



**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”**

**ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021

ETAPA 4: PROFUNDIZACIÓN SOBRE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

PATRIMONIO

VERSION 1

BOGOTÁ, 2023 – ABRIL 12

CONTROL DE VERSIONES


Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 0	24/03/2023	Elaboración inicial	91
Versión 1	12/04/2023	Observaciones interventoría	99



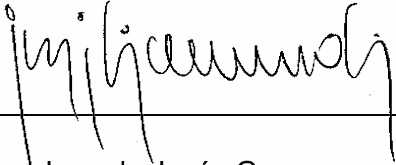

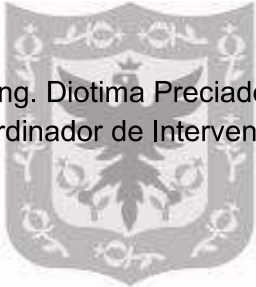
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
	<p>URDANETA URDANETA CARLOS JOSE</p> <p>Firmado digitalmente por URDANETA URDANETA CARLOS JOSE Fecha: 2023.04.19 08:13:06 -05'00'</p> 	<p>OSCAR ANDRES RICO GOMEZ</p> <p>Firmado digitalmente por OSCAR ANDRES RICO GOMEZ Fecha: 2023.04.19 08:17:01 -05'00'</p>
		
Mariana Patiño Osorio Arquitecto en bienes de Interés Cultural	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría
Carlos Andrés Carreño Profesional en Conservación y Restauración de Monumentos		

EMPRESA INTERVENTORA

REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
	Diotima Preciado G.	
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 Palacio Director de Interventoría

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

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	9
1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL COMPONENTE.....	9
1.1 SECTOR 1 – CENTRO HISTÓRICO.....	17
1.2 SECTOR 2 – ANTIGUO CORREDOR FÉRREO FFCC DEL SUR	25
1.3 SECTOR 3 – DESARROLLO SUROCCIDENTE.....	28
1.4 SECTOR 4 – MUNICIPIO DE SOACHA.....	31
2. LA ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS COMO BASE PARA LA CARACTERIZACIÓN CULTURAL DEL TERRITORIO.....	32
3. OBJETIVOS.....	35
4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.....	36
5. LOCALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE BIC, SIC Y MANIFESTACIONES CULTURALES.....	41
5.1 Presencia del patrimonio material e inmaterial en el trazado del Corredor Férreo del Sur, modalidad subterránea línea 3 metro. Ver Anexo 2 y 3.	41
5.2 Atributos territoriales y culturales de los entornos barriales.....	43
6. DENSIDAD PATRIMONIAL, EQUIPAMIENTOS Y BIENES MUEBLES EN TERRITORIO SUROCCIDENTAL	48
6.1 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Centro Histórico.....	51
6.2 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Puente Aranda.....	56
6.3 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Kennedy	61
6.4 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL BOSA 63	
6.5 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL EDEN 66	
7. RELACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE OBTENIDA DEL COMPONENTE	71

8. IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS DEL PROYECTO ASOCIADOS AL COMPONENTE	74
8.1 MATRIZ DE RIESGOS IDU.....	78
8.2 MATRIZ DE RIESGOS CONPES.....	80
9. DETERMINACIÓN DE LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN PARA TENER EN CUENTA EN LA PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN EN LA MATRIZ MULTICRITERIO	82
10. IDENTIFICACIÓN DE LAS ENTIDADES Y TRÁMITES RELACIONADOS CON EL PROYECTO.....	84
11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL COMPONENTE.....	86
12. RECOMENDACIONES CON BASE EN EL DIAGNOSTICO DEL TERRITORIO ..	89
13. BIBLIOGRAFÍA.....	92
14. ANEXOS	99



INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Plano crecimiento del territorio suroccidental de Bogotá sobre casas de Hacienda.....	10
Ilustración 2 Plano UPLs territorio suroccidental de Bogotá y municipio de Soacha.....	12
Ilustración 3 Plano barrios territorio suroccidental de Bogotá y comunas de Soacha.....	12
Ilustración 4 Plano sectorización territorio suroccidental de Bogotá y Soacha.....	13
Ilustración 5 UPL CENTRO HISTORICO.....	17
Ilustración 6 UPZ SABANA POT 2004.....	18
Ilustración 7 Actuación Estratégica REENCUENTRO POT decreto 555 de 2021.....	19
Ilustración 8 Barrio SANTAFE.....	20
Ilustración 9 Corredor férreo Barrio Santafé.....	21
Ilustración 10 Corredor férreo Barrio Samper Mendoza y Santafé.....	22
Ilustración 11 Elección de manzanas para Estación de Pasajeros no.1 Barrio Santafé....	23
Ilustración 12 UPL PUENTE ARANDA.....	25
Ilustración 13 UPL KENNEDY.....	27
Ilustración 14 UPL BOSA.....	28
Ilustración 15 UPL EL EDEN.....	30
Ilustración 16 MUNICIPIO DE SOACHA.....	31
Ilustración 17 Estructura Integradora de Patrimonios – caracterización territorio suroccidental.....	34
Ilustración 18 Localización alternativa férrea seleccionada.....	36
Ilustración 19 Territorio corredor seleccionado.....	37
Ilustración 20 Conectividad Férrea Regional.....	38
Ilustración 21 Corredor férreo Línea 3 Metro Pesado Bogotá-Soacha.....	39
Ilustración 22 Túnel línea 3 Metro Pesado.....	39
Ilustración 23 Túnel Línea 3 Metro Pesado paso por el Barrio Santafé.....	40
Ilustración 24 Plano del territorio suroccidente Bogotá y Soacha con presencia BIC.....	42
Ilustración 25 Corema para la interpretación de la interacción de las variables topológicas territorio.....	45
Ilustración 26 Corema de relación territorial unidad UPL.....	47
Ilustración 27 Tabla cantidad de equipamientos BIC en el territorio alternativa férrea.....	49
Ilustración 28 Plano de entornos barriales y sus equipamientos BIC en el territorio alternativa férrea.....	50
Ilustración 29 ZOOM Plano barrio Samper Mendoza y sus equipamientos BIC.....	50
Ilustración 30 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo Centro Histórico.....	51
Ilustración 31 Escena cotidiana en tienda del Barrio Samper Mendoza.....	52
Ilustración 32 Publicidad en redes sociales de las plazas de Mercado de Paloquemao y Samper Mendoza.....	53
Ilustración 33 Carteles de eventos culturales Barrio Santafé.....	54

Ilustración 34 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo Puente Aranda	57
Ilustración 35 Sector No. 2 Fabrica ANDINA / BAVARIA	57
Ilustración 36 Sector No.2 Patrimonio Ingeniería.....	60
Ilustración 37 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo UPL Kennedy	61
Ilustración 38 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo	63
Ilustración 39 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo	66
Ilustración 40 Virgen del Carmen en Soacha.....	70
Ilustración 41 Tabla gestión componente Patrimonio Material e Inmaterial	73
Ilustración 42 Ficha de inventario inmueble DC Ref.00422070103.....	76
Ilustración 43 Zona de influencia inmueble nivel 1 y 2 consecutivamente	77
Ilustración 44 Zoom casillas seleccionadas de la Matriz IDU.....	79
Ilustración 45 Matriz CONPES Riesgo de afectación del Patrimonio Cultural material e inmaterial	80
Ilustración 46 afectación BIC modo subterráneo	81
Ilustración 47 Matriz Multicriterio - Presencia del Patrimonio Cultural.....	83
Ilustración 48 Institucionalidad manejo intervenciones BIC	85
Ilustración 49 Institucionalidad tramites afectación BIC	85
Ilustración 50 Profesionales y costos segunda etapa afectación BIC	86

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 cantidad de barrios por Unidad Planeamiento Local UPL.....	47
--	----

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”

