del Sur reducido a un tráfico muy local, apenas suficiente para atender las necesidades del complejo industrial del Muña. Los estudios de localización iniciados del kilómetro 41 en adelante llegaron hasta el kilómetro 46, en donde quedaron suspendidos por la difícil situación del Tesoro Nacional sumado a los inconvenientes topográficos y altimétricos que impidieron la llegada del tren a Fusagasugá. Para aprovechar la línea férrea construida se hizo una carretera de empalme en San Miguel y la carretera que va a Fusagasugá, vía que, debido al servicio de automóviles y camiones para carga, que hacen viaje directo de Fusagasugá a Bogotá, compitieron desfavorablemente para el ferrocarril.

El presente componente percibe la visión patrimonial desde una óptica “sistémica”, toda vez que el ferrocarril así fue concebido, como un todo que se subdivide en distintos

componentes como parte integral del mismo. En tal sentido, se abordará el análisis a partir de las relaciones entre lo material e inmaterial; lo que se percibe tangiblemente y las manifestaciones derivadas del mismo.

#### 6.4 RECUENTO CRONOLÓGICO E HISTÓRICO LÍNEA FÉRREA SUR

En 1886 Carlos Tanco celebró un contrato con el Estado Soberano de Cundinamarca para la ejecución de un ferrocarril de Bogotá a Soacha, pero por problemas de capital tuvo que traspasarlo a Guillermo Torres, finalmente y dada la cantidad de dificultades se creó la compañía *The southern railway of Colombia limited* con la que se celebró el contrato bajo ajustes que ocasionaron recelo y descontento en los connacionales peligrando dicho ferrocarril.

Esta línea tomó varios kilómetros del Ferrocarril de la Sabana. En 1903 ya existía la línea hasta Sibaté hasta la estación llamada Santa Isabel, cabe aclarar que hubo una parada en la parte céntrica del actual Embalse del Muña.

En 1913 el ferrocarril vuelve a manos del gobierno, quién posteriormente ordenó la prolongación del trazado hasta el Salto del Tequendama, anteriormente descrito. Para el año de 1916 la línea ya prestaba el servicio por el Muña. En 1919 y debido a la Ley 31 se ordenó la prolongación del trazado hasta Fusagasugá bajo la dirección Francisco Andrade, Alberto Dupuy y Jorge Páez.

De ello se presentan tres alternativas de prolongación, la primera por la depresión de Peñas Blancas; la siguiente partiendo de El Charquito y la última por la depresión del Peñón. Una vez realizadas las comparaciones se determinó que la más propicia era la que iniciara en Santa Isabel (Sibaté); así que en 1925 comienza la obra que se dio al servicio en 1929 con 10 kilómetros de longitud.

Por la crisis económica se suspenden las obras y para aprovechar la línea construida se ejecuta la ya descrita carretera de empalme hasta Fusagasugá. Posteriormente, en 1943 y gracias a la construcción de la Represa de Muña se construye una línea más de Santa Isabel al también mencionado Alto de San Miguel.

De esta línea en la actualidad se conservan en pie algunas estaciones tales como: Sabana, Samper Mendoza, Bosa, Soacha, al igual que las denominadas “obras de arte” asociadas al ferrocarril tales como puentes y pontones sobre los ríos Fucha, Tunjuelo y Soacha, sobre los cuales se basará el análisis desde el enfoque de patrimonio inmueble y en parte inmueble asociado a sus manifestaciones culturales.



## 6.5 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DEL SUR Y SUS RELACIONES TÉCNICAS

Quizá el único patrimonio integrado como sistemas es el ferroviario, ya que todos sus componentes hacen parte de un conjunto que se evidencia claramente en esta línea del llamado ferrocarril del sur. Esto, en parte porque remataba en uno de los puntos y edificios más completos como lo fue la Estación de la Sabana, que en síntesis resumía y abarcaba lo que se denomina en el lenguaje de la arquitectura ferroviaria “la estación”, que en el ámbito local y latinoamericano suele confundirse con el edificio de pasajeros (inmerso dentro del programa arquitectónico total del conjunto).

El complejo funcionamiento de la estación estaba dado, en parte, por características técnicas propias de los trenes, incluso muchas veces anteponiéndose a las necesidades de movilización tanto de carga como de pasajeros, ya que, como en varios casos, estos edificios eran ubicados en zonas completamente alejadas de los núcleos urbanos, debido a la poca pendiente que el tren podía solventar, implicando que topográficamente se ubicaran las paradas en las partes bajas sin alterar el trazado longitudinal de la línea pero si ocasionando distancias que debían ser recorridas a pie o mula hasta llegar a los centros urbanos.

Así mismo la locomotora de vapor requería que cada cierta cantidad de kilómetros se abasteciera de agua para la caldera, por lo cual –casi en el total- de las estaciones se construían tanques de connotada proporción. Lo mismo ocurrió con los poblados que eran puntos industriales de relevancia, lo cual generaba una estación con mayor cantidad de componentes, incluso, con un programa técnico-arquitectónico que dado el caso se iba ajustando al sitio.

El sistema ferroviario posee elementos propios en torno a la composición, estructura y entorno, el cual obviamente debe ser relativo al tren, y cuya evidencia se observa justamente en uno de los repertorios arquitectónicos más integrados y sistematizados de la historia. Los componentes de la estación como sistema se pueden agrupar en zonas con base en un programa funcional y de relación:

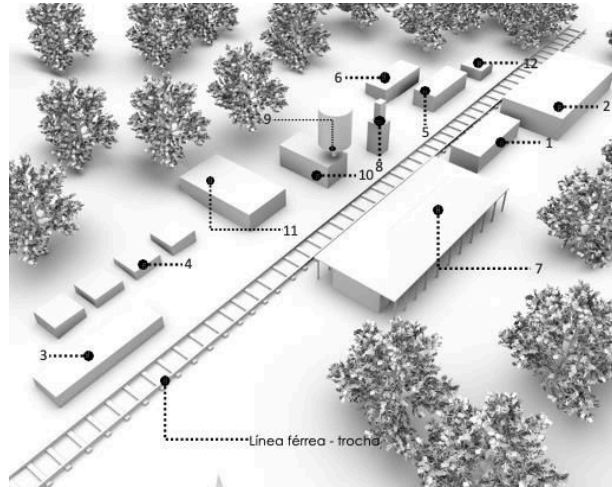
- **Zona pública:** Edificio de pasajeros, baterías de baños, escultura de la virgen, escuela para los hijos de los operarios, tanques e hidrantes, guía de agujas. Zona Semipública: Bodegas y talleres.

- **Zona privada:** Vivienda para los operarios, caseta de operario, caseta de telégrafo o teléfono.

De dichas zonas se desprendían componentes que a su vez poseían características particulares tales como:

1. **Bodega para almacenaje de mercancía:** espacio libre y amplio destinado al embalaje y almacenamiento de insumos, mercancías y carga general, utilizando en su mayoría un sistema de puertas rieles que corrían en sentido horizontal.
2. **Talleres de locomotoras:** grandes edificaciones que albergaban locomotoras y vagones, así como el almacenaje de las partes mecánicas para arreglo de estas.
3. **Escuela para hijos de operarios:** edificaciones de modesta escala destinadas a la enseñanza e instrucción de los niños, generalmente eran escuelas de básica primaria.
4. **Casas de operarios:** viviendas destinadas a operarios que debían permanecer en sitio, muchas veces era en el segundo nivel del edificio de pasajeros. En algunas zonas se crearon barrios enteros a partir de este modelo habitacional (Caso Fontibón).
5. **Caseta de control:** edificación de pequeña escala destinada a guiar y establecer la coordinación entre los trenes que se movilizaban en sitio, ejercía la salvaguarda en toda la estación.
6. **Caseta de telégrafo–teléfono:** destinada a las comunicaciones con otras paradas y estaciones, daba aviso del próximo tren, así como fue el primer ejemplo de modernidad tecnológica instalado en una ciudad.
7. **Edificio de pasajeros:** edificación de proporciones considerables (dada la estación), destinado a albergar las taquillas, cuartos de señoras, confiterías y zonas de espera a la llegada del tren, fue netamente público y el modelo de apreciación simbólica de la nueva arquitectura a emular.
8. **Estatua de la virgen:** pedestal con estatua como símbolo de adoración y encomienda a la Virgen del Carmen, patrona de los conductores, viajeros y mineros.
9. **Tanque:** elemento contenedor de agua, generalmente instalado en una de las cabeceras de la estación para generar vapor a la caldera de las locomotoras.
10. **Hidrante:** Punto de abastecimiento vertical de agua desde el tanque hacia la caldera de la locomotora.
11. **Baño o letrina:** edificaciones de escala menor, en la mayoría de las estaciones fueron letrinas destinadas al aseo y necesidades corporales cuyos volúmenes estaban aislados por cuestiones sanitarias y de asepsia. Para el caso de Bogotá fueron muy pocas las estaciones que lo incluyeron dentro del edificio de pasajeros; (Estación de la Sabana, Sur, Norte, la Caro, El Salto, Santa Isabel).
12. **Guiado de agujas:** mecanismo exterior destinado para el cambio de dirección de la línea férrea cuando se llegaba o salía de un punto.

*Figura 7. Ilustración sistema ferroviario*



Fuente: Componente patrimonial

## 6.6 ANÁLISIS DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL

El análisis a realizar parte de entender que el patrimonio cultural inmaterial se refiere a los vínculos entre las comunidades que habitan un espacio geográfico, con todas aquellas manifestaciones culturales que, en el ámbito de intangibilidad de la cultura, se han consolidado como referentes para la memoria e identidad de esas colectividades. Se trata de una red de significantes y significados que relaciona oficios, creencias, cosmovisiones, costumbres, entre otros elementos propios de la lógica de habitar un territorio.

A nivel normativo la definición desde la legislación nacional (que a su vez toma los conceptos de UNESCO)

Artículo 2.5.1.1. Objeto. El Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial se designará para los efectos de este decreto y en consonancia con el artículo 8° de la Ley 1185 de 2008, como Patrimonio Cultural Inmaterial -PCI-.

El manejo y regulación del Patrimonio Cultural Inmaterial hace parte del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación, en la misma forma establecida en la Ley 1185 de 2008 reglamentada en lo pertinente por este decreto. (Decreto 2941 de 2009; Artículo 1)

Artículo 2.5.1.2. Integración del Patrimonio Cultural Inmaterial. El Patrimonio Cultural Inmaterial se integra en la forma dispuesta en los artículos 4° de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 1° de la Ley 1185 de 2008, y 11-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el artículo 8° de la Ley 1185 de 2008.

En consonancia con las referidas normas y con la Convención de la UNESCO para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial aprobada en París el 17 de octubre de 2003, adoptada por Colombia mediante la Ley 1037 de 2006 y promulgada mediante el Decreto

2380 de 2008, hacen parte de dicho patrimonio los usos, prácticas, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos, espacios culturales y naturales que les son inherentes, así como las tradiciones y expresiones orales, incluidas las lenguas, artes del espectáculo, usos sociales, rituales y actos festivos, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo, técnicas artesanales, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte de su patrimonio cultural.

