

La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá¹.

Andrés Fernando Castiblanco Roldán

Licenciado en Ciencias Sociales.

Profesor adscrito a la Facultad de Medio Ambiente.

Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

geoandes@hotmail.com.

Parte de este patrimonio se va perdiendo en una chatarra que nos evidencia una precoz obsolescencia fruto probablemente de esa falta de cuidado y mantenimiento que solemos tener de nuestros bienes públicos, los cuales convertimos en bienes de nadie-. Es entonces cuando debemos reflexionar sobre toda aquella carga de ilusiones y certezas, ya evaporadas que su realización alberga.²

Resumen

La Estación central del Ferrocarril de la Sabana, contribuyó a la configuración de los imaginarios de progreso y renovación en la sociedad Bogotana de principios de siglo XX. El paso del tren llevó a costas la modernización del país, al lomo de esta mula de hierro llegó la civilización y la modernidad a Colombia, sus ciudades fueron comunicadas y el intercambio floreció dejando un legado de construcciones cuyo sentido ha cambiado, pasando del orgullo al olvido y detrimento de su valoración y significado. Rescatar la memoria y formar el patrimonio es dar testimonio de lo sucedido en el apogeo del tren y evidenciar su desaparición no sólo del escenario natural sino de los imaginarios de las nuevas generaciones que ahora apelan al recuerdo nostálgico de aquellos que lo vivieron y sintieron, fieles testigos de aquel casi extinto símbolo del progreso de una época.

Abstract

The central Station of the Railroad of the Sabana, contributed to the configuration of the progress imaginary and renovation in the society from Bogotá of principles of XX century. The step of the train took the modernization of the country on the back, to the loin of this iron mule it arrived the civilization and the modernity in Colombia, its cities were communicated and the exchange flourished leaving a legacy of constructions whose sense has changed, passing from the pride to the forgetfulness and detriment of its valuation and meaning. To rescue the memory and to form the patrimony is to give testimony of that happened in the acme of the train and to not only evidence their disappearance of the natural scenario but of the imaginary of the new generations that now they appeal to the nostalgic memory of those that lived him and they felt, faithful witness of that almost extinct symbol of the progress of a time.

¹ El presente artículo hace parte de un proyecto de investigación más amplio sobre “Los imaginarios y las representaciones sociales en el desarrollo del espacio de los Mártires” dentro del marco de la Maestría en Investigación social e Interdisciplinaria de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

² GUTIÉRREZ, Da Costa Ramón, *Patrimonio ¿Qué patrimonio?*, En: Memorias del seminario internacional de patrimonio. Instituto Nacional de Vías, Ministerio de Transporte, Santafé de Bogotá. 1997. P. 8.

Palabras Claves: Imaginario, espacio, patrimonio, estaciones de ferrocarril, ciudad, arquitectura republicana.

En la actualidad algunos espacios que fueron fundamentales en el desarrollo de la capital y que contribuyeron a la consolidación de identidad como ciudadanos, están siendo víctimas del abandono y desconocimiento de su evolución histórica; lo que representa una amenaza para la memoria de los habitantes de Bogotá. La Estación Central del Ferrocarril de la Sabana ubicada en la Calle 13 No. 18 – 24, constituye un espacio en el que se reflejan diversas problemáticas, por las que atraviesan los centros históricos de las diferentes ciudades y el abandono al que ha sido sometido el sistema férreo en Colombia. El conjunto de la Estación de la Sabana limita al norte con la Calle 19, al sur con la Calle 13, al oriente con las Carreras 17 y 18 y al occidente con la Carrera 19 y los terrenos del noviciado San Fasón.

A partir de la construcción de las líneas ferroviarias se abre paso al auge modernizador en el país, generando el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y de los medios de comunicación. La mentalidad de los individuos comienza a transformarse para contribuir con los avances de la creciente industrialización en el territorio nacional. Con la llegada del ferrocarril a Colombia, se da inicio a la construcción de una serie de infraestructura necesaria para el sostenimiento de la red férrea y, a su vez, se transforma la configuración espacial de los lugares en donde se edificaron tales obras; es el caso de estaciones de ferrocarril, talleres, bodegas de almacenamiento, campamentos para los maquinistas, hoteles y otra serie de establecimientos.

Entre las obras más importantes que el ferrocarril consolidó se encuentran las estaciones de tren, punto de partida y de llegada de pasajeros, abarrotes y diferentes mercancías provenientes de diversas partes del país y del mundo; ésta razón hizo de las estaciones un lugar estratégico para el funcionamiento del sistema ferroviario y un símbolo de identidad de las poblaciones, ya que la imponencia de su arquitectura demostraba los niveles de desarrollo de sus habitantes. Es a partir de su funcionalidad que las Estaciones de Ferrocarril se transforman en ejes articuladores no sólo de identidad, sino de comercio, ya que alrededor de éstas se consolida una red productiva con la construcción de hoteles, graneros, plazas de mercado y vías de comunicación que permitían el fácil acceso a ellas.