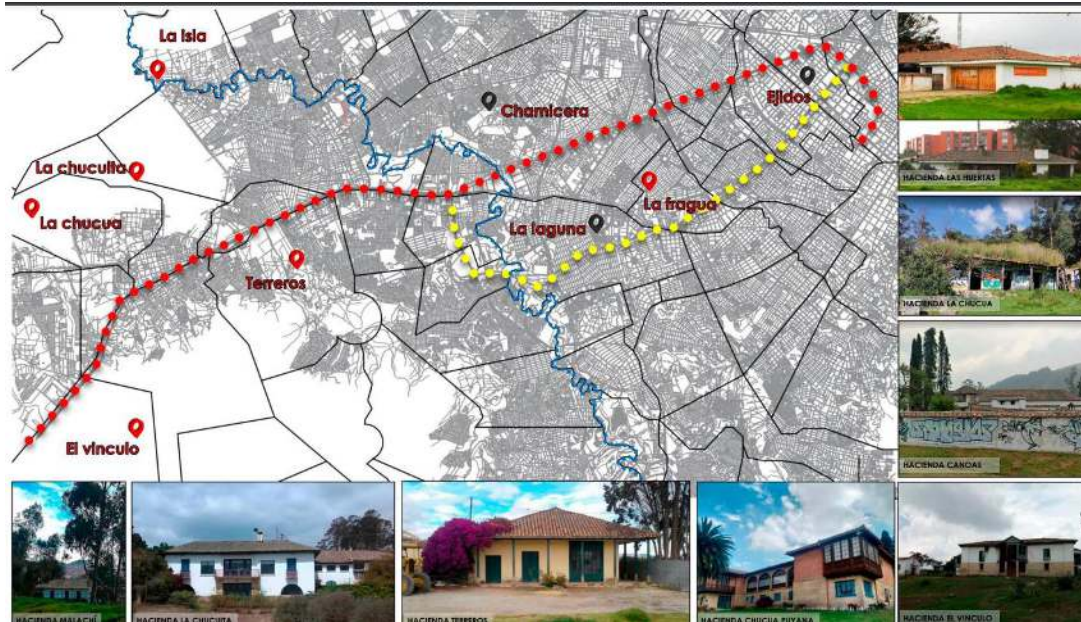
Como referencia básica para el desarrollo del presente informe se toma lo expuesto en los documentos suministrados (Estudios previos IDU-CMA-SGDU-061-2021 y Anexo Técnico No 1), donde se mencionan los procesos previos realizados para evaluar la integración de la Línea Metro con los proyectos férreos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

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL COMPONENTE

Diagnóstico del Territorio suroccidental de Bogotá

El territorio en estudio, localizado hacia el suroccidente de la ciudad de Bogotá y el vecino municipio de Soacha, es el resultado de un devenir sociocultural plural, ya que se trata de la trayectoria de un proceso de acercamiento hacia la capital del país de los municipios de Soacha y Bosa, que, desde Bogotá, fue avanzando a partir de dos factores: la aparición del ferrocarril del sur y el establecimiento de un corredor industrial, cuyos trabajadores fueron asentándose alrededor de estos dos núcleos, a partir de procesos de urbanización popular, en su gran mayoría de autoconstrucción comunitaria, de allí, la fuerza popular y social que se vive en estos lugares habitados.

Estos trabajadores y sus familias migran de Cundinamarca, Tolima y Boyacá, trayendo consigo sus identidades y memorias, que comienzan a fusionarse entre sí en este nuevo territorio, configurando barrios populares donde se yuxtaponen gran parte de lógicas rurales a las necesidades de habitar una ciudad que crece y se posiciona en este sector. Este proceso de poblamiento se realiza sobre tierras de antiguas haciendas que han dejado una serie de huellas que con el tiempo se han convertido en un acervo que ha codificado el territorio, alimentando una densidad patrimonial a partir del reconocimiento de atributos con diversas necesidades de conservación y salvaguardia.

Ilustración 1 Plano crecimiento del territorio suroccidental de Bogotá sobre casas de Hacienda

Elaboración Consultoría Patrimonio

Con las dinámicas del desarrollo urbano algunos barrios se transforman, producto de un segundo proceso de migración, que trasmuta las lógicas de habitar. Por ejemplo, los antiguos barrios de la UPL Centro Histórico, que pasaron de ser hogar de familias reconocidas capitalinas, a un conjunto de hoteles populares, para los transportadores de abastos y otros servicios, dando un nuevo uso a los inmuebles. Por su parte las zonas industriales de Puente Aranda, a raíz de su traslado, dejando sus inmuebles, que hoy hacen parte del patrimonio cultural industrial declarado en la ciudad, se han convertido en espacios de uso mixto como bodegas y comercio, con reductos habitacionales, muchos de ellos estigmatizados y golpeados por la inseguridad, pero en los que abundan procesos socioculturales de recuperación y dinamización del territorio.

Para el caso de la huella del antiguo Ferrocarril del Sur, además de los edificios del complejo, se observan aún entornos barriales que fueron el resultado del asentamiento de trabajadores que, de manera organizada, configuraron barrios para suplir su necesidad de habitación cercana al lugar de trabajo. Igualmente se mantienen parte de los rieles que, en su gran mayoría bajo tierra, son evidencia material de este importante momento para la movilidad regional, que comunicaría a Bogotá con el sur occidente del país.

Urbanísticamente, este sector de la ciudad, que como se pone en evidencia en los planos de crecimiento de Bogotá para el año de 1940 es aún suelo rural, con uso ganadero y agrario y casas de hacienda de estilo colonial. Este sector de la ciudad es el elegido por el gobierno de Eduardo Santos para construir viviendas de interés social y se convierte en

tierra urbanizable. Y así nace el Instituto de Crédito Territorial -ICT en 1939 que hasta 1991 fue clave en el desarrollo de proyectos de vivienda de baja densidad, aportando los conceptos de la modernidad a las nuevas urbanizaciones y afrontando la migración al interior del país.

El ICT tiene una tarea inicial, que fue la de apoyar mejoras funcionales higiénicas y estéticas a la vivienda tradicional rural, adelantando campañas de mejoramiento de las casas campesinas, para lo cual elabora una cartilla utilizable como guía de obra a los maestros constructores. Una manual de procedimientos técnicos acompañado de imágenes y descripciones sobre las cualidades y atributos de los materiales de construcción para su buen empleo, y las consideraciones sobre las cualidades del suelo donde construir la vivienda. La metodología aplicada en la cartilla logró calificar a los albañiles y superar los problemas básicos de las casas tradicionales, lo que en el largo plazo redundará en la proliferación de urbanizaciones por autoconstrucción que tanto caracteriza este sector de la ciudad, y que actualmente el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural -IDPC valora con la creación del Museo de la Ciudad Autoconstruida en Ciudad Bolívar.

Siguiendo con esta tarea, el ICT conforma la sección de vivienda urbana. Se urbaniza el nuevo suelo sur occidental de la ciudad, edificando grupos de viviendas y se programa la venta con plazos y precios para el mercado inmobiliario popular. En esta fase se implementan los programas Vivienda Obrera y Barrios Populares Modelo (1942-1950) y la Alianza para el Progreso (1961) entre otros, y se abren concursos de diseño para estimular el interés de los arquitectos hacia el diseño de vivienda económica de Bogotá.

En los años 50 se construyen urbanizaciones emblemáticas como Muzu y Quiroga, y grandes proyectos como Ciudad Kennedy o Ciudad Techo cuando se traslada el antiguo aeropuerto al moderno e internacional aeropuerto El Dorado. Actualmente este territorio es muestra de importantes ejercicios de diseño de conjuntos residenciales de baja densidad de la época de la modernidad que están en espera de hacer parte de la valoración urbanística como Sectores de Interés Cultural -SIC, como lo son ya muchos otros que fueron construidos por la misma época.

Paisaje cultural del territorio suroccidental de Bogotá - UPLs

El estudio de los significados urbanos ofrece una nueva mirada integral al territorio y a la comunidad que los habita y visita. Permite entender las interacciones que se establecen y los elementos del contexto que conforman un “lugar”. Es así como el concepto de Paisaje Semiótico entrará a formar parte de la nueva mirada territorial, porque ésta ha adquirido nuevos valores. **Se integran las instancias perceptivas de lo natural con lo material y las manifestaciones sociales para crear una sola unidad.** El Paisaje habla por medio de sus distancias y construcciones; por su geografía; por la composición social que lo habita. Y estos significados y significantes se constituyen en el indicador de densidad patrimonial que le asegurará a este sitio un lugar exclusivo en la ciudad, diferenciado y único, porque se habrá identificado el efecto y relación entre los generadores y los receptores del lugar.

La caracterización urbanística, enmarcada en la visión de la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP, evidencia un territorio geográfico con diversas formas arquitectónicas y grupos sociales, resultado de la planeación planificada y espontánea de la ciudad. Esta lectura espacial construye el significado del lugar a medida que sus habitantes y visitantes se asientan en él. Bajo esta óptica, se identifican cuatro (4) Unidades de Paisaje que narran, de manera diferenciada, los sectores por los que atravesará el nuevo corredor férreo de la línea 3 del metro.

Ilustración 4 Plano sectorización territorio suroccidental de Bogotá y Soacha



Elaboración Consultoría Patrimonio

El Ferrocarril del Sur produjo una imborrable y evidente huella urbana dentro de todo el territorio sur de Bogotá, De hecho, y en parte, generó la tensión conformadora de los barrios dentro de esta extensa zona, toda vez, que a finales del Siglo XIX unió a la capital aun en crecimiento incipiente con el poblado municipal de Soacha para posteriormente generar un eje conector que determinaría la traza urbana de todo el sector sur de la ciudad.