El Patrimonio Cultural Inmaterial incluye a las personas que son creadoras o portadoras de las manifestaciones que lo integran.

Artículo 2.5.1.3. Comunidad o colectividad. Para los efectos de este decreto, se entiende como comunidad, colectividad, o grupos sociales portadores, creadores o vinculados, aquellos que consideran una manifestación como propia y como parte de sus referentes culturales. Para los mismos efectos, se podrá usar indistintamente el término “comunidad”, “colectividad”, o “grupo social”. (Decreto 2941 de 2009; Artículo 3)

POT decreto 555 de 2021

Parágrafo 2. En el marco del presente Plan se podrá otorgar reconocimiento a entornos barriales, que corresponden a las áreas, con valores y estructuras que constituyen momentos representativos del desarrollo urbanístico o de una determinada época constructiva de la ciudad, que aportan formas valiosas de urbanismo para la consolidación de la identidad urbana de la ciudad, sin embargo, no cuenta con atributos arquitectónicos que ameriten su declaratoria como Sector de Interés Urbanístico.

Sin embargo, podrán ser objeto de beneficios urbanísticos mediante el reciclaje y reutilización de las edificaciones existentes, con el fin de garantizar la revitalización y conservación de estas áreas. En el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se realizarán las declaratorias de estas zonas, en caso de considerarse pertinente.

Parágrafo. Cuando en el marco de la articulación de la gestión pública y la sociedad civil, se reconozcan dinámicas de transformación urbana o rural como referentes de valor con significación cultural, estas podrán considerarse como nuevos patrimonios de Bogotá.

El trabajo realizado hasta el momento permite, a partir de la revisión de los productos de los procesos adelantados por el IDPC, identificar una serie de manifestaciones que se concentran en tradiciones propias del trasegar de las comunidades en sus lugares

cotidianos, heredadas de generación en generación, cuyos referentes aún permanecen, a pesar de las transformaciones de los lugares cotidianos de ocurrencia.

Casos como las manifestaciones relacionadas con la cocina tradicional y las plazas de mercado, parecieran estar aún muy arraigadas y fuertes, con una transmisión generacional que garantiza su continuidad en el tiempo, lo cual también es demostrado por la participación intergeneracional amplia y suficiente en los espacios de construcción comunitaria para estas identificaciones, lideradas por el Grupo de Patrimonio Cultural Inmaterial del IDPC.

Sin embargo, hasta el momento no se han observado manifestaciones que se relacionen directamente con la tradición ferroviaria, situación que por demás evidencia la importancia de la realización de algunos espacios de diálogo y entrevistas que permitan una inmersión un poco más profunda en los contextos socioculturales, que permita identificar o descartar estas manifestaciones como una preexistencia para el proyecto.

Tan solo se ha identificado una gruta en piedra de canto rodado que ostenta una imagen de bulto de la Virgen del Carmen, en la llamada Zona Intermedia, ubicada entre las zonas 3 y 4. Se trata de una evidencia devocional de la patrona de los transportadores y vinculada de manera permanente con la configuración espacial de los complejos ferroviarios. Sin embargo, se hace necesario profundizar acerca de la función actual de este referente para poderlo establecer como una posible resistencia de ese patrimonio ferroviario.

Para el caso de Bosa y Soacha, la cercanía del trazado con los centros fundacionales, trae consigo una mayor presencia de referentes que podrían catalogarse como parte del patrimonio cultural inmaterial. Para el caso de Bosa, los resultados compendiados en la publicación Sabores y saberes de Bosa (IDPC 2017) brindan un punto de partida para identificar referentes potencialmente importantes para este estudio, en la medida que involucran infraestructura física como restaurantes y plazas de mercado, que podrán verse incluidos en las áreas de influencia directa del proyecto. Para Soacha, los proyectos identificados como detonantes de memoria parten de una perspectiva más compleja, pues no solo evocan una mirada al pasado, como el Museo Arqueológico, sino también plantean espacios de memoria que implican una reflexión desde el hoy, como el Jardín Huerta de la Memoria y las Cápsulas de Memoria Chibchacum, este último, amplía el concepto de espacio de memoria hacia la virtualidad y los medios de comunicación.

Este escenario permite pensar que los puntos denominados hitos del trazado, como las estaciones, paradas y espacios públicos relacionados con la infraestructura férrea a reactivar, se pueden conceptualizar como espacios para la construcción de nuevas memorias y ciudadanías, ampliando la comprensión de lo patrimonial, entendido como constructo activo y constante, en el cual tienen protagonismo las nuevas generaciones, a través de espacios que brindan las manifestaciones culturales y el arte. De esta manera, el proyecto se convierte en un optimizador de la memoria urbana, entendida como espacio

vivo, aportando a la infraestructura cultural de una ciudad cuya cotidianidad adolece de espacios posibles para el desarrollo de la inteligencia emotiva y sensible de las colectividades.

## 7 RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

### 7.1 COMPONENTE MATERIAL

#### EL TERRITORIO CENTRO/SUR DE LA CIUDAD Y SUS TRANSFORMACIONES

La ciudad colonial y republicana está hoy protegida y custodiada bajo el nombre de centro histórico. Urbanismo y edificaciones han sido elevadas a BICN. Del siglo XX, en la historia reciente de la ciudad, se reconocen huellas que en ocasiones solo se manifiestan como fragmentos, cuya lectura se dificulta por la ausencia del contexto que permita entender su significado, ajena para muchos ciudadanos que las consideran separadas de su propia realidad por ser el producto de épocas pasadas.

Tomando como referencia el trazado de la antigua línea férrea del sur, se busca consolidar una lectura de la ciudad como ESPACIO HISTORICO, entendido como el espacio físico con presencia de obras de arquitectura e ingeniería que le otorgan el carácter material a ese eje urbano, y la presencia de comunidades que nacen de la conurbación que le confieren el carácter inmaterial, para conformar así una Estructura Integrada de Patrimonios, enriqueciendo la noción de patrimonio, vinculada tradicionalmente con la herencia arquitectónica del periodo colonial/republicano, mediante la valoración del legado de periodos más recientes y las obras de infraestructura urbana relacionadas con vías, transporte y servicios públicos entre otros.

Estudiar la ciudad en su aspecto temporal, cronología y sucesión de hechos es indispensable, pero la variable ESPACIO es fundamental para entender la manera como se ha venido ocupando y conformando el territorio, lo que proporciona una lectura esencial para el entendimiento de la VIDA que contiene. El conjunto de MANIFESTACIONES cobra valor no como elementos aislados que pasan a la historia por sus características formales o su valor anecdótico, sino por constituirse en parte integral del engranaje urbano e incluso en una "MANIFESTACION FISICA DE LOS FENOMENOS SOCIALES" \*1 (ref. *Elias, Norbert "el proceso de la civilización, investigaciones socio genéticas y psicogenéticas" Bogotá, fondo de cultura económica 1997 reimpresión*)

### 7.2 RECORRIDO VIRTUAL TRAZADO ANTIGUA LÍNEA FÉRREA SUR

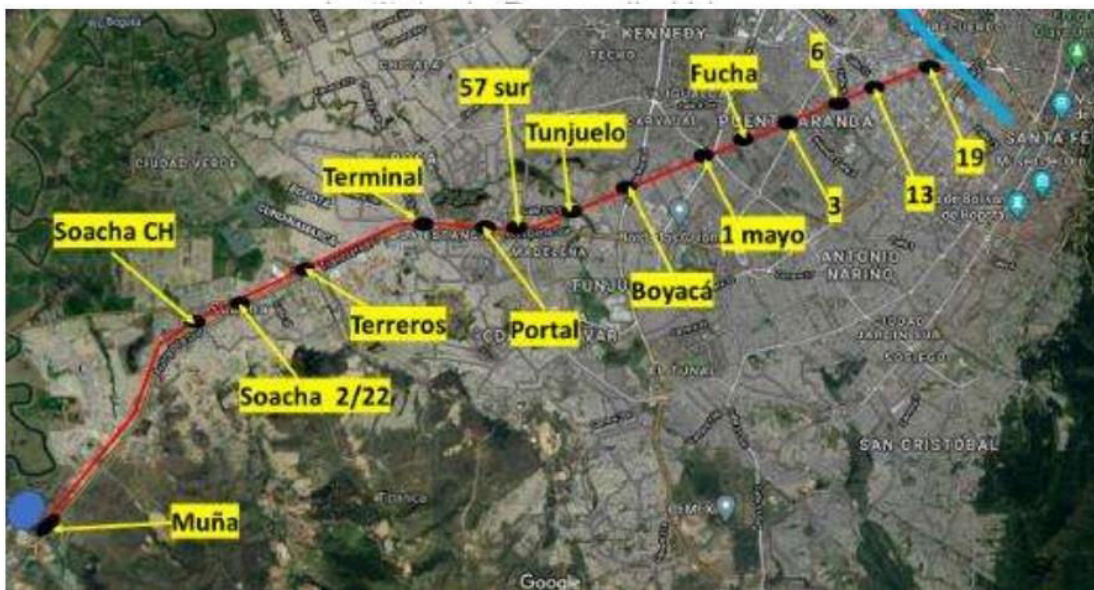
El recorrido virtual sirve para tener una visión holística del territorio, donde se aprecian los puntos de cruce del sistema vial con la ciudad desarrollada, donde inevitablemente se

presentarán acciones urbanísticas de renovación urbana asociados al concepto del Desarrollo Orientado al Transporte - DOT.

En este contexto aparece una nueva tendencia que conjuga urbanismo y movilidad, es el denominado Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público (DOT) o *Transit-Oriented Development (TOD)*, un modelo urbano con planificación y diseño en torno al transporte público, que reconstruye la ciudad en barrios compactos, de alta densidad, que permiten a las personas gozar de diversidad de usos, servicios y espacios públicos seguros y activos, favoreciendo la interacción social y la proximidad territorial.

Este modelo de planificación se realiza sobre la ciudad consolidada y se convierte en una oportunidad para generar los hitos alrededor de los nodos de transporte, que hoy se proponen como articuladores de las comunidades adyacentes, completando urbanismos deficitarios, generando puntos de encuentro y desarrollo cultural. Estos hitos, se pueden llegar a pensar como detonantes de memoria, acumulada y proyectiva, que permitan a las comunidades que cohabitan con éstos, contar con centros para el desarrollo de actividades culturales, para satisfacer sus derechos culturales, y desarrollar su inteligencia sensible, y de esta manera consolidar una ciudadanía consciente de su lugar, como el resultado de un trasegar humano, cuya consecuencia es observable en su cotidianidad. Igualmente, pueden ser pensados como espacios que incentiven el pensamiento crítico y reflexivo sobre la ciudad, y faciliten el desarrollo creativo en procura de la construcción de nuevas realidades desde la experiencia cultural.

Figura 8. Imagen fotográfica cruces línea férrea



Fuente: Equipo de urbanismo Ardanuy

## ANÁLISIS DEL PAISAJE CULTURAL FERROVIARIO SUBSISTENTE

Si bien no existe en Colombia una categoría específica sobre el estudio del paisaje cultural ferroviario, se propone un análisis macro de los corredores urbanos generados por el tráfico férreo e industrial producido justamente por el ferrocarril, que, para el caso específico, será de la línea sur.