El desarrollo de la mentalidad que permitió la consolidación de las Estaciones de Ferrocarril como nodo importante dentro de las poblaciones, quedó plasmada en el momento de su construcción, permitiendo que ellas se transformaran en ejemplo del desarrollo y el reflejo del contacto que se tenía con el resto del país y del mundo:

Las estaciones aparecieron como símbolo y lenguaje del ferrocarril. Su arquitectura se constituyó en lo estable del sistema de transporte y la imagen del progreso y modernismo.

Las estaciones fueron testigo del intercambio social, cultural y comercial de la época y en muchos poblados no solamente determinaron la traza urbana y su crecimiento, sino también algunos aspectos formales y arquitectónicos de otros edificios.

Representó la riqueza y prestigio de cada población. Fue símbolo del conocimiento que se tenía del resto del mundo y la capacidad técnica disponible en ese momento.³

Debido al fracaso del sistema ferroviario en Colombia, a causa de la desventaja técnica que representaba el tren frente al automóvil (en términos de rapidez), se abandonaron y en algunos casos se desmontaron tanto las líneas férreas como las estaciones. El reconocimiento de todo el complejo ferroviario como patrimonio dentro de la legislación Colombiana, ha protegido estos bienes de la demolición, pero no del olvido y desconocimiento de su historia e importancia en la consolidación del territorio y la identidad de los habitantes del país.

Las Estaciones de Ferrocarril son patrimonio, ya que permiten el reconocimiento del pasado, por medio de lo que ha sido heredado y que por ser símbolo llevan implícita en su función, arquitectura y ubicación, elementos que evidencian el contexto social en que fueron edificadas. El patrimonio como producto del pasado, conserva implícito en sí las características sociales que le dieron forma, teniendo en cuenta la razón de su construcción que le permitieron convertirse en símbolo. Es el legado, ya sea material o no, que ha resultado del desarrollo de la humanidad a través del tiempo:

[Patrimonio:] aquel agregado de objetos que el individuo o el grupo hereda de sus ascendientes para poseerlos efectivamente y hacer de ellos el uso que más le convenga. En términos de hoy en día aquel legado material recibe la denominación de patrimonio.

El patrimonio es la prueba evidente de la existencia de vínculos con el pasado.

[...] la noción de patrimonio histórico en el mundo moderno, como aquel legado de la historia que llegamos a poseer porque ha sobrevivido al paso del tiempo para rehacer nuestra relación con el mundo que ya pasó.⁴

Las manifestaciones culturales son el resultado de la construcción permanente de las sociedades como producto histórico en las que han intervenido factores políticos, económicos, ideológicos; en la actualidad son reconocidas a través del patrimonio, ya que éste es el enlace más palpable que se tiene con el pasado. En el caso de los objetos materiales, llevan implícitos en sí no solo la función con la cual fueron construidos, sino la relación con el contexto social en que se les desarrolló. A partir de los sentidos el hombre puede percibir la herencia del pasado ya que se convierten en algo palpable.

Por su valor material algunas obras arquitectónicas son consideradas como patrimoniales, por encontrarse en ellas no solo el valor estético, sino el sentido con el que fueron edificadas y develar el contexto social, político e ideológico con el que se construyeron:

Los individuos en su búsqueda de transmitir por medio de las obras una serie de sentimientos, intenciones e ideologías, involucran a la arquitectura que representa la necesidad de la sociedad por immortalizarse desde sus construcciones, con la certeza de que estas sobrevivirán con toda su carga que daría cuenta del contexto y el momento de desarrollo en el que fue edificado.⁵

³ COLCULTURA. *Programa reciclaje de las estaciones de ferrocarril*. Editorial presencia. S.C., S.A. P. 8/9.

⁴ BALLART, Joseph, *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Editorial Ariel, Barcelona, 1997. P. 36/37.

⁵ CASTIBLANCO, Andrés, TORRES, Camila. *Geografía cultural y patrimonio en Bogotá: elementos claves en la formación ciudadana*. En: Memorias del VII Coloquio de Geografía, en conmemoración de

La arquitectura se transforma en la manera de intervenir un espacio, teniendo en cuenta la función que vaya a cumplir la edificación. Es su realización la necesidad de immortalizarse por medio de ella y la posibilidad de plasmar el contexto cultural, político y económico en la obra:

Los objetos que permanecen en el tiempo transmiten de una manera directa a los individuos noticias y sensaciones que provienen del pasado [...] son la puerta más directa hacia el pasado, mucho más que los dichos, las historias o las mismas ideas escritas porque están presentes ante nuestros ojos y se pueden tocar.⁶

Las obras arquitectónicas a su vez son monumentos, por ser objetos materiales que permiten hacer la relación de las sociedades del pasado, con las del presente y las del futuro. Llevan en sí mismas la permanencia de su esencia que genera vínculos con el ayer. “Son consagraciones a la memoria”.⁷

La arquitectura es el arte de edificar con solidez, comodidad y belleza [...] interpreta plenamente el pensamiento que debe expresarse en el monumento y produce la impresión conveniente; es la que mejor se acerca a un tipo ideal de perfección, tipo al cual debe atender el arquitecto, armonizando con las proporciones de las partes, las razones de sus relaciones, de manera que, evitando la expresión de la pesantez, determinan la ligereza y elegancia, uniendo a lo bueno, lo bello.