A su paso el ferrocarril impulsó a su vez la creación de usos -algo complementarios- a la función del transporte de los cuales se nutrió; es el caso del industrial y las nacientes fábricas y zonas industriales que utilizaron al tren como el medio de transporte de movilización tanto de pasajeros como de carga, tanto es así que la conformación de la zona industrial hacía el centro occidente de Bogotá tuvo -en parte- su viabilidad y funcionamiento por la movilización de los productos, mercancía e insumos que por allí transitaban. Sumado a esto el trayecto longitudinal tan extenso que generó el corredor férreo conformo una incipiente arquitectura emergente construida y proyectada por No arquitectos lo cual hoy es el reflejo de la conocida “ciudad autogestionada”, vestigios de los cuales aún persisten a lo largo de aproximadamente los 11 km de corredor férreo que atraviesa muchos de los barrios del sur de Bogotá hasta llegar a la Autopista Sur.

Esta arquitectura y los vestigios urbanos como vacíos longitudinales fueron aprovechados por las empresas de servicios públicos para enviar dentro de sus recorridos (y ante la ausencia del tren) las redes de alcantarillado y eléctricas para esta naciente parte de la ciudad lo cual impuso una restrictiva red de media y alta tensión en medio de este vacío longitudinal, que irónicamente controló el desenfrenado afán de urbanizar y construir en todo reducto existente en la zona sur de la capital.

Son pocos los vestigios de la arquitectura industrial ferroviaria que aún subsisten dentro de lo que fue el Ferrocarril del Sur, desafortunadamente con los procesos de ampliación de vías, obras de urbanismo y crecimiento descontrolado se perdieron algunas estaciones que hacían parte del sistema, si bien el corredor partía al costado occidental de la Estación de la Sabana, más precisamente en el edificio construido y denominado “Ferrocarril del sur” seguía su trayecto por el barrio el listón, Samper Mendoza en donde aún subsisten una edificación destinada antiguamente como bodega y zona de pesaje (la cual se relaciona en el plano de los Bienes de Interés cultural), son pocas las edificaciones asociadas al tren que se encuentran en la actualidad y de las cuales, de acuerdo a estudios, debieron existir, debido en parte al funcionamiento del tren, cada cinco km, por lo cual desaparecieron estaciones y/o edificios de parada que debieron estar en algunos barrios de dicho corredor.

No obstante, aún subsisten las denominadas “obras de arte” o de “ingeniería” asociadas al ferrocarril, específicamente los puentes, caso del puente sobre el Rio Fucha cuya materialidad es en concreto reforzado o el puente sobre el Rio Tunjuelo con materialidad de cercha metálica y traviesas de madera o el puente sobre el Rio Soacha cuya materialidad es en mampuestos de piedra lo cual evidencia el recorrido de la trocha como vestigio latente

del lugar exacto en donde paso el tren. Sumado a esto, subsisten las estaciones de Bosa, Soacha, Chusaca y las consiguientes fuera del perímetro urbano objeto de estudio de las cuales la presente consultoría en patrimonio realizó un detallado estudio entregando la planimetría, fotos, videos y georreferenciación a la empresa contratante y de lo cual se pretende que dicho material repose en las entidades competentes para su catalogación y actualización en las listas de inventario y reconocimiento. (Casos de IDPC y Ministerio de Cultura).

Mas allá del vestigio histórico se resalta en la importancia del aprovechamiento del antiguo corredor férreo como vestigio de un pasado y una propuesta de aprovechamiento futuro, integrado el territorio, el paisaje y las dinámicas sociales que coexistente dentro de esta prolongada área inter-conectora de ciudad.

Tal como se describió, aún subsiste un enorme vacío urbano que se podría tornar en hito de reaprovechamiento en renovación urbana para la mayoría de barrios del sector sur adyacentes al antiguo corredor férreo, lo anterior, y aunque se evidencian grandes perfiles urbanos que podrían utilizarse en propuesta de corredores urbanos, ecológicos y por supuesto con la implementación de un nuevo sistema de transporte férreo que coexista y se armonice con dicho diseño urbano, ambiental y paisajístico, el cual , a su vez, genere costuras sociales entre barrios y permita la lectura de las tradiciones y dinámicas sociales y densidades patrimoniales a partir de la implantación de nodos que así lo permitan.

El nuevo sistema de transporte férreo sobre el antiguo corredor podrá garantizar que los usos complementarios al tren, a la dinámica del movimiento, como sitios y lugares de aprovechamiento zonal, en escalas micro que conecten la arquitectura hecha por la comunidad, la urbe auto construida en la que el conector sea el espacio público diseñado para unir retazos perpendiculares al eje longitudinal del tren, en donde existan equipamientos barriales en los que se desarrollen todos los saberes, las prácticas, manifestaciones, creencias y demás que tienen esta meso escala construyendo las nacientes UPL a partir de la implementación de una renovación cuya génesis podría ser el mismo transporte férreo.

Unidades de Paisaje – Son sectores que pueden emparejar un paisaje construido por sus características físicas homogéneas y, en algunos casos, por la actividad de sus residentes. Los predios con frente al corredor férreo se convertirán en nuevos ejes urbanos al interior de la UPL, articulándose con el proyecto de infraestructura de transporte masivo, teniendo en cuenta los instrumentos de gestión del suelo y los tratamientos de conservación, renovación urbana y/o consolidación. Estos ejes urbanos adoptarán la totalidad de la manzana de acuerdo con la norma asignada, favoreciendo el concepto de unidad que caracterice el polígono y le otorgue una vocación.

En este sentido, el Patrimonio Cultural Urbano adquiere un papel de memoria, de una huella que explica la lógica del desarrollo de la ciudad, de cómo el territorio se urbaniza y los

grupos sociales se apropian del lugar. El Patrimonio Arquitectónico tiene un papel protagónico puesto que devela la época de construcción y caracteriza volumétricamente el lugar. Y la presencia del Patrimonio Inmaterial es el resultado de la identificación y caracterización de los residentes quienes le añaden la vitalidad al territorio.

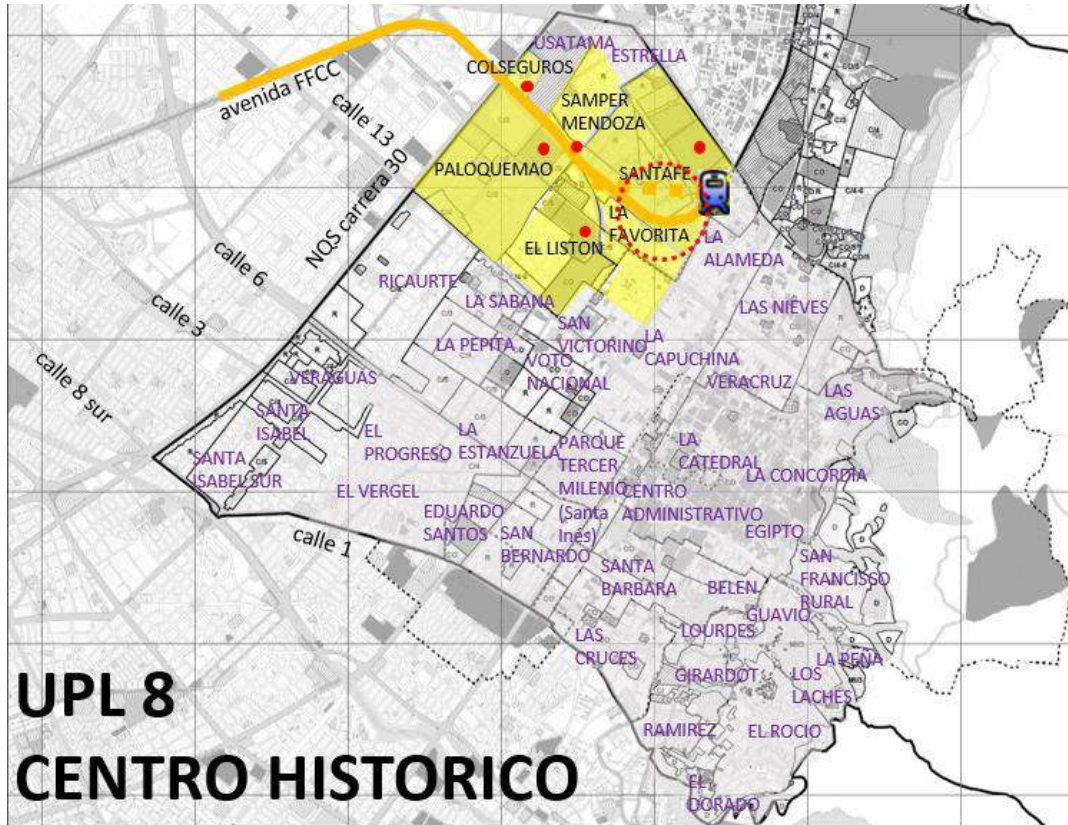
En cada Sector o Unidad de Paisaje se generará un área de 500m de ancho a lado y lado del corredor férreo, funcionando como un polígono lineal de actuación y gestión, con determinantes normativas específicas para su intervención y articulación con los programas y proyectos que se deriven de la formulación del proyecto del corredor férreo. Estas serían, principalmente, los lineamientos para la protección del patrimonio arquitectónico, arqueológico y ecológico, la intervención del espacio público, y el reconocimiento del patrimonio inmaterial de los entornos barriales, todo en función de mantener/recuperar el paisaje urbano histórico desde la Unidad de Paisaje identificado.