El entendimiento del paisaje cultural justamente se basa en la composición de componentes naturales y culturales (en este caso urbanos) tanto tangibles como intangibles, bajo una estructura compleja que defina su carácter a partir de un meticuloso estudio desde diferentes ópticas científicas.

En términos de la convención mundial de la UNESCO (1972) los paisajes culturales deben reflejar evolución orgánica, dinámicas sociales, culturales y económicas plasmadas en la adecuación de las formas de vida a su entorno natural, por lo cual y a la luz actual en Colombia no se puede hablar aun de reconocimiento de un paisaje ferroviario ya que lo vestigios que produjo el tren sobre el territorio subsisten solo como ruinas estáticas ajenas de un papel activo en la sociedad, en parte, por el desconocimiento y reconocimiento como sistema, como patrimonio y como gestor de posibles dinámicas sustentables del mismo. (Y en la mayor parte desaparecidos de vista y la memoria de los habitantes

Así mismo en Colombia -específicamente en el corredor férreo del sur-, como en muchos países donde existen los rieles sin trenes no existen ni criterios o pautas respecto a la reutilización tanto de vías como de inmuebles, por lo cual día a día se acelera el proceso de ruina e insostenibilidad de tan valioso sistema patrimonial.

En el corredor férreo del sur, la consecuencia directa del cese de operaciones del tren fue el abandono del sistema ferroviario, donde, al igual que el resto de los corredores capitalinos, no se ha pensado en qué hacer con los vestigios que literalmente dejó a su paso este medio de transporte.

Al respecto, podría anotarse, nuevamente para el caso no solo bogotano, sino de algunas zonas del país, que varias estaciones tuvieron intervenciones de uso, de reutilización o de revalorización, pero tales obras no se han inscrito en el marco de una política integradora a nivel nacional, sino que se desarrollaron al son de iniciativas desarticuladas en este tipo de patrimonio sin intervención ni tener en cuenta el territorio que lo rodea en la conformación de un posible paisaje interconectado con otros de similares características.

Tal fue el caso de la estación férrea de Chusacá en la cual, y pese a ser restaurada, no existe función alguna ni utilidad para la población específica dentro de una determinada



zona de influencia, razón por la cual es un inmueble inerte carente de función, uso y representatividad simbólica.

Por tal motivo el reconocimiento del posible paisaje cultural ferroviario urbano se deberá valer de estrategias metodológicas las cuales visualicen y definan aquellas zonas ferroviarias compactas o si se quiere reconocidas como sistema poseedoras de características singulares so pena de convertirse en lugares o áreas protegidas que permitan a futuro generar recursos que garanticen su sostenibilidad como un patrimonio no pasivo sino activo, bien sea por la utilización de un tren ligero o similar o solo por el aprovechamiento de los corredores que se produjeron en el tramo de la línea Sur.

Para el conocimiento del paisaje cultural ferroviario (del corredor del Sur) es necesario realizar un estudio histórico- territorial y urbano arquitectónico del mismo en el cual se analice el sistema ferroviario a partir de unas pautas de lectura desde los sistemas patrimoniales complejos, que atiendan a una visión sistémica y no como simples hitos aislados.

Para el caso específico se podría vislumbrar este tipo de paisaje en la línea férrea del antiguo corredor del Sur (Bogotá- Soacha-Sibaté) en Cundinamarca, debido en parte a su importancia histórico-cultural, y el dinamismo de unión comercial y cultural como sello de identidad en la historia de la región. Atraviesa los paisajes urbanos (nombrados en las visuales urbanas) donde se consolidó el trazo de salida de Bogotá hacia el sur del país el cual con el trazo de un posible Regiotram eleva la relevancia y pone en evidencia la importancia del reconocimiento dentro de esta vasta extensión de territorio.

En la actualidad aún subsisten a lo largo del corredor varios edificios de estaciones, con singularidad de usos los cuales, inclusive, generarían la posibilidad de amenaza de la estabilidad tipológica por las alteraciones materiales y de uso latentes a la fecha, o peor aún de colapsar por deterioro, sin ningún tipo de uso, ni ferroviario ni por parte de los habitantes cercanos a los mismos. Así el proyecto Regiotram constituye, quizá, la última oportunidad que favorecería su puesta en valor por la reutilización y aprovechamiento del acervo construido.

Como abordaje desde la primera aproximación se desarrollaron unas visuales urbanas desde las cuales se abordará el componente patrimonial, las cuales luego se transformaron en sectores de análisis que en concordancia con el componente de urbanismo han presentado una similitud la cual se sustenta en la utilidad y posible reaprovechamiento del corredor y los perfiles existentes evitando la discontinuidad de la ciudad existente, el menor traumatismo en futura obra y la reutilización y aprovechamiento del corredor, pese a que - a la fecha- existen varias posibilidades de trazado.

Las visuales urbanas VU con las cuales se analiza el componen patrimonial se basaron en el recorrido fidedigno que se hizo del corredor férreo del sur enfatizando en los componentes urbano, patrimonio mueble e inmueble, e intangible social y de manifestación, seleccionando dichas zonas como estrategia, no solo de recorrido, sino de posterior análisis en relación con los sectores.

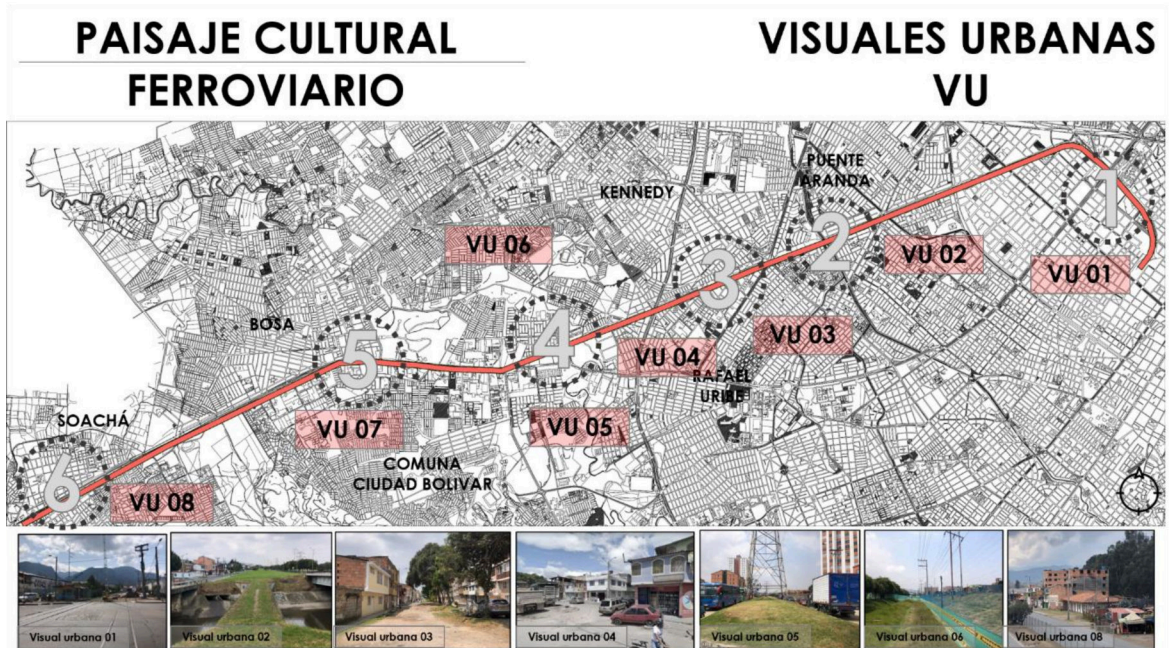
Así mismo se hace un énfasis previo en la necesidad de reaprovechamiento y puesta en valor del posible paisaje cultural ferroviario existente en la zona objeto de estudio, el cual, y pese a ser una prefactibilidad, se tendrá como recomendación para el futuro proyecto de Regiotram del sur dadas sus características físicas, estéticas, ambientales, patrimoniales y de relación social como componentes de un paisaje cultural, que para este caso será industrial urbano dada su relación directa con el ferrocarril y los modos de transportarse.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

Figura 9. Visuales urbanas de análisis



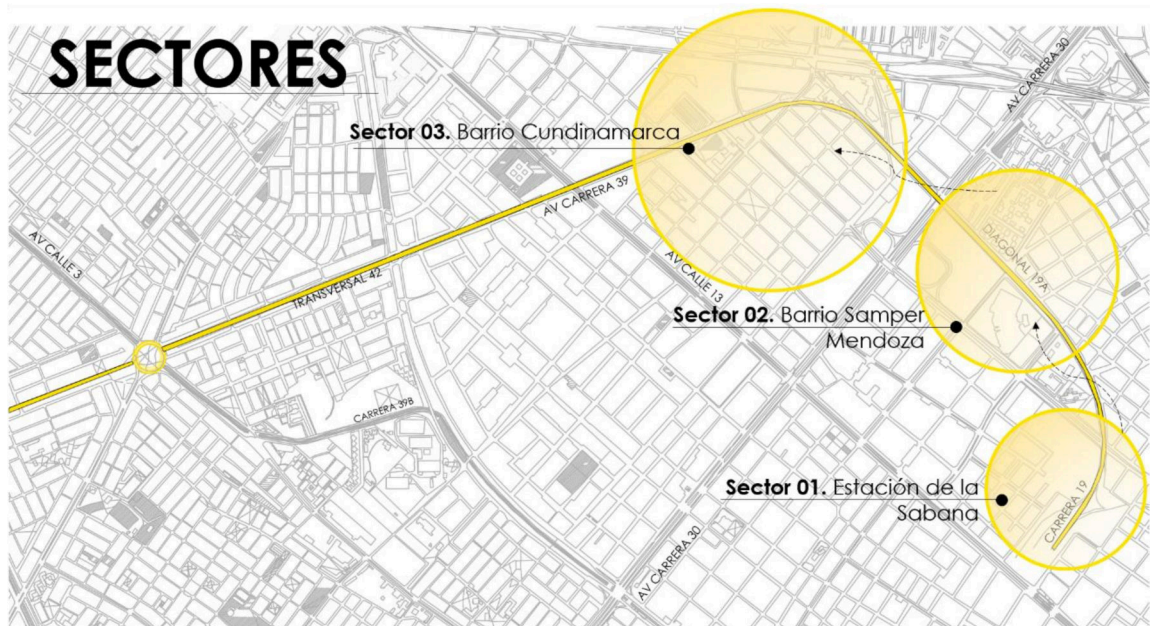
Fuente: Componente patrimonial

ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD

### 7.3 ZONIFICACIÓN

Como abordaje metodológico y operativo se han identificado unos sectores que responden, unos a la importancia histórica en el desarrollo de la ciudad y otros, al desarrollo por autoconstrucción de barrios que nacen como conurbaciones de la antigua línea férrea del sur.