La arquitectura como arte bella, retrata los tiempos y sociedades más perfectamente que otras artes. Al darle existencia concurren el Arte, la Ciencia y la industria [...] así como en las demás artes las relaciones con las costumbres, los sentimientos y las doctrinas de una edad se ven separadas y distintas, en la arquitectura aparecen claras y unidas en conjunto.⁸

Estos monumentos además de permitir una relación estrecha con el pasado, transforman las percepciones que los individuos tienen de los lugares y los niveles de utilización del espacio. A partir de su construcción intervienen directamente el paisaje donde se ubica y alrededor de ellos, surgen diferentes usos del mismo, dependiendo la funcionalidad de la edificación. Con el transcurso de los años, el papel de la edificación como nodo importante dentro del espacio no se pierde, aunque la función que llevó a su construcción haya sido cambiada o transformada.

La Estación de la Sabana, como monumento alberga una serie de connotaciones sociales, que permiten develar el contexto en el que fue edificada y los significados de su construcción en la sociedad bogotana de las dos primeras décadas del siglo XX:

La convivencia prescribe, a la Ciencia y al Arte, que cada cosa esté en su lugar y sea de su tiempo, de ahí que un edificio deba tener su carácter propio, que responda a la grandiosidad, disposición, distribución, riqueza y sencillez. Además nos enseña que un monumento sagrado o profano, un edificio público o privado, y, en fin, cualquier obra arquitectónica, debe anunciar con su aspecto el fin para que fue levantada, esto le da el carácter.⁹

Alexander Von Humboldt, Universidad del Cauca, Facultad de ciencias humanas y sociales. Popayán. 2001.

⁶ BALLART, Op, Cit. P. 29.

⁷ Ibid. P. 35.

⁸ BORDA, Tanco Alberto. *Curso de arquitectura*. Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Universidad Nacional. Bogotá, 1910. P. 1/ 2.

⁹ *Ibid.*, P. 3.

El desarrollo del barrio los Mártires (donde se encuentra ubicada la edificación), guarda estrecha relación con el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia y con la evolución y decadencia de la Estación de la Sabana, como punto importante de la ciudad.

La arquitectura republicana y su relación con la Estación de la Sabana.

Después del estilo Rococó, en Europa hubo una tendencia a volver a los clásicos griegos y romanos, a ésta corriente se le conoció con el nombre de Neoclásico que se enmarcó entre finales del S. XVII y las tres primeras décadas del S. XIX.¹⁰ El estilo Neoclásico hizo parte de la Ilustración, movimiento que se constituye como protesta por los excesos del Rococó que se evidenció durante la mayor parte del siglo XVIII. Esta corriente arquitectónica busca rescatar la racionalidad en el arte y romper con la herencia que había dejado la aristocracia. En la arquitectura, ésta tendencia estuvo marcada como símbolo de racionalidad y funcionalidad de los edificios, con la necesidad de volver a la sencillez, frente a la exagerada carga que se había heredado del barroco y de la aristocracia en los diferentes países.

El Neoclásico, utilizado como símbolo de poder y elegancia en los países de Europa, tuvo diversas manifestaciones como el estilo Luis XVI, que se caracteriza por la simplicidad de volúmenes, simetría en las edificaciones, ornamentación sobria, techuras altas y fachadas balaustradas (*Panteón de París*). El Estilo Imperio o Directorio, que se adopta en la época Napoleónica y por de ahí proviene su nombre, tiene como característica principal la grandeza en su construcción y la imitación de lo Romano (*Iglesia de la Magdalena*).¹¹

La arquitectura, presenta diferentes tendencias y adaptaciones que se realizaron en cada país, por ello se evidencia la utilización de otros estilos. El Neoclásico es conocido como Ecléctico, ya que toma diversos patrones, pero teniendo en cuenta las estructuras griegas y romanas.

En Colombia el desarrollo de la arquitectura no se ha manifestado a la par con las tendencias europeas; al contrario ha tenido diferentes matices como producto del grado de evolución de las artes y los procesos políticos en el país. Como consecuencia del movimiento de independencia y con la necesidad de emprender proyectos artísticos que acabaran con la herencia española en el país, se inician una serie de transformaciones a las estructuras coloniales que darían como resultado este estilo. Los procesos políticos que se gestaron en Colombia en el Siglo XIX, iniciaron el cambio ideológico, intelectual y artístico; en un intento por rechazar lo colonial, se adoptaron las influencias del resto de Europa, como forma de generar identidad nacional. En el campo de la arquitectura, nace el estilo republicano (a mediados del S. XIX), siendo la adaptación del neoclasicismo europeo, con rasgos particulares y diferentes variaciones. Este movimiento perduraría hasta las tres primeras décadas del S. XX, cuando comienza a considerarse recargado y obsoleto frente al auge modernista.