Además del corredor de articulación regional entre la calle 24 con Soacha, el proyecto contará con 18 estaciones de pasajeros, creando nuevos polos de atracción en los Sectores. Serán nuevas construcciones comerciales y de servicio, con espacio público y conectores peatonales hacia el interior de los barrios, que se espera se conviertan en puntos de confluencia y conectividad inter barrial. La vecindad, en su mayoría barrios residenciales, poseen vida comunitaria e identidad local de valor cultural (entornos barriales con densidad patrimonial) y este tipo de proyectos tienen la finalidad de no solo conectar entre sí a los residentes, sino también fortalecer sus relaciones comerciales, sin cambiar la vocación residencial.

1.1 SECTOR 1 – CENTRO HISTÓRICO

- UPL CENTRO HISTÓRICO

Ilustración 5 UPL CENTRO HISTORICO



UPL 8 CENTRO HISTORICO

- Barrios colindantes con corredor férreo metro
- Bienes de Interés Cultural (BICN/BICD/BICM)
- Viaducto corredor férreo y estaciones
- Túnel corredor férreo y estaciones

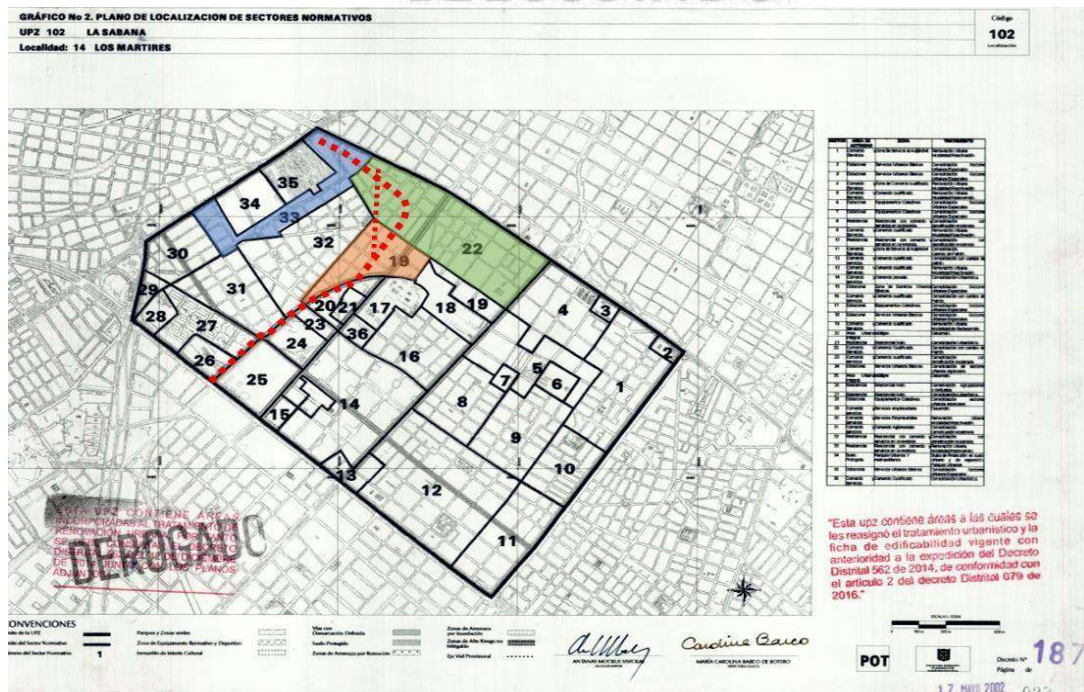
Elaboración consultoría Patrimonio

Este sector nor occidental de la UPL por donde discurrirá el futuro corredor férreo al sur, se caracteriza por ser el borde del Plan Especial de Manejo y Protección -PEMP del Centro Histórico (Resolución Distrital 088 de 2021). Los barrios conservan aún su condición endógena en torno a la zona industrial, y el límite de la carrera 14 (Caracas) los convierte en la transición del centro histórico residencial a lo que una vez fue la moderna ciudad industrial sobre el costado occidental.

El patrimonio residencial prolifera en los barrios de El Listón, Samper Mendoza, La Favorita y Santafé (entre los demás de la UPL), como también el patrimonio industrial asociado al trazado del antiguo ferrocarril del sur y la emblemática Estación de La Sabana. Incluso el sector cuenta con un conjunto residencial de edificios en altura, Colseguros, declarado patrimonio distrital. Las Plazas de Paloquemao y de las Hierbas convierten el sector en un lugar simbólico de la ciudad, asociado a la gastronomía y a la medicina tradicional con hierbas.

Con la adopción del derogado POT 190 de 2004 este sector occidental de la avenida Caracas fue reglamentado por la Unidad de Planeamiento Zonal -UPZ 102 SABANA, ubicada en la Localidad de Mártires, y se expidieron las fichas reglamentarias de los sectores, así como la ficha de lineamientos para los Planes Parciales de Renovación Urbana, siguiendo la percepción de alto deterioro de los barrios que componían esta Pieza Urbana, ahora identificada de carácter comercial, definiendo, además, un sector del barrio Santafé como ZONA ESPECIAL DE SERVICIOS DE ALTO IMPACTO, concentrando esta actividad en unas cuadras sobre el costado occidental de la avenida Caracas, aledañas al cementerio central, declarado BIC nacional. El artículo 347 del POT definió las normas para el uso de comercio y servicios, y zonas de servicios para actividades relacionadas con los usos ligados al trabajo sexual, la diversión y el esparcimiento, y los demás comercios y servicios que determinaba la ficha normativa.

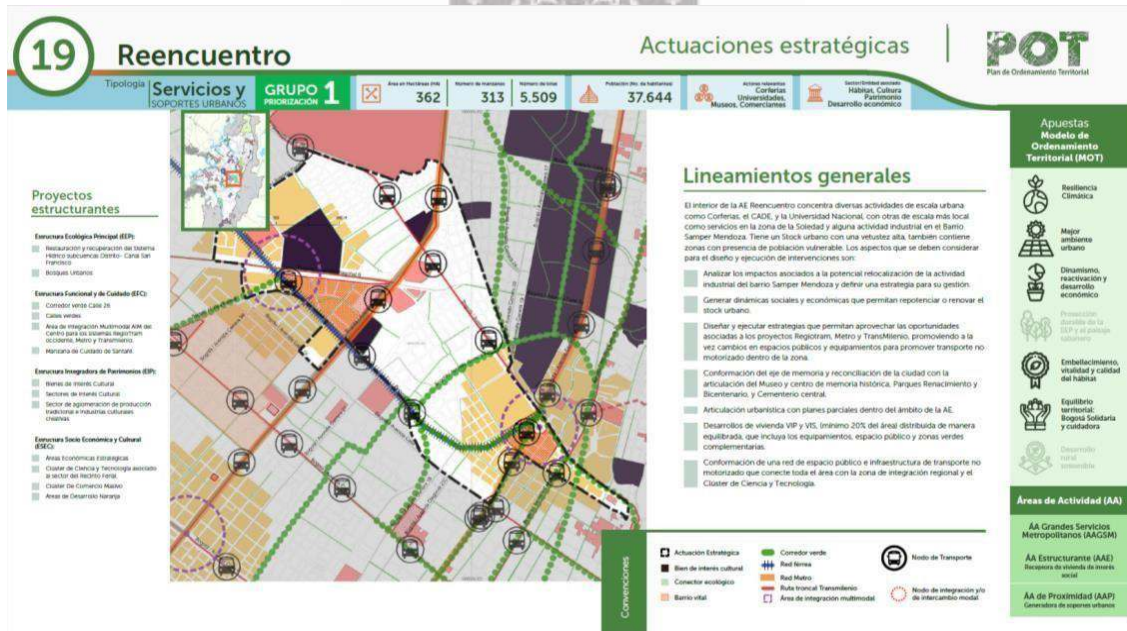
Ilustración 6 UPZ SABANA POT 2004
Sector 19 y 22 conservación urbanística Sector 33 consolidación urbanística



Elaboración consultoría Patrimonio

Con esa decisión de ordenamiento territorial del antiguo POT del 2004, el barrio Santafé acrecentó un alto deterioro social y ambiental que llevó al nuevo POT decreto 555 de 2021 a otorgar a la zona el tratamiento de renovación urbana por redesarrollo, excluyendo de la condición patrimonial muchas edificaciones distritales que habían sido incluidas en el listado BIC residencial. Se fórmula para el Sector la Actuación Estratégica REENCUENTRO que tiene proyectados el Plan Parcial de Renovación Urbana Estación -PPRU Metro calle 26 y el Plan Parcial de Renovación Urbana calle 24 dentro de la mirada de las Actuaciones Estratégicas para mejorar la calidad urbana y estimular la permanencia de los residentes de los barrios que aún subsisten, como es el caso del barrio Samper Mendoza.