*Figura 10. Sectores de análisis*



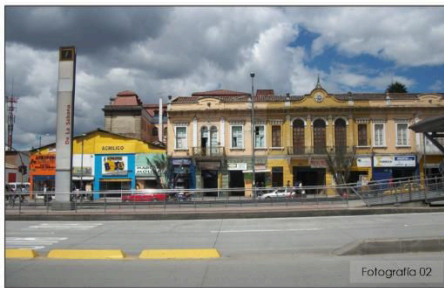
*Fuente: Componente patrimonial*

**Sector 1A- Estación de la Sabana** edificio emblemático, génesis del transporte férreo de la ciudad. Actualmente ya tiene formulado un PEMP en proceso de aprobación y adopción.

La mayor y más importante de todas las estaciones, no solo de Bogotá sino del país, al ser el punto de convergencia de muchos tendidos. Era un edificio tipo cabecera con planta compacta y adición lateral, con un marcado acento neoclásico que concentraba todos los componentes del programa arquitectónico típico de la estación con gran cantidad de edificios ferroviarios: bodegas, talleres, torre de control, guiados de agujas, almacenes, aulas, baños, tanques, material rodante, tiendas, correos, entre otros.



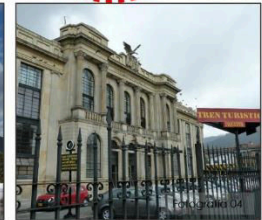
Fotografía 01



Fotografía 02



Fotografía 03



Fotografía 04

Si bien en la prefactibilidad (a revisar y analizar con el componente urbano) este inmueble y su zona no serán para integral del sistema metro ni del sistema tren de cercanías, sea Regio Sur o RegioTram, se deberá contemplar el análisis y la incidencia desde la materialidad física y la representatividad simbólica como registro del complejo y las posibles relaciones con la propuesta que se realice desde el mencionado Plan Especial de Manejo y Protección de la estación.

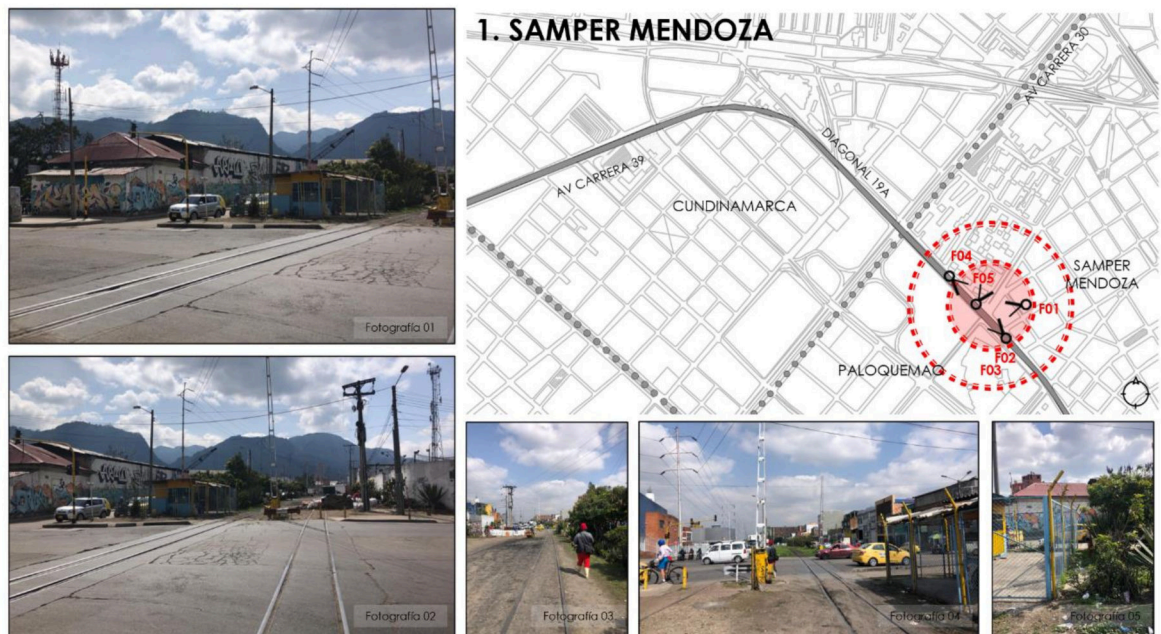
**Sector 1B- Barrio Samper Mendoza** como sector integrador de dos plazas de mercado claves, Paloquemao y Samper Mendoza.

Esta zona posee dos hitos casi unidos (a escasas cuadras) como el mismo uso, pero con diversa vocación; el primero la Plaza de Mercado de Paloquemao, Bien de interés Cultural con mercado acento hacia ventas de frutas, hortalizas, artesanías y sobre todo de flores, el segundo la Plaza de Mercado del Samper Mendoza, también proveedora de víveres, pero con vocación hacia la venta de hierbas y esencias medicinales de famosa tradición capitalina.

La Plaza Distrital de Mercado Samper Mendoza es conocida como Plaza de las yerbas, siendo el centro de acopio de plantas medicinales más grande del país, provenientes de diversas regiones del territorio nacional, y punto de distribución para otros centros de importancia como la Plaza de mercado de Fontibón. A propósito de este lugar, es importante mencionar que el IDPC, en el marco del proceso de identificación denominado *Patrimonios locales*, la incluye como eje de la manifestación *Prácticas y Saberes asociados a los usos de las hierbas que se comercializan en la Plaza Distrital de Mercado Samper*

*Mendoza*, cuyo corpus se soporta en los conocimientos y prácticas asociadas al comercio y uso de las hierbas aromáticas en el sector, en términos de tipos de plantas, propiedades, usos medicinales, gastronómicos, aromáticos y esotéricos, además de sus lugares y épocas de cultivo y cosecha. Como portadores articula comerciantes, compradores, vendedores y consumidores, que se interrelacionan a partir de una organización y funcionamiento del comercio con varias particularidades, que incluyen la distribución espacial y montaje de los puestos de venta, estrategias de exhibición y empaque, selección y organización de las plantas, su mantenimiento y los roles que desempeñan todas las personas involucradas. Se trata de una manifestación que constituye una permanencia de las fronteras entre el ámbito rural y el urbano en una ciudad como Bogotá

La identificación de portadores de memoria local permite contar con una fuente de datos e información para reconstruir las lógicas de uso cotidiano que tuvo el sector, durante el tiempo que funcionó como patios del tranvía y lugar de abastecimiento de combustible y repuestos. La construcción conversada de esta memoria resulta de vital importancia, ya que las vivencias narradas aportan a la configuración histórica de las diversas etapas, contribuyendo de esta manera a la definición de las categorías de análisis para el procesamiento y posterior reflexión, a propósito del material recolectado.



Sector donde se puede observar una serie de elementos que evidencian el paso del tren, en medio del Barrio Samper Mendoza y la Plaza de Mercado de Paloquemao, dos referentes que demarcan la vocación del sector, que gravita entre un barrio popular derivado del mismo trazado férreo y una de las plazas de mercado más importantes de la ciudad. Es

un punto interesante para analizar ya que aún se encuentra en pie (hoy de propiedad privada) una edificación que en su momento hizo parte del complejo ferroviario, como centro de abastecimiento de combustible. Complementan la gramática ferroviaria del lugar algunas señalizaciones ferroviarias pertenecientes a diversos momentos.

En el Barrio Samper Mendoza se identificarán portadores de memoria local, a quienes se realizarán entrevistas no estructuradas de cuestionario abierto, para identificar elementos propios de la memoria local, que permitan identificar referentes de la misma y relacionarlos con el potencial entorno patrimonial de la estructura barrial.

### PLAZAS DE MERCADO PALOQUEMADO –SAMPER MENDOZA



**Sector 1C- Barrio Cundinamarca** barrio conformado por las dinámicas propias del ferrocarril y sus usos complementarios en el cual confluyeron los patios de la estación del Nordeste, algunos templos y un modelo urbano arquitectónico preindustrial muy notorio.

El barrio es un referente urbano en la medida que se trata de un asentamiento que tuvo origen precisamente en el nacimiento y crecimiento de lo que se conoció como el trazado del tren del sur, que, desde la Estación de la Sabana, conducía pasajeros y carga hacia lo que hoy se conoce como la región del Muña, vía Fusagasugá, con una variante hacia el Salto del Tequendama. Como todos los barrios de origen ferroviario, guarda algunos elementos de memoria, en su población adulta mayor, que de alguna manera tuvieron que ver con dicho trazado y proceso de transformación del territorio debido al paso del tren.

Esta zona contiene también la pieza de ciudad donde se desarrolló el patrimonio industrial del siglo XX con magníficos exponentes arquitectónicos y de trazado urbano, como es la

antigua Cervecería Andina, ahora parte del Plan Parcial Triangulo de Bavaria, localizada en el área aferente de la línea férrea del sur.



Actualmente, es un espacio sociocultural en el que confluyen antiguos trabajadores ferroviarios (estación del nordeste) con población migrante de diversas zonas del país (Marulanda Lozano 2014 / Chpatecua Sánchez 2014), tornándose en zona de reubicación y asentamiento de población vulnerable, víctimas de la violencia en Colombia (Soto Hernández 2015 / Mendoza Giraldo 2016-2017) cuyo hito relevante se condensa en el proyecto de la Plaza de la Hoja, la cual ha ofrecido vivienda gratuita (Morales López S.F.). Este fenómeno ha traído consigo la memoria y dignificación de dichas comunidades, resaltando sus oficios, tradiciones y costumbres acoplándose a un nuevo contexto geográfico, urbano y sociocultural (Ramírez Martínez 2019 / Parra Ramírez 2006 / Zapata Velandia s.f. / Cañas Cortés 2021).

Lo anterior otorga al barrio un caso interesante de estudio, dados los fenómenos sociales y migratorios descritos como evidencia de lógicas de convivencia, que se han visto reflejadas en proyectos productivos y culturales, los cuales, de alguna manera, demuestran que el distrito capital y el país son un espacio pluriétnico y multicultural.



Figura 11. Planos por sectores



Fuente: Componente patrimonial

### Sector 2 y 3

Esta zona cubre una gran distancia, donde se analizará espacialmente la ciudad para otorgarle una valoración futura. Según el anexo técnico se construirán en el trayecto 11 estaciones de pasajeros, lo cual servirá para desarrollar el tema de los nodos e hitos.