Entre 1920 y 1930 se dieron en Colombia las últimas expresiones de la arquitectura republicana, al tiempo que brotaban las primeras muestras del modernismo en las construcciones. A mediados del S. XX se comienza a considerar al republicanismo como un estilo exagerado, de mal gusto, por lo cual algunos edificios son demolidos y otros condenadas al olvido, como es el caso de la Estación de la Sabana.

¹⁰ PAUUG, Grau Arnoldo, *Síntesis de Estilos arquitectónicos*. 12 edición. Editorial CEAC, Barcelona, 1981. P. 144.

¹¹ *Ibíd.*, P. 144/145.

Este tipo de construcciones estuvo influenciado por el Neoclasicismo Francés y el Neogótico Inglés que dio inicio a fachadas de palacios para edificios estatales y para viviendas; son los casos de *El Capitolio Nacional* y *El Palacio Echeverry (Actual Ministerio del Interior)*.¹² Esta arquitectura se caracteriza por la simetría perfecta de las construcciones, balcones más ligeros y ventanas más grandes, los patios aparecen cubiertos con marquesina para dar paso a los vestíbulos, la columna pasa a ser el soporte de la estructura y parte ornamental imprescindible.¹³ Los yesos cobran importancia para resaltar las paredes y techos, se busca impresionar los sentidos a partir de las diferentes texturas y colores; las fachadas son imponentes y el interior de la edificación es silencioso. La entrada principal es muy elaborada debido a su importancia. La decoración interna de las edificaciones estaba relacionada con la capacidad económica de quien las habitara o de la importancia del edificio en el gobierno. Las escaleras se encontraban por lo general en una esquina del inmueble y poseía inmensos ventanales que le proveían de luz natural. La apariencia de estas construcciones es pesada, sobria, elegante, pero ante todo de buen gusto, debido al adecuado manejo de los colores, los motivos ornamentales y los muebles; que eran acordes con la función que cumplía tal edificación.

La Estación de la Sabana como representante de la arquitectura republicana, reúne una serie de elementos característicos de las dos primeras décadas del siglo XX, se enmarca dentro del eclecticismo y por su belleza e imponentia, denota la importancia que su construcción albergaba para la ciudad y el país:

Se encuentra construida paralelamente al eje norte – sur que conforman los rieles, abriéndose en perspectiva de la carrilera hacia el norte rematado por el costado sur con la carrera 13 del edificio de pasajeros, ubicado perpendicularmente a los rieles.¹⁴

Propuesta como Monumento Nacional por medio de la resolución 003 12 - III de 1982 fue declarada como tal por medio del decreto 2390 – 26 - IX de 1984. Las demás Estaciones, al igual que toda la estructura férrea del país, lo fue a través de la resolución 01316 - VIII de 1994.¹⁵

La Estación tiene una horizontalidad simétrica con tres cuerpos claramente diferenciados, dos caras laterales sobrias y compactas que enmarcan un cuerpo central simbólicamente cargado en piedra, elegante y sólido; si se efectuara un corte por la mitad a la estructura denotará que las partes resultantes son iguales. La construcción presenta un estilo ecléctico propio de la arquitectura Republicana, que se evidencia en la utilización de diversas formas clásicas, como las columnas de orden compuesto, ya que las hojas que las recubren son Corintias y las volutas en espirales Jónicas.

¹² NIÑO, Murcia Carlos, *Arquitectura y Estado, contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905-1960*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá 1991. P. 35.

¹³ La descripción de las características de la arquitectura republicana que se encuentran a continuación son tomadas de: SALDARRIAGA, Alberto, *Casa republicana, la bella época de Colombia*. Villegas editores, Santafé de Bogotá, 1995 P, 51.

¹⁴ NIÑO, Murcia Carlos, HERNÁNDEZ, Víctor. *Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso*. Documento inédito, Subdirección de Patrimonio, Archivo No. 420. Ministerio de Cultura. Santafé de Bogotá 1993. P. 11.

¹⁵ Con la Ley 163 de Diciembre 30 de 1959 y por medio del artículo 1, se propone declarar como Patrimonio Nacional, Histórico y Artístico, los objetos que sean obra de la naturaleza o humana que tengan interés para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas. Los gobernantes y la sociedad están obligados a cumplir la ley para protegerlos.

Las pilastras en rectángulos son Jónicas, mientras que la marquesina es Art Nuvoe; los exteriores son amplios y el escudo de la fachada denota la importancia de la edificación, por ser elaborado en piedra, la cual era reservada para obras especiales y como uno de los mejores trabajos realizados en la época en este material. Tanto en el exterior como en el interior es amplia, la forma semicircular de las ventanas denota la influencia europea; aunque éstas han sido intervenidas y transformadas con formas de orden más modernista que rompen la armonía del edificio. Según los planos originales, las ventanas correspondían al primer y segundo nivel respectivamente, la intervención realizada unió las ventanas con una estructura de hierro dejando una sola, sin relieves en las rejas. Se cambiaron también los arcos de medio punto que tenían los intercolumnios, los cuales estaban resaltados por columnillas a los lados. Paralelamente a las intervenciones a la Estación, se construyó en la zona de carga, un edificio de tres pisos cuya finalidad es administrativa, el cual rompe con la estructura original de la obra ya que es de corte modernista y en ladrillo.