Ilustración 7 Actuación Estratégica REENCUENTRO POT decreto 555 de 2021



Elaboración Secretaría Distrital de Planeación

Como se dijo en la caracterización del territorio sur occidental de la ciudad, este sector tiene un desarrollo urbano muy joven, menos de cien años, y el deterioro inducido por la actividad de Alto Impacto repercutió negativamente en la permanencia del patrimonio arquitectónico que la ciudad había registrado en las listas del 2001. De acuerdo con las fichas de inventario distrital (decreto 606 de 2001) y las del orden nacional, a cada edificación se le otorga, de acuerdo con su valoración cultural, un nivel de conservación que incluye todo el predio dentro de una manzana, y ese conjunto de casas inventariadas, conllevan a la subsistencia del Paisaje Cultural del barrio en las que se ubican.

La supervivencia de la trama urbana de mediados del siglo XX, consecuencia del Plan Regulador 1937 de Karl Brunner para los barrios en estudio, dependerá de la conservación del patrimonio arquitectónico que asegure el loteo de las manzanas, y éstas, a su vez, la trama urbana de esa época. En la medida que no exista patrimonio arquitectónico con carácter de permanencia, la redensificación de los sectores impondrá un nuevo paisaje en el sector.

Es así como la presencia y permanencia del patrimonio cultural de la ciudad, que conforma las diversas Piezas Urbanas que por su valor construido son portadoras de atributos normativos diferenciales, están sujetas al desarrollo urbanístico de cada época. La convivencia de épocas pasadas con nuevas inclusiones de equipamientos y edificaciones de la administración pública, aunque morfológicamente generen impactos en la imagen homogénea de los sectores urbanos, hacen también parte de un modelo de ciudad compuesto por partes, y que hoy se reconoce en las variaciones formales del territorio, y en las transformaciones y permanencias que confluyen en la metamorfosis de un sector. La pertinencia de la adaptación social a las nuevas condiciones urbanísticas generadas por el fenómeno histórico de la evolución urbana de la ciudad, hacen parte de su devenir funcional y a la prestación de servicios colectivos.

- Izquierda Plano urbano loteo individual diseño de Karl Brunner
- Derecha Plano Plan Parcial de Renovación Urbana -PPRU Estación Metro calle 26

Ilustración 8 Barrio SNTAFE



Fuente Empresa de Renovación Urbana Bogotá

Bajo esta óptica, el futuro corredor férreo al sur presentó dos alternativas para este sector: elevada y subterránea.

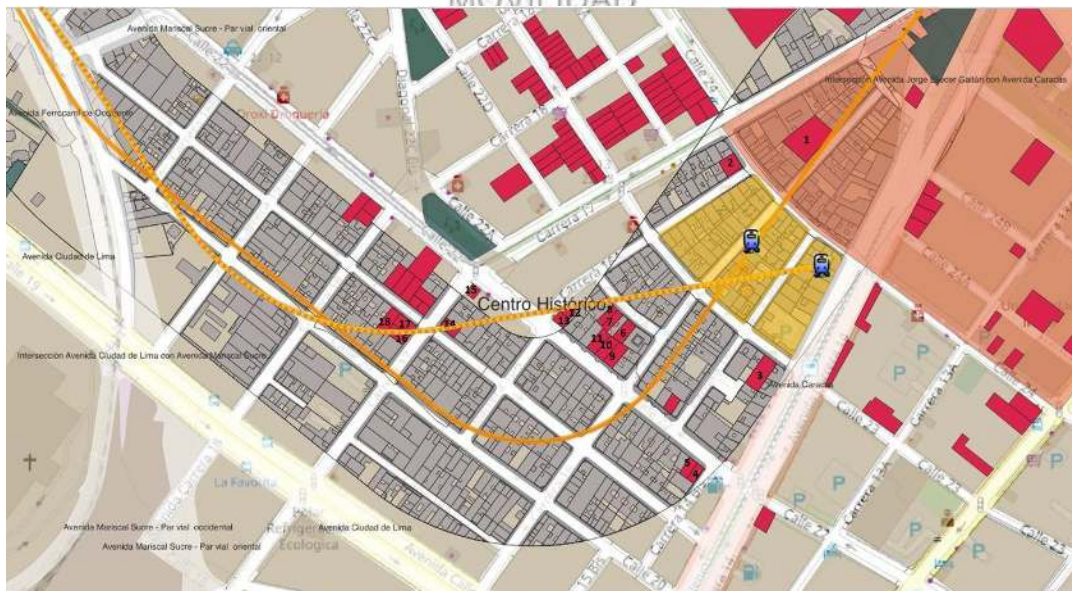
El corredor del viaducto (elevado) que transitaría desde la calle 20 hasta la calle 26 por la carrera 16, afectaría el paramento sur de cinco manzanas sobre la calle 20, el paramento occidental de dos manzanas sobre la carrera 16 y el paramento oriental de una manzana

también sobre la carrera 16, afectando en su totalidad un predio dotacional BIC, y una manzana completa en el radio de giro hacia la carrera 16. En este recorrido la calificación del entorno construido es de nivel 4 con lo cual se permite demoler las edificaciones, pero estando en un entorno barrial con densidad patrimonial, las intervenciones que colinden con los BIC distritales deberán pasar por control del IDPC. Solamente se presentará un caso de afectación total de un BIC dotacional de educación superior.

Para el tramo del viaducto por la calle 20 que pasaría por el costado sur del conjunto residencial de Colseguros y el costado norte de la Plaza de Mercado de Paloquemao se presentará una afectación visual de los paramentos de fachada con la implantación del elemento elevado, que, a pesar de estar sobre el eje vial, sin alterar los predios BIC, se convertirá en un nuevo elemento del paisaje urbano. No obstante, la proximidad del viaducto requerirá de la verificación normativa por parte del IDPC.

El corredor subterráneo (túnel) llevará un recorrido aleatorio, no seguirá el patrón del trazado urbano, pasando a -25m de las construcciones del barrio, que en algunos casos son casas de dos pisos o edificaciones de hasta cuatro pisos con cimentaciones ciclópeas y aporticadas respectivamente, que tienen resistencias estructurales que deben medirse frente a la construcción y operación del futuro sistema de transporte masivo. Por supuesto, la opción enterrada generará menos impacto visual en el Paisaje Urbano del sector. Para este caso, el túnel pasará exactamente por debajo de cinco edificaciones identificadas en las fichas arquitectónicas correspondientes. **Ver anexo 15.**

Ilustración 9 Corredor férreo Barrio Santafé



Elaboración consultoría Patrimonio

Ilustración 10 Corredor férreo Barrio Samper Mendoza y Santafé

Elaboración consultoría Patrimonio

Para ambas alternativas del trazado, la construcción de las estaciones de pasajeros impactará de diferente manera el territorio. Para la alternativa elevada (viaducto) las manzanas entre la calle 24 y la calle 22 con eje la carrera 16 se verían afectadas en su totalidad por la estación a nivel de cuatro pisos de altura. Para la salida de la estación subterránea (túnel) las dos manzanas entre la Caracas y la carrera 15 y las calles 24 y 23 se verán afectadas por la estación a nivel de un piso de altura. En estas manzanas no hay presencia de BIC, con lo cual se podrán demoler sus edificaciones, y generar una nueva ocupación volumétrica y funcional con verificación de parte del IDPC, siendo que son dos polígonos urbanos que colindan con el entorno de varios Bienes de Interés Cultural del ámbito Distrital -BICD, los cuales requerirán autorización e indicaciones por dicha entidad. La intervención de estas manzanas será consecuente con la visión de planificación de la ciudad por renovación urbana, y dará continuidad a los dos PPRU que entrarán próximamente en ejecución (el PPRU Estación Metro calle 26 y el PPRU Calle 24). La estación de pasajeros contempla una salida peatonal hacia el oriente; para ello se escoge la manzana entre las carreras 14 y 13 y las calles 24 y 23, que también tiene tratamiento de renovación urbana por estar frente al corredor del metro 1.

Ilustración 11 Elección de manzanas para Estación de Pasajeros no.1 Barrio Santafé

Elaboración consultoría Patrimonio

Como metodología de análisis de cada uno de los componentes (arquitectura, patrimonio, manifestaciones, muebles, urbano) del corredor (y desde el informe 1) se procedió a discriminar el trazado a partir de cuatro zonas de las cuales y en escala micro se estudiaron cada una de las UPL y barrios por donde atraviesa la alternativa seleccionada, de hecho, desde los primeros entregables (informe 1-2-3) se analizaron la totalidad de UPL para las otras posibles alternativas, enfatizando en esta etapa final en la zona aferente al trazado seleccionado.