Existentes como memoria de referencia material están:

Glorieta Puente Aranda

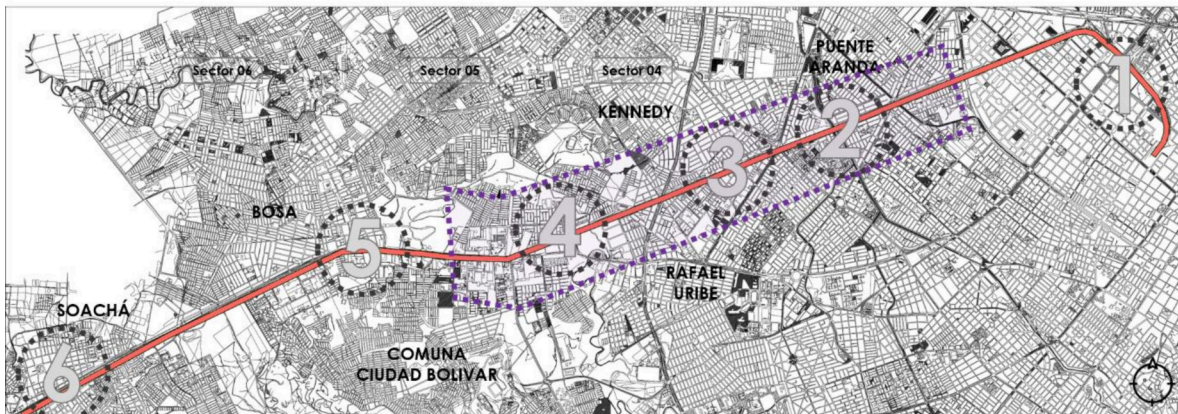
Puente diagonal 16 sur (Canal comuneros)

Escultura virgen Carmen

Puente rio Fucha cerca de La Sevillana

Figura 12. Zona susceptible de valoración patrimonial -futura-

## SECTOR VALORACIÓN FUTURA



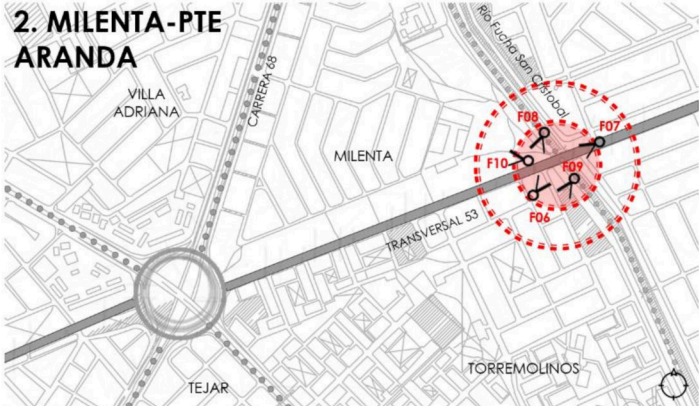
Fuente: Componente patrimonial

Se reitera la importancia en el estudio de esta franja intermedia dada la posible utilización del corredor con variadas paradas para estaciones de pasajeros en un amplio corredor susceptible de reutilización no solo desde el componente arquitectónico y patrimonial sino de diseño urbano, franjas ambientales, corredores ecológicos dada la bondad y amplitud del perfil existente como retazo y evidencia del antiguo corredor férreo del Sur.

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.



### 2. MILENTA-PTA ARANDA



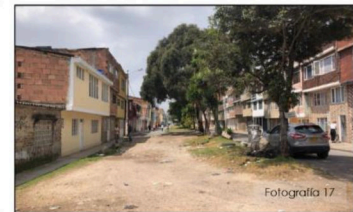
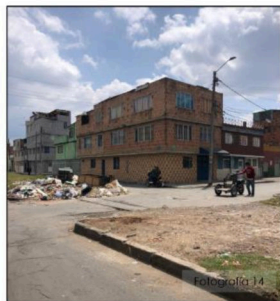
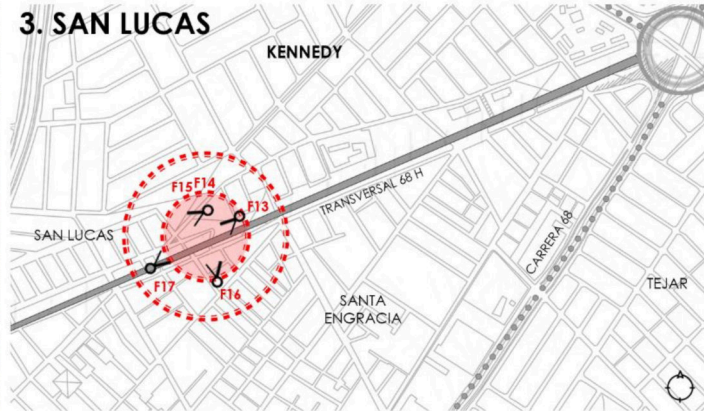
Espacio urbano donde se mantiene el trazado y la zona de reserva de la línea. El referente más importante, un puente en concreto, probablemente de finales de la primera mitad del siglo XX que se encuentra en aparente buen estado, hoy cubierto en su cara superior por césped. Se trata de un espacio urbano de tránsito vehicular, rodeado de zonas verdes, con escasa circulación peatonal. En la zona baja de la vía y el puente se observaron evidencias de la presencia de habitantes de calle.



Sector donde se observa sobre la zona verde la huella del trazado original. Actualmente zona de recreación activa de una institución educativa que hace uso de la franja verde para actividades lúdicas y deportivas.



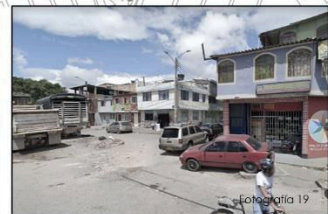
### 3. SAN LUCAS



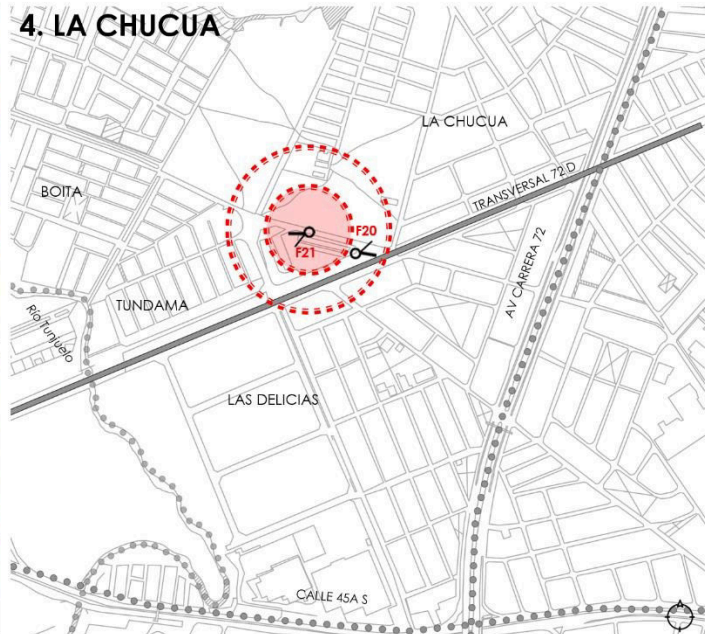
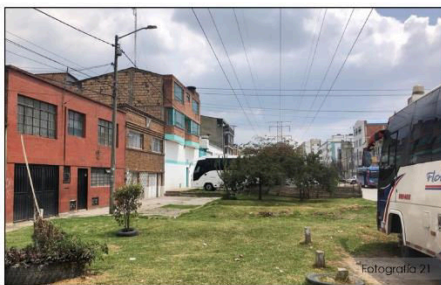
Sector en el que se interrumpe el trazado debido a la ocupación de construcciones eclécticas, de autoconstrucción, muchas de ellas sin terminar, con frente a un espacio público en tierra donde es posible identificar la continuidad de la línea férrea inexistente; hay presencia de rieles en algunos puntos. A nivel urbano, se trata de un lugar con espacios de circulación y estancia intermitente, sin ningún elemento de identidad que lo caracterice.



### 3. VILLANUEVA



Sector donde se observa aún la presencia de los rieles de la vía férrea de manera coincidente con la vía vehicular. Se trata de un espacio de circulación media, donde se observan edificaciones muy cerca a los rieles. No se observan elementos referenciales de carácter patrimonial.



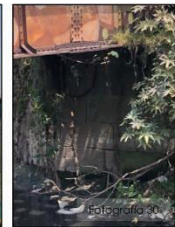
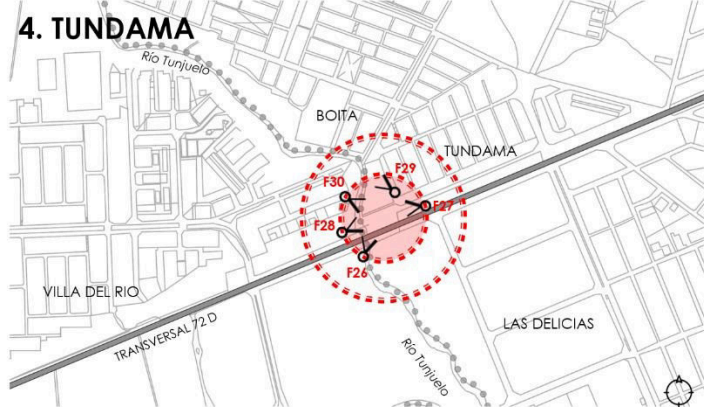
Sector donde se evidencia el trazado superficial de la vía férrea, con intervención aérea de cables de torres de energía, con construcciones eclécticas ubicadas muy cerca del espacio, y la presencia de algunas jardineras y otros elementos ornamentales de espacio público puestos por los habitantes del sector. No se observa la presencia de rieles sobre el piso, ni tampoco se observan referentes patrimoniales.



Sector donde se observa permanencia del trazado haciendo las veces de separador de la vía vehicular. Igualmente se observa intervención por emplazamiento de torres de energía por el mismo lugar por donde pasaba la vía férrea. Se observa la presencia de unos elementos en concreto que posiblemente hicieron parte del sistema ferroviario como indicadores de rutas y/o direcciones.



#### 4. TUNDAMA



En este sector se observa la presencia de un segundo puente, en esta ocasión metálico, posiblemente de principios del siglo XX, que se encuentra en buen estado de conservación y mantiene todos sus elementos, tales como los rieles y las traviesas. En uno de los costados se observa una barrera elaborada con barras de hierro, al parecer para bloquear en algún momento la circulación. Se trata de un lugar que actualmente se encuentra en un espacio de difícil accesibilidad y de alta inseguridad.

*Figura 13. Sectores de análisis*

*Fuente: Componente patrimonial*

**El sector 5- Bosa** sector antiguo de la ciudad, municipio anexo, en el cual se encuentra una de las estaciones representativas de la línea. Esta edificación con características arquitectónicas simples de antigua planta tipo “L” ha sufrido transformaciones tipológicas debido a los usos y las adaptaciones que los moradores han realizado dentro de la misma. Posea un patio de recibo al costado occidental en el cual se gestaban las relaciones tanto de funcionamiento como sociales producidas por el tren y el movimiento de carga y pasajeros.

En la actualidad el edificio -pese a ser la sede temporal de una fundación artística, no posee un uso definido ni continuidad de utilidad por lo cual se ha transformado en un gueto sin atractivo alguno.