En la actualidad el deterioro que presenta la estructura es indudable ya que la humedad, los gases expelidos por los motores de los automóviles y la suciedad impregnan la edificación; dándole aspecto de abandono, soledad y olvido. La estructura que sobrevivió a la demolición de la antigua Estación del Norte y Noreste, se encuentra carcomida por el moho, la mugre y los ventanales están rotos; por otro lado el parqueadero de vehículos se halla con huecos y los andenes partidos. En el costado lateral derecho frente a la carrera 18, se encuentra un muro que rodea la Estación, se caracteriza por ser el foco de basuras e indigencia, peligroso para el tránsito lo cual empeora el aspecto del monumento.

El interior de la Estación es espacioso y frío; resalta el hecho de no poseer decorado republicano en las paredes y techos, en contraste con la fachada. Los únicos rasgos característicos que perduran son las columnas y las dos escaleras semicirculares que se encuentran en los laterales.

La ornamentación en hierro de las puertas y las tejas, es un aspecto característico de la influencia de los metales en la arquitectura Republicana y la flexibilidad de este estilo, que permitía su utilización. La muestra característica de la utilización de hierro en la edificación lo constituyen los talleres, justificado en parte por la necesidad de elevar la construcción para albergar los trenes que ivan a ser reparados, lo cual implica el uso máximo del espacio y la luz.

Los talleres enmarcan el patio de trenes, que se encuentra al lado de los campamentos de los tripulantes, provisto de camarotes y baños. Las líneas férreas que se encuentran en este sector se usaron para cuadrar los vagones y la locomotora para salir; otras conducen a los puntos de mantenimiento y finalmente al embarque cubierto que se tenía para los usuarios del tren. En la actualidad este sector es el más abandonado de toda la Estación, ya que reposan sobre los rieles, antiguas locomotoras y vagones totalmente abandonados a la intemperie, a la espera de otra oportunidad para volver a vivir. El pasto cubre casi todas las estructuras y la humedad es evidente en los muros, techos y por el óxido que lo corroe todo.

El muelle de pasajeros comunica por medio de cuatro puertas el corredor de abordaje con la estructura principal de la estación y por medio de ella a la Calle 13. Este lugar se encuentra también muy deteriorado y presenta altos niveles de humedad.

La Estación de la Sabana, como representante de la Arquitectura Republicana es valiosa, ya que en su construcción quedaron implícitas las intenciones, imaginarios, ideologías y el contexto de la sociedad bogotana de las dos primeras décadas del siglo XX. Al mismo tiempo, ella permitió la consolidación de la identidad y fue testigo fiel

del apogeo, decadencia y abandono de los ferrocarriles en el país. Se constituye en claro ejemplo de la falta de interés que mantenemos por algunos de nuestros Monumentos Nacionales; muestra nuestro lamentable desconocimiento de la historia cultural del país.

Historia de la Estación de la Sabana y la relación con el desarrollo del Barrio Los Mártires.

La construcción de la Estación de la Sabana, confluye con la importancia histórica del ferrocarril en Colombia y la necesidad de dotar a la capital de una puerta de entrada a la ciudad, de grandes connotaciones, que reflejara el grado de desarrollo de sus habitantes. La zona donde se edificó la estructura, era parte importante de la ciudad ya que permitía el acceso al sector en el que se encontraban las oficinas del gobierno y el comercio se presentaba en auge. Este sector era importante por estar ubicadas allí las viviendas de algunas personalidades importantes del país y encontrarse el parque de los Mártires y la futura iglesia del Voto Nacional. Este espacio poseía una trayectoria histórica importante en la consolidación de la ciudad, lo cual era valioso para la construcción de un edificio de la importancia de las estaciones de ferrocarril.

Hacia 1770, estos predios pertenecían a la hacienda y casa de campo de la prestigiosa familia París, ubicada al occidente de la floreciente Santafé; era este sector el corredor de la gran alameda que comunicaba al camino de Honda, su vecindad a San Victorino hacía de esta estancia un buen lugar para retirarse y admirar en toda su expresión la belleza de la Sabana, pues en medio de un paisaje tranquilo se podían contemplar las brumas del Tequendama y el sosiego del correr de los ríos que se descendían desde los cerros. La historia de la localidad, más específicamente del barrio, está ligada a la erección en la década de 1870 del monumento a los Mártires de la independencia. Este simbólico homenaje fue construido en los predios de la antigua huerta de Jaime, lugar en donde se llevaron a cabo los fusilamientos de los próceres durante el régimen del terror en 1816.

El obelisco con sus cuatro estatuas ya desaparecidas hizo del sector un lugar digno de ser visitado por turistas extranjeros y nacionales al llegar a la ciudad. Como en muchas metrópolis los grupos sociales de buenos recursos se mudaron en parte a este sector, mientras otros más amantes de la distancia y la comodidad construyeron sus residencias en Chapinero; podría decirse que a finales del siglo XIX Los Mártires era el espacio de confluencia social donde se mezclaba el trabajo y el esparcimiento.