Es así como se desarrollaron visuales urbanas dentro de cada uno de los barrios de las cuales se describen en los siguientes cuadros y en anexos se representan dichos registros visuales y fotográficos. **Ver anexo 4.**

El recorrido de la alternativa 7 -seleccionada- tiene como punto de llegada y salida la estación cabecera inmersa dentro del Barrio Santafé como nodo colindante y de borde al centro histórico de Bogotá, hoy ampliado y adoptado por el PEMP (Resolución 0088 de 2021), en el cual se otorgan atributos particulares a dicha pieza de la ciudad y en el cual se encuentran aún en pie gran cantidad de inmuebles declarados BIC Distrital, de los cuales se resalta la enorme relevancia e importancia para su preservación e inserción a las dinámicas actuales de funcionalidad compatibles y en concordancia con la movilidad. En este sentido, se vislumbra varios inmuebles de la primera modernidad (años 30- 50) junto a edificaciones eclécticas que en su mayoría estaban destinadas al uso doméstico.

Se evidencian los vestigios del antiguo corredor férreo en cuanto a la conformación urbana de la ciudad y el modelo radial impuesto por la curva que realizaba el tren desde la Estación de La Sabana hacia el corredor longitudinal de la actual carrera 39 y posterior transversal 42. La arquitectura presenta algunos hitos patrimoniales hacia la estación de La Sabana y algunos inmuebles circundantes como el Colegio de la Presentación o la antigua Cervecería

Andina, así mismo en la zona industrial se entrevé residuos industriales como la Fábrica de Gaseosas Postobón, algunas bodegas y edificaciones que son un reflejo de esa modernidad alineada con la industria que se establecía en este sector de la capital.

Los barrios del sur occidente denotan una arquitectura de auto gestión, que impulsados por beneficios y créditos hipotecarios, así como de entidades públicas que fomentaban la vivienda, compraron lotes para edificar sus casas de uno o dos pisos originalmente, que con el tiempo se transformaron en edificaciones de hasta cinco pisos, con un desconocimiento de la norma sísmica y/o edificatoria, lo cual se tornará en una futura amenaza, ya que el nuevo modelo de transporte requerirá de excavaciones que podrán afectar la gran mayoría de estas construcciones.

El antiguo Ferrocarril del Sur, como se ha descrito, utilizó varios puentes los cuales presentan distintas facturas edificatorias con un alto interés para su conservación, bien sea como reutilización urbana o como vestigio paralelo al nuevo corredor. En esta franja se encuentra el puente que atraviesa el Río Fucha cuya materialidad es en concreto apoyado sobre tres pilares, aletas laterales y una leve cartela inferior en las luces. Más al sur está el puente que atraviesa el Río Tunjuelo cuya materialidad es en viga de cercha metálica con traviesas en madera de excelente factura y cuyo estado de conservación permite suponer su recuperación también como vestigio o como sendero y elemento de aprovechamiento.

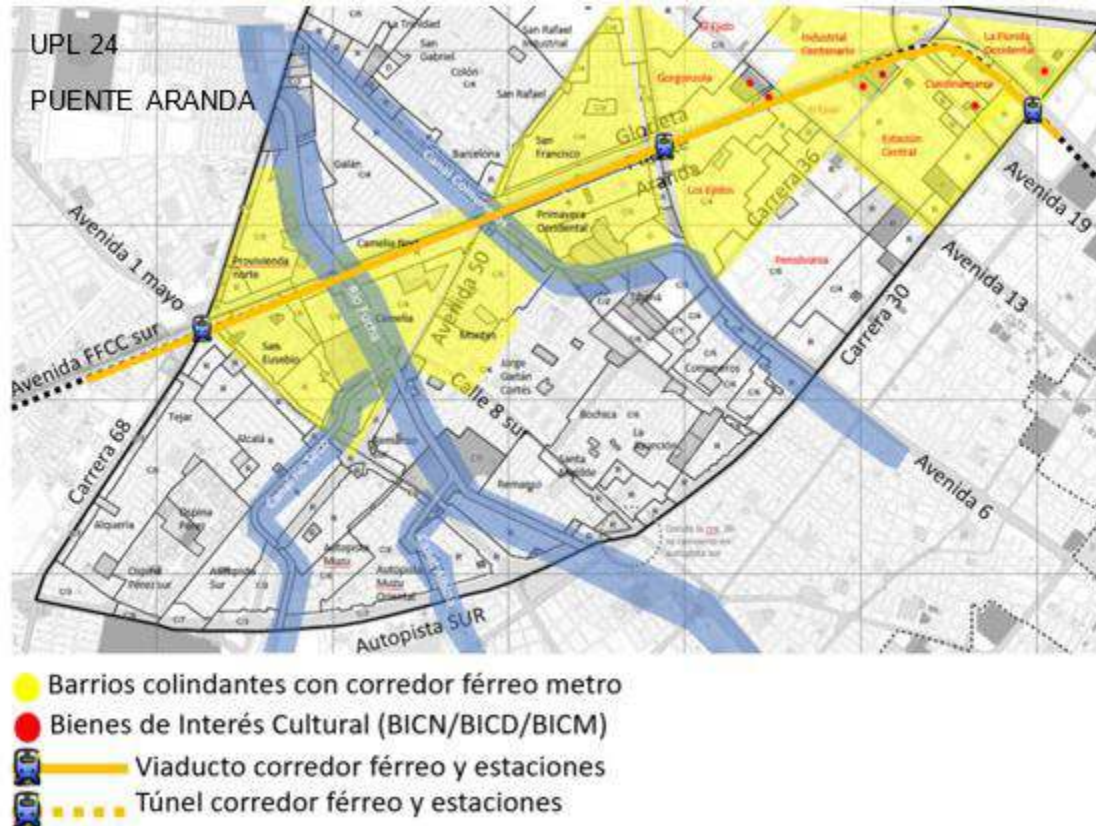
La mayoría de las construcciones en esta zona de la ciudad se realizaron en torno a equipamientos públicos (colegios, iglesias, centros cívicos) los cuales a su vez fueron conformando el tejido improvisado de los barrios, pero de los cuales también, subiste el antiguo corredor férreo que, aunque sin tren y unos pocos rieles, posee enormes posibilidades de aprovechamiento como estrategias de renovación urbana e impacto social. Si bien la arquitectura está desprovista de todo valor patrimonial, se presenta una enorme posibilidad en el aprovechamiento y construcción de nuevos hitos en donde confluyan usos que garanticen la cohesión de la comunidad en torno a dicho corredor.

Cabe resaltar que la Consultoría de Patrimonio realiza unas recomendaciones las cuales pueden llegar a convertirse en parte de la propuesta integral de manejo del nuevo corredor férreo, desde la valoración de los elementos patrimoniales presentes en el territorio; no obstante, no constituyen una obligación o un derrotero para dicho trazado futuro.

1.2 SECTOR 2 – ANTIGUO CORREDOR FÉRREO FFCC DEL SUR

- UPL PUENTE ARANDA

Ilustración 12 UPL PUENTE ARANDA



Elaboración consultoría Patrimonio

Este sector tiene una característica urbanística muy marcada. Comprende la huella del trazado del antiguo ferrocarril del sur, en un sector de la ciudad que mantuvo durante muchas décadas una vocación industrial de grandes fábricas que se desarrollan sobre el costado occidental de la ciudad, alrededor de dos infraestructuras de transporte muy importantes: la estación férrea de los trenes regionales (estación de La Sabana) y el aeropuerto de Techo.

Fue una de las zonas con mayor diversidad de usos en esta parte sur occidental de la capital, ya que allí se construyó la planta de producción y embotellamiento de la cervecía Bavaria a finales de los años cuarenta del siglo pasado, lo cual supuso también la planeación y construcción de varios barrios en los cuales residió esa naciente clase obrera industrial, sumado a esto, el mayor centro de abastos de Colombia -Corabastos que

también generó nuevos modelos “improvisados” de barrios autoconstruidos que forjaron el costado de borde con la zona rural de la capital. Quizá esta UPL de Puente Aranda en la actualidad mantiene esa diversidad de uso, que a través de la historia atrajo a tanta población desplazada.

Así mismo, es una zona en la cual subsisten variados proyectos de auto construcción y modelo urbanos nacientes de la modernidad, los cuales se tornan en un gran atractivo desde miradas patrimoniales integradas en torno a la interpretación de las respuestas al problema de habitar de una comunidad y las relaciones que el usuario tiene con el material, la técnica, los recursos, para quienes la movilidad y los medios de transporte masivo deberán garantizar la relación y accesibilidad interbarriales.