Es importante mencionar que Bosa hizo parte de lo que en su momento el IDPC consideró como las tres localidades pioneras del proyecto Patrimonios Locales, liderado por el Grupo de PCI. Específicamente para Bosa se trabajó entre los años 2017 y 2018 a través de metodologías participativas para el reconocimiento de manifestaciones relacionadas con saberes agroecológicos, medicinales y gastronómicos, y algunos elementos del carácter festivo y el comercio Tradicional. Además, se tuvo un acercamiento a temas de memoria relacionados con las plazas de mercado, el Tren de la Sabana, y las Hermanas de la Visitación. Para la organización de esta información, se clasificó en los siguientes ejes: Huertas Urbanas identificadas en Bosa, Plantas Medicinales para el autocuidado. Saberes



de las Mujeres Diversas de Bosa, Sabores de Bosa, Memorias y saberes en las Plazas de Mercado, Celebraciones de Ayer y Hoy, Festival del Sol y la Luna. Recetas para Reencontrarse con las tradiciones de Bosa, y Se nos va el Tren. Todo este trabajo del IDPC y las comunidades locales se encuentra compendiado en la publicación *Saberes y Memorias de Bosa* (IDPC 2017)



La Estación de Bosa es uno de los referentes más visibles del trazado, debido a su ubicación y por ser referente de la infraestructura cultural del sector, ya que este inmueble, actualmente, es utilizado como sede de una organización cultural de la zona. Al momento de la visita no se pudo tener acceso al interior del inmueble, sin embargo, a nivel externo se observa en buen estado de conservación, manteniendo la mayoría de los elementos originales como carpintería, columnas y andén en piedra.

**El sector 6- Soacha** diferente a la condición anexada de Bosa, es otro sector antiguo con gran demanda de movilidad hacia Bogotá. También tiene una estación de pasajeros.

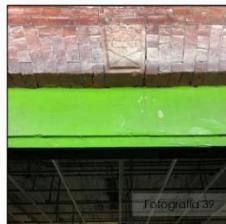
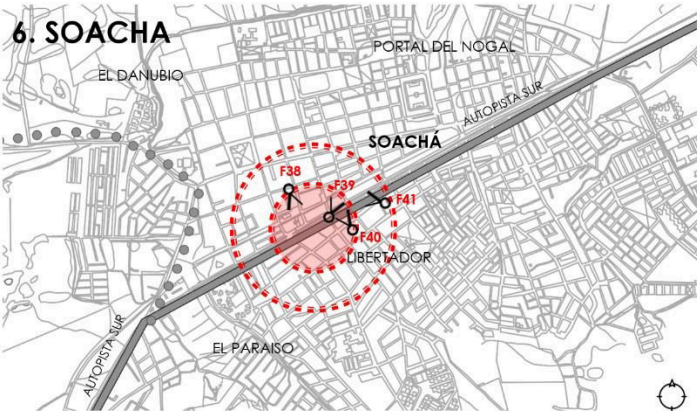
En el recorrido realizado se evidencia una enorme alteración formal de la estructura original de la edificación. Se están realizando obras que han mutilado y adaptado por completo la materialidad de inmueble (que al igual que la estación de Boda son declarados Bic Nal). Esta edificación estaba rematada por un campamento hacia el costado sur del cual aún subsisten vestigios de la fachada transformados hoy y convertidos en un centro comercial.

A nivel de otros referentes de memoria se encuentra varios proyectos que, de manera individual, pero con gran acogida comunitaria, acopian, procesan y divulgan información,

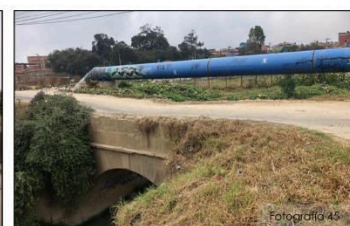
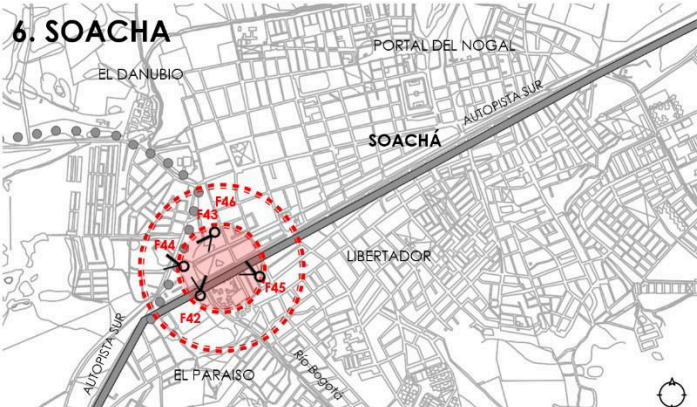
que permite identificar ciertas narrativas socioculturales, que involucran elementos relevantes de la identidad cultural y necesidades de memoria viva de las comunidades locales. En este sentido se pueden mencionar iniciativas como el Jardín Huerta de la Memoria, Cápsulas de Memoria Chibchacum, Museo Arqueológico de Soacha.



A pesar de su importancia dentro del trazado férreo, esta estación se encuentra, al igual que la de Bosa, en arriendo. En este momento están siendo intervenidos sus espacios interiores para uso comercial. Afortunadamente no ha sido afectada su fachada original ni los elementos ornamentales que la componen, como las claves de los vanos de puertas con caracteres de masonería, y que hacen parte de su sistema de valor integral. Los demás componentes del complejo en esta zona han desaparecido. Sin embargo, en conversaciones con habitantes del sector, se puede identificar que aún existen elemento de memoria relacionados con su uso ferroviario, portado por personas adultas mayores.



Única evidencia importante de un bien mueble en el recorrido de campo. Una gruta a la Virgen del Carmen construida en piedra rodada, elemento devocional importante de los conductores del sistema ferroviario, la patrona de los transportadores, imagen que siempre ha estado relacionada con las estaciones y paradas del tren.



En un sector inseguro y de escasa circulación; se puede observar un puente en sillares de cantería, propio de finales del siglo XIX, aparentemente en buen estado de conservación, siendo tal vez el más antiguo del trazado. La presencia de material vegetal no permitió observar en detalle inscripciones características que presentan este tipo de puentes.

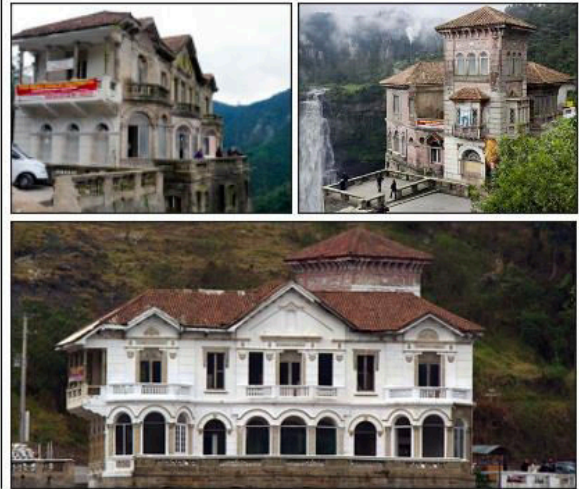


Se terminó el recorrido con la visita a la estación de Chusacá, restaurada en su totalidad hace pocos años por la Escuela Taller de Bogotá bajo la dirección del Ministerio de Cultura. Actualmente se encuentra desocupada, sin ningún uso. Se observaron construcciones de vivienda colindantes que no respetaron la zona de influencia reglamentaria, que potencialmente amenazan la estructura, además de afectar la lectura integral de la edificación.

## ESTACIÓN SANTA ISABEL SIBATÉ , CUNDINAMARCA



## ESTACIÓN SALTO DEL TEQUENDAMA, SOACHA



### El Sector 6 Sibaté- Embalse del Muña

La vereda rural de la Chacua, ha venido siendo transformada desde la década de 1940 debido a la construcción y puesta en funcionamiento de la Represa del Muña, incidiendo en los procesos de memoria territorial.

### El Sector 7 Salto del Tequendama

La línea férrea continuaba hacia Sibaté, con un ramal al Salto de Tequendama, punto importante en el tema de patrimonio cultural con el hotel del Salto, inmueble restaurado recientemente. Que además es referente desde el cual aún perviven elementos de la tradición oral que hace parte de la memoria del lugar, relacionados con su creación por Bochica, e historias de suicidios románticos propios de la primera mitad del siglo XX. En noticias de actualidad, y como dato curioso, se ha lanzado en la pasada feria de ANATO una idea de realizar un puente colgante de vidrio en que atravesará este atractivo natural convirtiéndolo en uno de tipo turístico. So bien, aun es una incipiente idea qué de realizarse se podría convertir en un hito de atracción turística que se una u otra manera obligaría a tener un sistema de transporte y movilización de pasajeros quedaría viabilidad a la extensión del ramal hacia el Salto del Tequendama, tal cual como se concibió hace más de ocho décadas.

Estación de Chuzacá



Hotel Salto de Tequendama



#### 7.4 CUADRO PRELIMINAR COMPONENTES EN LA ZONA DE INFLUENCIA

N o.	categoría	nombre	localización	acto declaratorio	ámbito	PEMP y ZI	entidades competentes
1	Inmueble	Estación de Bosa	Calles 63 sur y 65 C	Decreto 746 del 24 de abril de 1996,	BicNal		Mincultura INVIAS
2	Inmueble	Estación de Soacha	Cr 5 Calle 13 Soacha	Decreto 746 del 24 de abril de 1996,	BicNal		Mincultura INVIAS
3	Inmueble	Estación de Chusacá	Autopista Sur Km 15 vía Sibaté	Decreto 746 del 24 de abril de 1996,	BicNal		Mincultura INVIAS
4	Inmueble	Estación Santa Isabel	Calle 10 No. 8-01	Decreto 746 del 24 de abril de 1996,	BicNal		Mincultura INVIAS
5	Inmueble	Fabrica Cervecería Andina	Plan Parcial Triangulo de Bavaria en la Zona de Influencia	606 de 2001 originalmente	BicDistrital		IDPC Propiedad privada

6	Inmaterial	Plaza de mercado de Paloquemao	Calle 19 # 25 – 04 en la Zona de Influencia	POT 555 de 2021	Manifestación		IDPC Propiedad privada
7	Mueble	Escultura Virgen del Carmen	Carrera 5 calle 11 SUR	POT 555 de 2021	Manifestación		IDPC Propiedad privada
8	Infraestructura	Tres Puentes sobre ríos	Ríos Tunjuelo, Fucha y Soacha	POT 555 de 2021	Manifestación		IDPC INVIAS

## 8 CONSULTA A ENTIDADES - USO DE FICHAS Y FORMATOS INSTITUCIONALES

Por medio de comunicaciones se radicaron a cuatro de las entidades competentes información sobre sus registros documentales:

### CAC-P1674-077 IDPC

De: Correspondencia IDPC <correspondencia@idpc.gov.co>

Enviado el: viernes, 4 de marzo de 2022 12:30 p. m.