Una zona que gozaba de gran belleza, teniendo en cuenta la construcción de la Basílica del Voto Nacional al frente del monumento que se hallaba en el parque caracterizado por su armonía y tranquilidad; allí se reunieron gentes de fe a celebrar la consagración del país al Sagrado Corazón a finales del siglo XIX, otro motivo para visitar el sitio y sus edificaciones. Pero con el paso del tiempo esta apacible zona residencial pasaría a convertirse en la estrategia comercial de la Bogotá del siglo XX, la construcción de la Estación de la Sabana (1913 -1917) y las Zonas de Bodegaje transformaban la fisonomía urbana.

El Hospital San José, la Escuela de Medicina y el Edificio Pedraza significaban el progreso de un lugar de la ciudad; los habitantes se comenzaron a movilizar de acuerdo a sus intereses, los comerciantes se quedaron allí, mientras las clases altas se desplazaron hacia el norte de la ciudad. Bogotá era cada día más grande: desde la segunda década del siglo XX la concentración urbana se acentuaba y con ella el aumento de población por metro cuadrado; el orgullo de la Estación del Ferrocarril era ser la puerta de oro de la ciudad, la vida social giraba en torno a lo que traía el tren, desde cartas con noticias buenas hasta registros de deudas. Todo estaba allí, sobre los

rieles entró la modernidad al país; a las grandes bodegas ingresaban vajillas, ornamentos, ropa entre otros lujos de naciones civilizadas como Londres o París.

Era admirable visitar la zona de los Mártires, privilegio que se transformó en detrimento al compás de la violencia de mitad de siglo, que a su paso arrasó cuanto pudo ver en pie; junto a la turbulencia política, la tecnología avanzaba con pasos de gigante, el progreso ya viajaba en autobús y en avión, dejando al tren no más que el oxido de sus rieles.

Así la localidad se limitó a un comercio localizado y organizado: zonas ferreteras, graneros, chatarra entre otras formas de mercado, teniendo en cuenta la creación de la central de abastos de Paloquemado que le restó importancia a la concurrida plaza España. Con el aumento de la violencia, la mendicidad invadió las calles, además el olvido ensombreció sus monumentos deteriorándolos hasta su corrosión. Es el panorama de la zona histórica de la localidad, solo cadáveres arquitectónicos que resucitan bajo otros usos y fines.

En cuanto a la construcción de la Estación de la Sabana en su época, podemos decir que obedece a la necesidad de dotar a la ciudad de una estructura apropiada para la recepción y partida de pasajeros, al igual que de mercancías. Ésta edificación, remplace a una estación erigida entre los años 1875 y 1990, la cual era una construcción baja, con porticado exterior en columnas de madera, cubiertas de tejas de barro de tipología colonial, con poca elegancia, que daba mal aspecto a la ciudad.¹⁶

En 1913, bajo el gobierno de Carlos E. Restrepo (1910-1914), se inicia la construcción con base en los planos diseñados por el arquitecto Colombiano Mariano Santamaría¹⁷, la cual duraría cuatro años para iniciar oficialmente sus funciones. Con motivo de la conmemoración de la independencia el 20 de julio de 1917, se inaugura finalmente el edificio, cuyo costo total fue de \$ 750.000.¹⁸ La Estación contaba con la capacidad de recibir todas las líneas que llegaban a Bogotá, logrando la consolidación de las redes de comunicación en el centro del país. Durante la inauguración que duró alrededor de cuatro días, por ser un festejo patrio, se pronunciaron diferentes discursos, siendo los más importantes los de Eugenio Díaz y Laureano Gómez.

La importancia de la Estación de la Sabana como símbolo de la identidad bogotana de las dos primeras décadas del siglo XX, queda demostrada con la placa conmemorativa del centenario de la Batalla de Boyacá, que colocaron los obreros de los talleres y los empleados en uno de los muros de la edificación. “Las estaciones concebidas como lugar de bullicio, chisme y de novedad, deposito de nostalgias, construidas en la mente del colectivo. Historia de los actos sociales cotidianos por ello se referencia a partir de las nostalgias de los particulares.”¹⁹

¹⁶ NIÑO, Murcia Carlos, HERNÁNDEZ, Víctor. *Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso*. Documento inédito, Subdirección de Patrimonio, Archivo No. 420. Ministerio de Cultura. Santafé de Bogotá 1993. P. 10.

¹⁷ SANTAMARÍA, Mariano, fue uno de los primeros arquitectos colombianos que importó la influencia europea del eclecticismo más conocido como el neoclasicismo en la arquitectura.