La UPL Puente Aranda tiene una vocación industrial muy marcada, y dentro de los planes de ordenamiento distrital está destinada a mantener su vocación, pero sobre los corredores viales y el antiguo férreo al sur, aplicando el tratamiento de renovación urbana, se planean nuevos desarrollos vivienda.

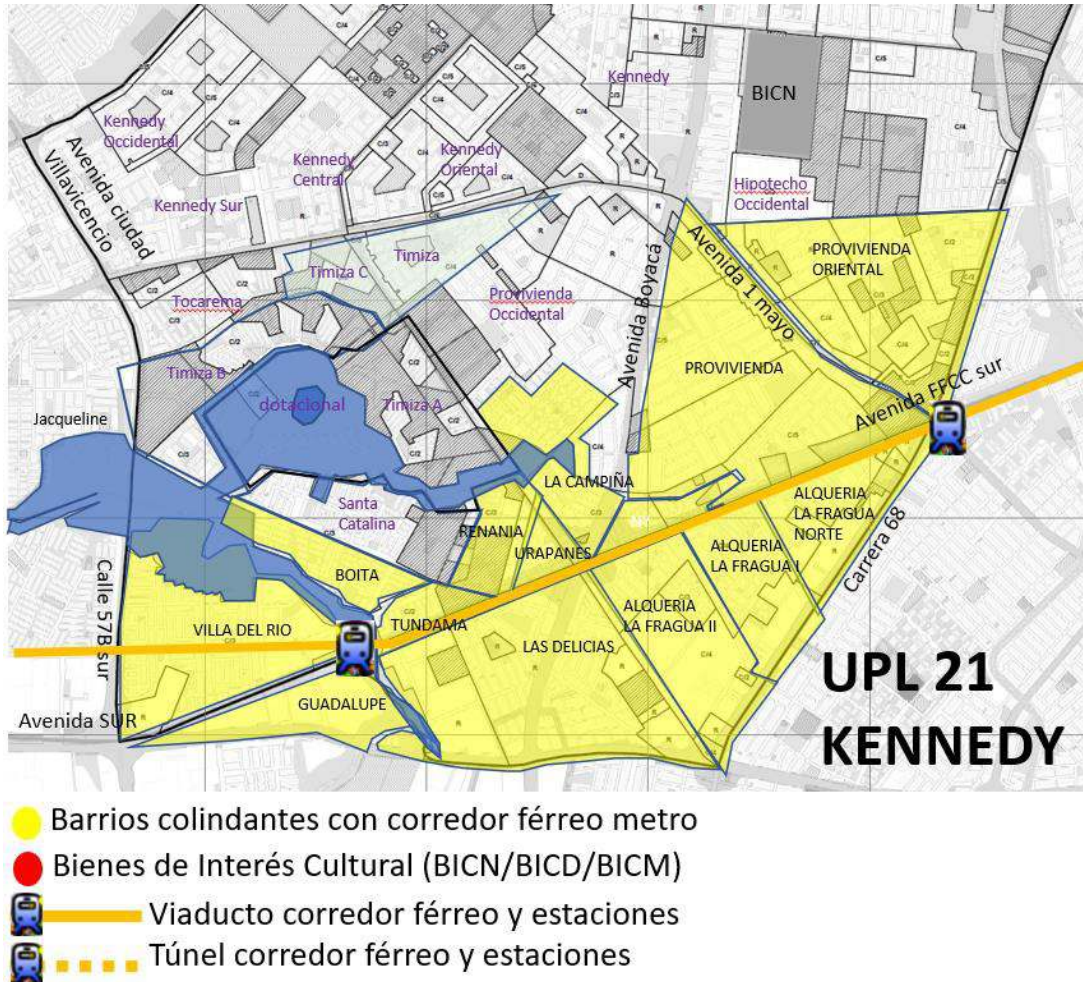


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

- UPL KENNEDY

Ilustración 13 UPL KENNEDY



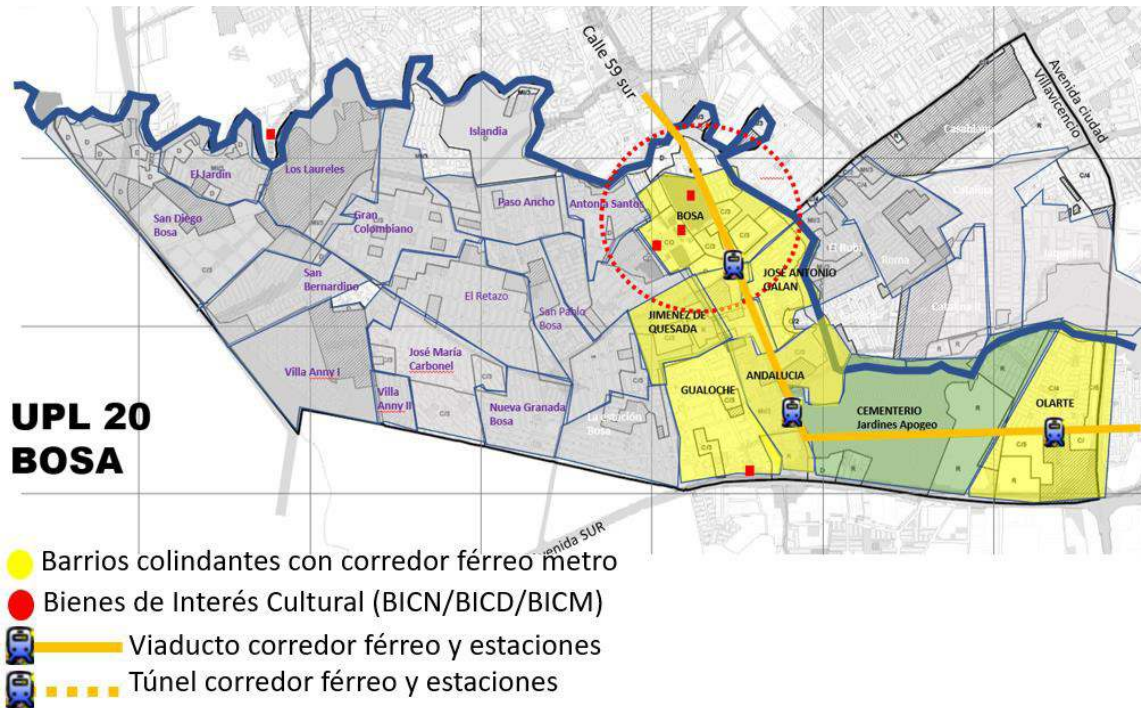
Elaboración consultoría Patrimonio

Después de mediados del siglo XX se urbaniza este sector de la ciudad, Ciudad Kennedy, que se convierte en hito urbano por ser huella emblemática del presidente John F. Kennedy en América Latina (La Alianza para el Progreso). En diciembre de 1961 cuando visitó Bogotá, con el presidente Alberto Lleras, se inaugura el proyecto habitacional Ciudad de Techo, y en los años 70 el Instituto de Crédito Territorial desarrolla varios proyectos de vivienda social. Como se dijo en el capítulo anterior, este territorio es el laboratorio de los proyectos de vivienda de la modernidad, lo que lo convierte en un patrimonio urbano de la ciudad por registrar.

1.3 SECTOR 3 – DESARROLLO SUROCCIDENTE

- UPL BOSA

Ilustración 14 UPL BOSA



INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

Elaboración consultoría Patrimonio

Los centros fundacionales constituyen en el ordenamiento urbano de la ciudad los núcleos residenciales originarios del territorio cundinamarqués. Su incorporación a la ciudad metropolitana a mediados del siglo XX genera una reestructuración administrativa de la ciudad y la convierte en Distrito Especial. Se anexan cinco municipios, entre ellos BOSA.

En esta zona de la ciudad se unen los trazados irregulares e improvisados de la ciudad los cuales -en parte- son definidos por el modelo urbano finisecular del corredor férreo con la traza ortogonal del antiguo Municipio de Bosa anexado a Bogotá a finales de los años cincuenta, el cual genera a su vez la confluencia de arquitectura con gran valor patrimonial específicamente en el entorno de la plaza fundacional cuyos vestigios son de finales del Siglo XVII-XVIII y algunas edificaciones en torno a la vía de conexión actual calle 59 Sur que une el poblado o SIU de Bosa con el antiguo Ferrocarril del Sur, hoy Autopista Sur entre las cuales subsisten algunos inmuebles que, aunque no declarados, poseen valores dignos de reconocimiento futuro por parte de los entes distritales.