Para: Paula Jimena Monroy Ojeda

CC: Maria del Pilar Ortiz; Mariana Patiño

Asunto: CAC-P1674-077 IDPC

Radicado con el número 20225110013662

*SOLICITUD: Amablemente se solicita la información que el Instituto Distrital posea respecto al patrimonio mueble e inmueble del antiguo corredor férreo del ferrocarril del sur denominado Bogotá - Salto, así como de las manifestaciones y/o existencia de estudios, inventarios o similares relacionados con el territorio de la mencionada línea, en el marco del decreto POT 555/2021 y la Estructura de Patrimonios.*

## CAC-P1674-078 INVIAS

Señores

Instituto Nacional de Vías - INVIAS  
Dirección División Férrea  
Atte. Miguel Darío Cárdenas  
Calle 25G # 73B-90  
Teléfono: (601) 377 0600  
Bogotá, D.C. – Colombia

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ANEXOS:  
RADICACION 21561 07/03/2022 11:04:03 am  
REFERENCIA PETICION INFORMACION  
DEPENDENCIA SUBDIRECCION MARITIMA, FLUVIAL Y FERREA

*SOLICITUD: Amablemente se solicita la información que tenga su entidad respecto del corredor férreo del sur, antiguo tramo Bogotá - El Salto, específicamente lo relacionado con el suelo trazado por los rieles, el espacio público aferente, obras de arte asociadas y la titularidad de las estaciones de pasajeros.*

## CAC-P1674-079 SDP

Trámite:1. RADICACIÓN VIRTUAL (Derecho de Petición)

Clave electrónica de consulta: AkXflp00073102v71BcU

Número de radicación:1-2022-25900

Fecha:2022-03-04

Dependencia: Cdi Correspondencia

Proceso:(1911486)

Procedimiento de Correspondencia (Externa e Interna) V.5.

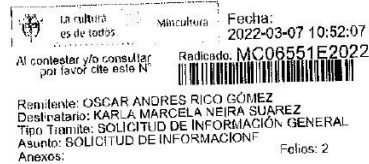
*SOLICITUD: Mediante el presente comunicado solicito la información que su entidad posea relacionada con la línea férrea del antiguo Ferrocarril del sur, tramo llamado Bogotá - el Salto; específicamente se necesita la información del inventario sobre bienes muebles, inmuebles y obras de arte asociadas a dicho territorio, en un área de influencia de 100mt. Adicionalmente, siendo que su Dirección atiende también el desarrollo de Renovación Urbana de la ciudad, solicito la información de los planes parciales que se hayan aprobado y que estén en trámite en la entidad relacionados con dicho entorno.*



**CAC-1674-080 MINCULTURA**

Señores

MINISTERIO DE CULTURA  
Dirección de Patrimonio y Memoria  
Alte. Alberto Escobar Wilson-White  
Calle 9 # 8 -31  
Teléfono: (601) 342 4100  
Bogotá, D.C. – Colombia



*SOLICITUD: Amablemente se solicita información pertinente al modelo y/o existencia de fichas técnicas de inventario que maneje Mincultura relacionadas con las estaciones e instalaciones ferroviarias del país dentro del marco del **Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril – PNERF** para el conjunto de estaciones de pasajeros del ferrocarril, Decreto 746 de 24 de abril de 1996, por el cual se declaran Monumento Nacional de Colombia.*

*Igualmente se solicita la política de conservación a la que estos bienes inmuebles están sujetos, siendo que muchas de estas estaciones son ya propiedad privada y los demás elementos muebles e inmuebles que conformaban dichos puntos de pasajeros ya han desaparecido.*

Mediante visita a los centros de documentación se recolectó información preliminar que ilustra el modelo de las fichas de inventario de los bienes de interés cultural BICN de naturaleza material inmueble está dispuesto por el Ministerio de Cultura como parte de la metodología diseñada por la entidad para la elaboración de inventarios.

La siguiente la ficha de la consultoría de trabajo de campo

**Figura 13. Fichas de las estaciones de Bosa y Soacha**



**ESTACIÓN DE BOSA**  
FERROCARRIL DEL SUR

Esta estación que aún se mantiene en pie, pertenece a la línea sur del ferrocarril y presentaba relevancia arquitectónica debido a la galería perimetral que se desarrolló en el edificio de pasajeros, la cubierta a cuatro aguas apoyada en pie derechos, conserva su manto en teja de barro.



**LOCALIZACIÓN URBANA**  
La estación se encuentra actualmente entre las carrera 77 G y las calles 65 y 64 Sur.





**ESTACIÓN DE SOACHA**  
FERROCARRIL DEL SUR

Es una edificación de planta en "L" con un detallado trabajo del barro cocido a la vista. Elaboración de remates de claves en arcos con piedra y singularidades icónicas de los constructores reflejadas en adornos alpicos para las estaciones.



**LOCALIZACIÓN URBANA**  
Se encuentra en la actual carrera 5 hacia la calle 13.



Fuente: Componente patrimonial

Figura 14. Fichas de inventario estación BOSA

PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN DE ESTACIONES DEL FERROCARRIL - PNERF		DIVISION CENTRAL		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		Código Nacional del Bien	
A. IDENTIFICACIÓN							
1. DENOMINACIÓN							
1.1. Nombre del Bien		1.2. Departamento		1.3. Municipio		Bogotá D.C.	
Estación del Ferrocarril Bosa		Cundinamarca		Bogotá D.C.			
20. Planos							
<p>LOCALIZACIÓN ESTACIÓN BOSA</p>				<p>FACHADA PRINCIPAL</p>			
<p>FACHADA LATERALES</p>				<p>PLANTA ARQUITECTÓNICA ESTACIÓN BOSA</p> <p>ESCALA: 1:300</p>			
<p>Convenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estación de pasajeros</li> <li>Bienes inmuebles relacionados</li> <li>Predio catastral</li> </ul>							
Fuente: Estación del Ferrocarril		Elaborado por: Claudia Hernández		Actualizado y editado por: Consorcio Proyecto Estaciones		Hoja 1	
Estadística: Claudia Hernández SAS		Centro de conservación 21816 del Ministerio de Cultura		Especialidad del Centro de Conservación del Ministerio de Cultura		Comisión de Construcción	
Digitalizó: Pilar Rojas Macías		Fecha: 28 de octubre 2014		Revisó: Claudia Hernández Duarte		Fecha: 28 de octubre 2014	
						197	
						De 1	

Figura 15. Fichas de inventario estación BOSA

PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN DE ESTACIONES DEL FERROCARRIL - PNERF		DIVISION CENTRAL		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		Código Nacional del Bien	
A. IDENTIFICACIÓN							
1. DENOMINACIÓN							
1.1. Nombre del Bien		1.2. Departamento		1.3. Municipio		Bogotá D.C.	
Estación del Ferrocarril Bosa		Cundinamarca		Bogotá D.C.			
16. FOTOGRAFÍA DEL INMUEBLE							
<p>General</p>				<p>Fachada</p>			
<p>Cóncavo</p>				<p>Fachada</p>			
<p>Detalle</p>				<p>Detalle</p>			
17. OBSERVACIONES AL ASPECTO LEGAL:							
				<p>Departamento: Cundinamarca</p> <p>Comisión de Construcción: 197</p>		<p>Hoja 3</p> <p>de 3</p>	
		<p>Digresor: Marco Buelto y Lina Escobedo</p> <p>Fecha: 10 de noviembre</p>		<p>Revisó: Paula Jorda</p> <p>Fecha: 18 de noviembre</p>		<p>Código QR</p>	

Fuente: Ministerio de Cultura

Figura 16. inventario SIPA Mincultura

ACCIÓN	PDF	INB ID	NOMBRE	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	DIRECCION	COOSGO
		18190	Estación de Bomberos la Candelaria	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.		01-01-0
		731	Estación del Ferrocarril Bosa	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Carrera 770 85-25	01-01-0
		732	Estación del Ferrocarril Chapinero	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Calle 63 Avenida Caracas	01-01-0
		733	Estación del Ferrocarril de la Sabana	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Avenida Calle 13 18-24	01-01-0
		734	Estación del Ferrocarril del Norte	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Carrera 23 entre la calle 16 y 17	01-01-0
		735	Estación del Ferrocarril Engativá	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Calle 22 129 _ Carrera 129 No 17 F - 97	01-01-0
		736	Estación del Ferrocarril Fontibón	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Calle 22 98A-30 _ Carrera 99 21-82 Ferrocarril de La Sabana _ Línea Funza - Puerto Salgar _ Kilómetro 10	01-01-0
		737	Estación del Ferrocarril Kilómetro 5	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Carrera 65B 23-80	01-01-0
		741	Estación del Ferrocarril Norte y Nordeste	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Calle 13 18-24 _ Avenida Colón o Calle 13	01-01-0
		21065	Estación del Ferrocarril Ramal Samper	BOGOTÁ, D.C.	BOGOTÁ, D.C.	Calle 22 198-43	01-01-0

Fuente: Centro de Documentación Patrimonio Nacional

## 8.1 COMPONENTE INMATERIAL

El concepto de patrimonio cultural ha evolucionado para convertirse en un campo de estudio, cada vez más fortalecido en las dinámicas contemporáneas del saber acerca de las comunidades y sus relaciones con el territorio. La dimensión inmaterial incluye tradiciones y expresiones vivas, tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional.

La identificación y comprensión de la dimensión inmaterial en un territorio contribuye a la comprensión integral del mismo y aporta a la construcción de tensiones y cartografías culturales que aportan a la comprensión de los espacios como lugares habitados y espacio de ocurrencia de un sinnúmero de elementos propios de la identidad y memoria de sus habitantes.

El patrimonio cultural inmaterial, al interior de las comunidades y territorios contemporáneos, hace las veces de elemento cohesionador que da sentido a lo que en el POT actual del distrito capital se denomina “Estructura Integradora de Patrimonios”, en la medida que se trata de un hilo conductor que articula las dimensiones materiales del patrimonio (mueble e inmueble) con las lógicas cotidianas que los validan como referentes de memoria e identidad para las comunidades.

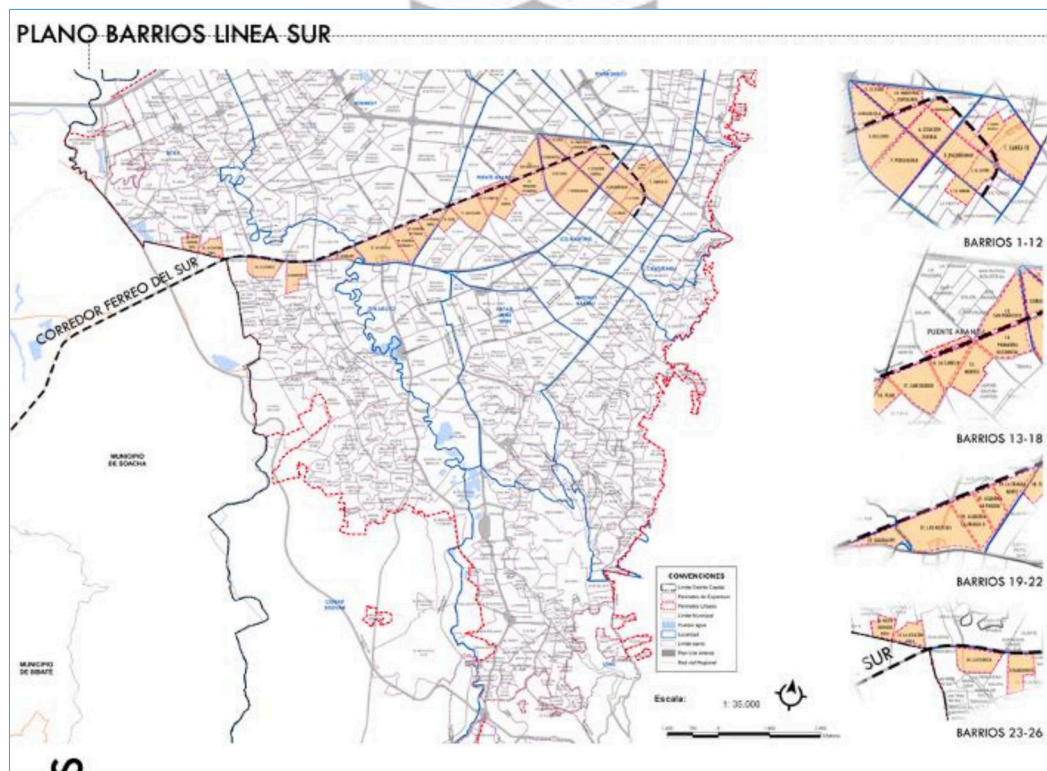
A este entramado de las tres dimensiones del patrimonio cultural, definidas actualmente para la comprensión de lo patrimonial en un territorio, configura la red en cuestión, cuyas

tensiones se construyen a partir de la comprensión de los referentes materiales e inmateriales, como significantes culturales, que motivan o general procesos de significación al interior de las comunidades que cohabitan con ellos en los territorios. La interpretación de la red, permite reconocer el hecho patrimonial es los diversos contextos.