Nació en Bogotá el 2 de noviembre de 1887, estudió arquitectura en la Universidad de París, diseñó y construyó el ala sur del Capitolio Nacional y elaboró los planos para la construcción de la Estación de la Sabana. Al lado de Gastón Lelarge, diseñaron los planos y la construcción del Palacio de San Francisco o Gobernación de Cundinamarca. Entre otras obras realizadas por el arquitecto aunque en la actualidad desaparecidas se encuentran el Teatro Municipal de Bogotá, la Estación del Tranvía de Chapinero y la residencia del Señor Leo Kopp, fundador de la cervecería Bavaria. ORTEGA R Carmen. *Diccionario de artistas colombianos*. Segunda edición. Editorial Plaza y Janes. Bogotá. 1979. P. 443/444.

¹⁸ EL GRÁFICO, Bogotá, Marzo 24 de 1917. P. 32.

¹⁹ ORDÓÑEZ, Orlando. *Arquitectura ferroviaria*. Editorial COLCULTURA, Santafé de Bogotá. 1995. P. 24.

Las Estaciones de Bogotá y Medellín fueron las primeras construidas en el país en 1917 y 1914 respectivamente; la elegancia que las caracteriza deriva del significado social, debido a que allí se era el sitio de convergencia de grandes personalidades, sirviendo de hito urbano para los habitantes de la ciudad:

El concepto de estación entre las personas está relacionado con la edificación donde se compran los tiquetes y a las oficinas. En la mente colectiva es muy raro asemejar el término con todo el concepto que significa [la bodega, la taquilla, el taller, incluyendo el lugar donde se recogían y dejaban pasajeros]. La estación se debe concebir como lugar y no como edificio.²⁰

Por ser la puerta de entrada a la capital, gestó a sus alrededores la construcción de elegantes hoteles, cafés, infraestructura vial que la comunicara con el centro de la ciudad y comercio por la facilidad que representaba el transporte de carga desde otros lugares del país.

Es por esta razón que la Estación contribuyó a la construcción de graneros, plazas de mercado, el matadero de ganado y todo tipo de establecimientos comerciales, algunos de los cuales en la actualidad continúan prestando sus servicios. Además impulsó la creación de la Avenida Colón o Calle 13, conocida de esta manera por encontrarse (hasta hace algunos años), ubicadas las estatuas de Cristóbal Colón e Isabel la Católica; que en la actualidad fueron trasladadas a otro punto de la ciudad.

Se construyeron hoteles, restaurantes y bodegas de gran tamaño para almacenar los productos transportados por el tren, generando plazas de mercado integradas al sistema férreo, tales como la de la Estación de la 68, conocida como “El siete de agosto” y en los Mártires la “La Plaza España” y “La Plaza San Vicente”.

En Colombia las Estaciones de Ferrocarril ayudaron al fenómeno de concentración poblacional en los centros urbanos, esto como producto de las actividades comerciales que tenían como punto de encuentro el tren.

En el caso de Bogotá la llegada del ferrocarril de la Sabana contribuyó a la ampliación de los frentes de producción y consumo, transformando a la ciudad en un eje articulador de las actividades de sus habitantes no solo en el nivel local sino en el nacional. Con la construcción de la estación, fue necesario planear la infraestructura para satisfacer las demandas del comercio para la población. Ayudó la Estación a consolidar algunos barrios y la creación de otros, a partir de la venta de terrenos baldíos que le pertenecían desde su inauguración. Entre los años 1943 – 1958, la compañía entregó a particulares tierras para que se edificaran allí viviendas, muchas de ellas habitadas por los empleados de la Empresa de Ferrocarriles. Los barrios creados fueron; *La Estanzuela, El Listón, Samper Mendoza y La Favorita*.

Esta iniciativa de venta de terrenos baldíos que pertenecían a la compañía, también es movida por la necesidad de incrementar los ingresos a la empresa, debido a la creciente crisis que se evidenciaba en el transporte férreo en Colombia, por el uso masivo del automóvil.

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

La Estación de la Sabana fue modificada de su estructura original, entre las décadas de 1950 – 1960, con el ánimo de hacerla más funcional para las necesidades que requería la ciudad, cada vez en mayor crecimiento y frente a la crisis que enfrentaban los

²⁰ Ibid., P. 17.

ferrocarriles. De la misma manera se hace necesaria la ampliación de la avenida 13 y se demuele un sector de la Estación del Norte y Nordeste, que funcionaba al costado derecho de la estructura.

En 1961 se consolida la plaza de Paloquemado, lo cual le resta importancia a la de los Mártires, además de la eminente construcción de Corabastos. La alcaldía de Bogotá con el ánimo de desarrollar el sector propone transformarlo en viviendas de alta densidad, sin obtener mayor éxito; por lo cual en 1976 el Instituto de Desarrollo Urbano (I.D.U.), construye el tramo de la Calle 19 entre la Caracas y la Cr. 30, y en 1980 se edifica la primera etapa del proyecto de vivienda San Fasón, sobre esta avenida.²¹

Para la década de 1980, la Estación de la Sabana ya no era un punto obligatorio de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías, pues se habilitó en la Cr. 68 en el Km. 5 (actual sede del periódico El Espectador), un lugar para esta función; lo cual restó importancia al edificio central y el número de rutas que allí arribaban.²²

La función del edificio Central o Estación de la Sabana, se concentraba en la venta de tiquetes, administración, gerencia, talleres, servicios médicos de los empleados; en el nuevo edificio se encontraba la pagaduría y la antigua galería o muelle cubierto, se había sellado para ubicar al jefe de la estación y archivos.

Actualmente la *Localidad de los Mártires* plasma en su urbanismo los rezagos del pasado, el abandono de gran cantidad de obras arquitectónicas de diferentes épocas forma la cotidianidad de sus gentes que aún encuentran en la plaza España un lugar de movimiento, que a pesar de su deplorable estado de salubridad es testigo fiel del comercio de granos, abarrotes y demás mercancías, en éste caso ya no traídas por el tren. El mercado de ropa usada más popular en Bogotá tiene lugar allí y los antiguos hoteles y residencias, actualmente albergan personas de bajos recursos, indigentes y prostitutas que ofrecen sus servicios a los transeúntes. Los antiguos graneros son hoy en día centros de comercio de todo tipo de mercancía ya sea legal o de contrabando, donde se encuentra desde una aguja, hasta los más finos paños ingleses.

La Estación de la Sabana, el espacio histórico y su legado en los imaginarios de la ciudad.

A manera de conclusión se hace necesario detenerse sobre la importancia del espacio histórico en la ciudad, es la Estación del Ferrocarril un estudio de caso entre tantos que existen no solo en Bogotá sino en todo el país. El significado de patrimonio va directamente identificado con el de Historia, y por que no, de Geografía, el desarrollo de los hechos del hombre ocurre en el espacio es allí donde cobran vida los objetos y las acciones, como lo afirma Milton Santos²³ y lo ratifica Johnston²⁴ desde la corriente radical donde el espacio es un producto de relaciones sociales.

La evolución de los espacios es más que hablar de sus usos materiales. Cuando se analiza la transformación de un lugar hay toda serie de matices que son el resultado del desarrollo de las mentalidades colectivas en diferentes tiempos. Hoy, “la puerta de Oro de la Ciudad”, como llegara a denominarla Laureano Gómez en su discurso inaugural

²¹ NIÑO, Carlos, HERNÁNDEZ, Víctor. *Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso*. Documento inédito, Subdirección de Patrimonio, Archivo No. 420. Ministerio de Cultura. Santafé de Bogotá 1993. P. 10/15.

²² Entrevista con un ex empleado de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, que se desempeñaba como maquinista de una Locomotora DIESEL.

²³ SANTOS, Milton. *Por una Geografía Nueva*. Espasa Calpe, Madrid 1990, P, 138.

²⁴ JOHNSTON, Ronald. *A question of place: exploring the practice of human geography*. Geo – Critica, Oxford, Blackwell, Universidad Complutense. Madrid. 1995.

de 1917 refiriéndose a la Estación de la Sabana, no es más que una ruina resistiendo el paso inclemente de la sociedad.

Es la memoria una versión del espacio. Son sus ausencias la evidencia de los cambios en el pensamiento humano. A través del entorno se responde a la pregunta sobre lo vivencial de los lugares, donde la relación entre el hombre y el medio pasa de ser una convivencia, a ser un entramado de ideas y hechos. Bajo esta luz habría que retomar a Berque:

Puesto que la interrelación del medio físico y del medio social – la relación de una sociedad con el espacio y la naturaleza es irreductible solo a lo físico. Ya que es simultánea y constitutivamente también. Esta relación, es decir un medio, no existe más que en la medida en que es resentido, interpretado y ordenado por una sociedad. Pero donde también, inversamente esta parte de lo social es constantemente traducida en efectos materiales que se combinan con los hechos naturales²⁵.

La construcción del espacio social depende de cómo es percibido y aceptado en todas sus manifestaciones por el hombre, comprender el sentido histórico – social del espacio es tener clara la relación de los roles sobre los lugares, donde la constitución de lo simbólico de cada cultura sobre su territorio otorga la significación del mismo. El patrimonio es parte de la cotidianidad de las gentes; valorar su papel en el pasado y en el futuro de las naciones, es lograr que el legado de los ancestros siga vivo y latente como compañía de las generaciones venideras. El espacio no es solo el contenedor de la historia: es la esencia que atraviesa los hechos de los hombres y que a manera de columna sostiene esa fuerza del pasado que sobrevive con su aliento hasta el día de hoy, recogida, abandonada, ignorada pero que como un espejo del tiempo permite recordar por cuanto se ha pasado para llegar hasta aquí. Todavía se puede fortalecer ese lazo con el ayer, no es tarde para recoger, proteger y aprender de ese espejo que es el patrimonio, y su reflejo que es nuestra realidad.

²⁵ BERQUE, Agustín. “Mediance de Mileux en Pasayes. Los Ríos y las palabras” En *Lecturas en Geografía, Traducciones*. Editadas por Antonio Florez y Jhon Williams Montoya. Departamento de Geografía Universidad Nacional de Colombia. Santafé de Bogotá 1998, P, 15.