### IDENTIFICACIÓN TERRITORIAL (BARRIOS Y COMUNIDADES)

Para esta identificación se ha adelantado una revisión cartográfica para las UPL de Puente Aranda, Kennedy, Bosa y Arborizadora en procura de identificar los barrios que hacen parte del área de influencia directa del proyecto, en procura de delimitar el contexto sociocultural a analizar.

*Figura 17. Plano barrios en Línea Férrea Sur*



*Fuente: Componente patrimonial*

Los barrios identificados preliminarmente son: Santafé, Las Américas, Ricaurte, Cundinamarca, Pensilvania, El Ejido, La Estanzuela, la Pepita, Granja de Techo, de la Sabana, san José, El Progreso, Bosa La Estación, la Campiña, San Eusebio, Villa del Río, La Alquería, y san Francisco.

Las comunidades que habitan dichos barrios, presentan ciertas variaciones relacionadas con los procesos de transformación de estos, y procesos de migraciones que, en diversas

intensidades, han transformado la cartografía sociocultural de estos lugares, y que, en parte, son reflejo de problemáticas sociales, económicas, políticas y de violencia que se viven en el territorio nacional, o en su defecto, de procesos de transformación en sus lógicas habitacionales y productivas.

Además, se está avanzando en la identificación de actores sociales y comunitarios, que de una manera u otra están relacionados con el tema de la memoria e identidad locales, para que, junto con las juntas de acción comunal respectivas, se pueda consolidar los grupos objetivos para desarrollar el componente participativo para esta fase.

### **IDENTIFICACIÓN MANIFESTACIONES CULTURALES ASOCIADAS AL TEMA FERROVIARIO**

Se ha tenido contacto con el Equipo de Patrimonio Cultural Inmaterial del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural para establecer los antecedentes, en el entendido que esta entidad ha adelantado, desde el año 2016, procesos, tanto de registro como de divulgación, en procura de identificar referentes y contextos para el patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, a través de procesos participativos para el reconocimiento, sensibilización y valoración de manifestaciones.

De manera acorde a lo mencionado en el aparte correspondiente al Análisis del paisaje cultural ferroviario urbano subsistente, se identificaron los siguientes referentes relacionados con el patrimonio cultural inmaterial relacionado con el área de afectación del proyecto:

Barrio Samper Mendoza:

*Prácticas y Saberes asociados a los usos de las hierbas que se comercializan en la Plaza Distrital de Mercado Samper Mendoza*

Zona intermedia (entre zonas 3 y 4:

*Devoción a la Virgen del Carmen.*

Bosa:

*Huertas urbanas de Bosa*

*Plantas Medicinales para el autocuidado. Saberes de las Mujeres Diversas de Bosa*

*Sabores de Bosa, Memorias y saberes en las Plazas de Mercado*

*Celebraciones religiosas y populares.*

*Festival del Sol y la Luna. Recetas para reencontrarse con las tradiciones de Bosa*

*Narraciones y memorias del Tren de la Sabana.*

Soacha:

*Jardín Huerta de la Memoria*

*Cápsulas de Memoria Chibchacum*

Es importante aclarar que se trata de una identificación preliminar, que puede estar sujeta a cambios, según se avance en el estudio.

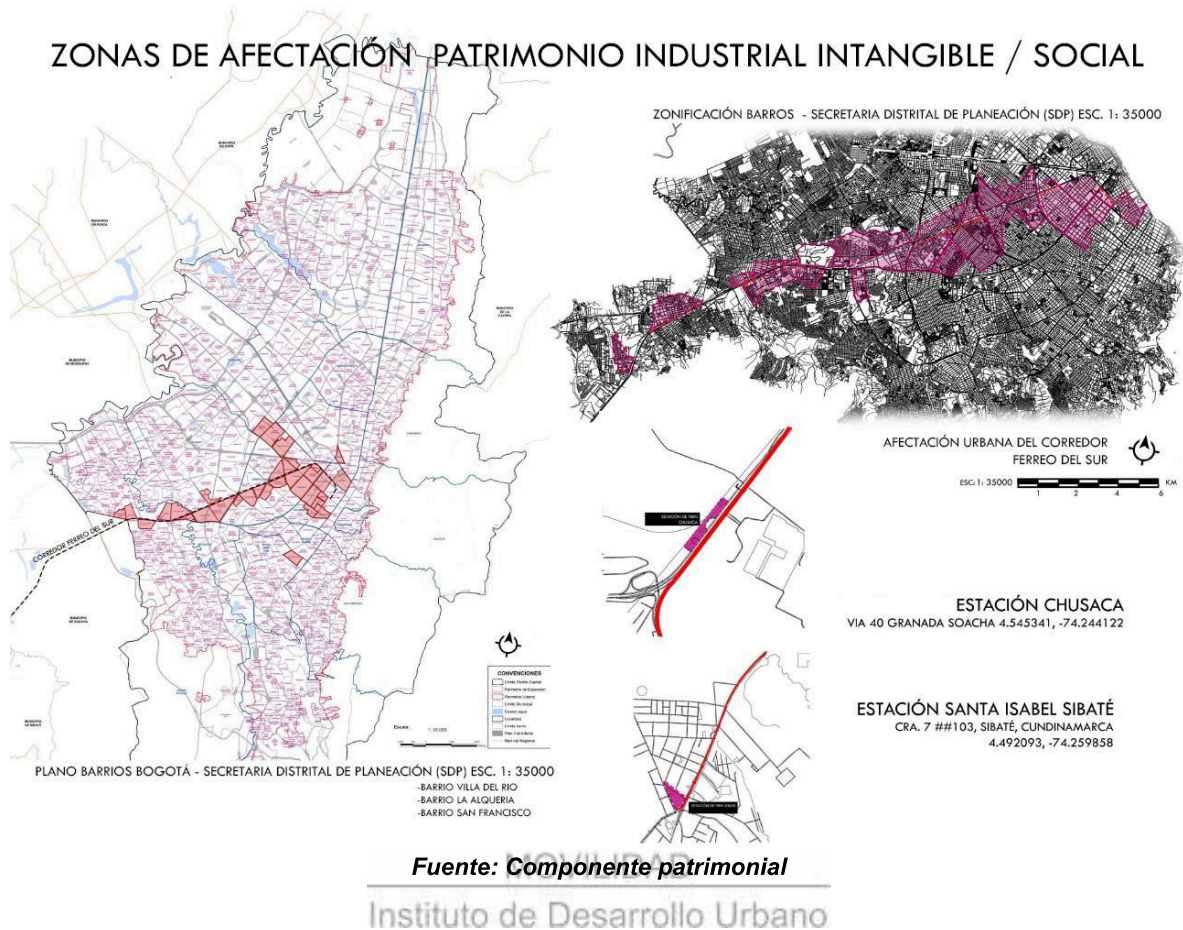
**Figura 18. Manifestaciones en barrios**



**Fuente: Componente patrimonial**

Se reitera que estas manifestaciones se enunciaron de manera preliminar toda vez que en el cuadro se discrimina una sola como preponderante para el barrio sin establecer como la relevante o manifestación única. En el desarrollo de la consultoría se definirán las más preponderantes categorizando las relevantes e incidentes en cuanto afectación del futuros proyecto Regiotram del Sur.

**Figura 19. Plano zonas de afectación por barrios**



## 9 RESULTADOS DEL ANALISIS

- El antiguo corredor férreo del sur Bogotá-Salto, pese a que no exista una materialidad mueble e inmueble suficiente, pervive aun en fuentes documentales y en una mínima proporción en el imaginario colectivo local.
- A nivel inmaterial muchos referentes socioculturales asociados al ferrocarril se han perdido, debido al cese del funcionamiento del tren, sumados a las dinámicas urbanas, cambios generacionales, inmigraciones, fracturas territoriales, entre otros factores.
- Actualmente esta antigua línea presenta unos retazos urbanos que configuran la narrativa espacial, susceptibles al estudio y abordaje como Paisaje Cultural

Industrial Ferroviario, toda vez que se evidencian elementos urbanos aptos para su posible reutilización como corredor férreo.

- Nos enfrentamos a un territorio que adolece en cuantía de hitos y referencias culturales; pero con la recuperación de la línea férrea, y a partir de la sinergia entre las existentes y las nuevas estaciones junto con el espacio público, se generarán los hitos urbanos que se convertirán en representativos de la comunidad que los habita para la construcción del patrimonio cultural del mañana.
- El abordaje integral de la Estructura de Patrimonios permitirá la identificación y articulación entre manifestaciones culturales y otros referentes que posibiliten de manera proyectiva la construcción de nuevas memorias en torno a un paisaje férreo, detonante de futuras construcciones identitarias locales que cohesionarán la narrativa urbana del lado sur de la ciudad.
- El antiguo corredor férreo del presenta bienes inmuebles existentes -aun en pie- como vestigios de la arquitectura industrial y del auge y progreso técnico y tecnológico del país los cuales -de no ser utilizados- podría sucumbir ante un inminente y acelerado proceso de deterioro por la falta de función, que se evidencia en la actualidad, enfrentándose ante una gran posibilidad de reutilización y aprovechamiento de las estructuras edilicias.
- La arquitectura del ferrocarril fue el único patrimonio integrado dada su función como medio de transporte en la cual se unió la técnica, la estética, la función ferroviaria y el territorio por el cual se atravesaron los tendidos por lo cual el abordaje conceptual del futuro Regiotram del Sur deberá basarse bajo una perspectiva de conjunto como visión sistémica, aprovechando el territorio, la edilicia, las manifestación aun existentes y la arquitectura de vanguardia la cual entre en sinergia con lo existente garante de la sostenibilidad futura.
- El proyecto Regiotram del Sur podría reconocer en este patrimonio construido una gran oportunidad de preservación patrimonial por el aprovechamiento de las edificaciones existentes a través de la perdurabilidad de la función de transporte mediante la simbiosis de nuevas funciones complementarias que dignifiquen no solo el hecho construido sino a su vez el menor impacto negativo para los barrios, el sector, el paisaje y la comunidad que lo habita.