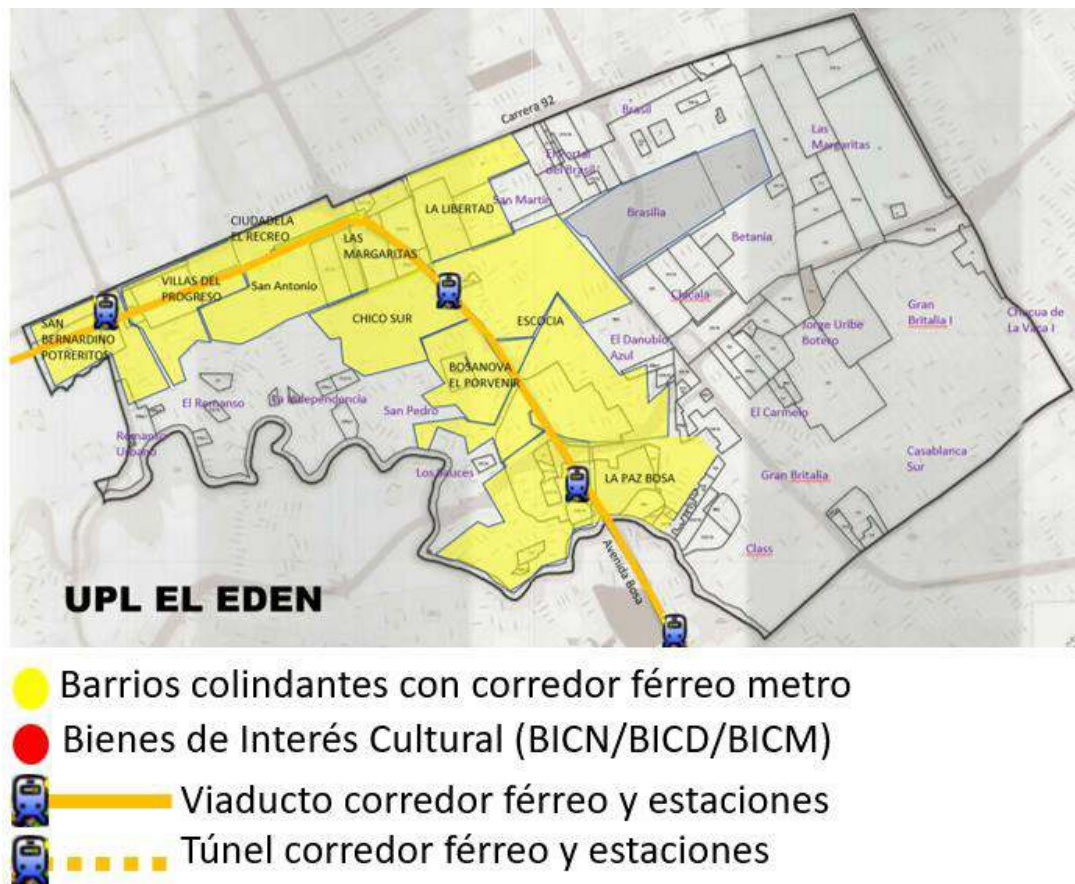
En tal virtud existe uno de los edificios de mayor importancia no solo por ser declarado como BICN sino por ser uno de los que subsisten del antiguo Ferrocarril del Sur como lo es la estación de pasajeros de Bosa, cuya materialidad se encuentra en buen estado y cuya estructura física actual permite su reutilización o reciclaje para funciones netamente sociales y de la comunidad. (planos y levantamientos enviados a INVIAS dentro del contrato con ARDANUY).

También se encuentran en el perímetro cercano al centro fundacional de Bosa edificaciones de equipamientos como el colegio San Bernardino, la Capilla Doctrinera en el marco de la plaza, ambos BICN, o algunas edificaciones de relevancia patrimonial para el sector. Así mismo y en la parte más occidental del Bosa se evidencian algunos rastros de haciendas como la Balsa entre otras subsistentes cuyo reflejo representa la arquitectura de la producción agrícola que en parte suministro insumos de despensa alimenticia para Bogotá los cuales fueron transportados por el Ferrocarril del Sur y que hoy también subsisten como evidencia de dichas relaciones.

Cabe resaltar también la importancia que posee para Bogotá y en particular para esta zona sur occidental el Cementerio del Apogeo en el cual reposan los restos de muchas personas, no solo de la capital sino de varios departamentos del país, y cuyo estado de conservación es bueno y de uso permanente; con el paso de la futura línea 3 del metro en la alternativa subterránea se deberá realizar un detallado estudio para las excavaciones y obras, dadas las implicaciones no solo arqueológicas, sino también sociales, de creencia y demás que la obra implicaría dentro de este predio.

- **UPL EL EDEN**

Ilustración 15 UPL EL EDEN



Elaboración consultoría Patrimonio

UPL resultado de la nueva visión del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, Decreto 555 de 2021. Se desprenden de la antigua UPZ de Bosa las Unidades de Planeamiento Local UPL Edén y UPL Porvenir. Obedece al nuevo patrón de desarrollo de la ciudad, donde se urbaniza la tierra de las haciendas con densidades altas, en altura, para la alta demanda residencial, sobre lotes individuales de autoconstrucción, en proceso de legalización.

Se presenta un variado repertorio de construcciones espontáneas en las cuales no se encuentra una tipología o patrón toda vez que se tratan de viviendas y edificaciones generadas en su mayoría por “autoconstrucción”, que en su mayoría de casos no obedece a normas ni urbanísticas, arquitectónicas o de sismos resistencia, alterando a su vez índices de ocupación y densidades ya que son, en parte, generadas también por procesos migratorios y de extensión hacia el sur occidente de la capital.

sistema subterráneo del transporte férreo elegido; caso particular de las Casonas de Chucua Vargas, Chucua Puyana y el sector fundacional de Soacha.

2. LA ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS COMO BASE PARA LA CARACTERIZACIÓN CULTURAL DEL TERRITORIO

Para poder comprender el territorio, de manera acorde a la normatividad y lógicas territoriales vigentes, el equipo de patrimonio ha tomado como base la figura de la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP, aporte del Plan de desarrollo Distrital 2020-2024, aprobada mediante el decreto 555 de 2021, a través del cual se propone una nueva lógica de organización territorial basada en las UPL, que reemplazan las antiguas UPZ, y que tienen como foco de interés una planeación y desarrollo territorial que priorice los contextos socioculturales y la conservación del medio ambiente urbano, a través del concepto de Hábitat.

En este sentido, el decreto 555 de 2021, menciona, en su artículo 80, que la Estructura Integradora de Patrimonios es “Es la estructura que integra el 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”.

De esta manera, la caracterización cultural recoge los atributos verificables del territorio como son la huella del trazado del antiguo ferrocarril del sur - FFCC del sur, la presencia de ríos y humedales de la Estructura Ecológica Principal, los sitios arqueológicos de época prehispánica y las casas de hacienda del período colonial y republicano; también las muestras de elementos reconocidos como Patrimonio Cultural Material y las manifestaciones colectivas del Patrimonio Inmaterial en barrios que son producto del desarrollo de la ciudad planificada e informal.

Y es así como en la Estructura Integradora de Patrimonios, en plural, por primera vez se incluye el patrimonio colectivo, salvaguardando los valores y expresiones de las comunidades en un enfoque amplio e inclusivo, la de un patrimonio que valora la importancia del reconocimiento y la protección del lugar para las comunidades, su hábitat, lo que ayuda a amplificar las voces locales, procurando relevar el enfoque puramente monumental que aún prevalece en unos sectores de la ciudad, como se puede ver en la recopilación de información del presente documento.

Desde el ámbito de la cultura, en este cuadro de la EIP se atienden los valores culturales del hábitat como objetivo prioritario, reivindicado una adecuada atención a la memoria del lugar, y se toman en consideración como elemento activo en la política y gestión del patrimonio, como legado histórico e identidad colectiva, y como responsabilidad contemporánea en la configuración de entornos de calidad y de valores sociales para las generaciones futuras.

Por medio de indicadores cuantificables se registró la presencia de particularidades ambientales y arqueológicas, la presencia de 44 BIC del ámbito distrital, 6 BIC del ámbito nacional y 8 del ámbito municipal. Y por primera vez, como se dijo en el párrafo anterior, se registra la presencia de 42 barrios que colindan con el trazado del futuro corredor férreo, y para determinar su grado de identidad y apropiación territorial se registra, bajo cuatro variables topológicas, su modo de vida que será lo que le confiera a un entorno barrial el grado de densidad patrimonial como parte integrante de la ciudad. **Ver anexo 1.**



Ilustración 17 Estructura Integradora de Patrimonios – caracterización territorio suroccidental

PRESENCIA DE LA ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS				metros por adelantado 3
Categoría	Clasificación	Contenido	elt 7	abreviaciones
PC Material	BIC del grupo Urbana	SIU desarrollo individual	1	29 inmueble Barrio Santa Fe ver grafica (1- calle 23) (3- calle 22) (2- era 16A) (3- calle 22A) (2- era 14) (1- era 16) (5- era 17) (6- calle 21) (1- calle 24)
		SIU con vivienda en serie		no hay
		SIU con conjuntos o agrupaciones	1	Conjunta Residencial Calcequirar
		Sectores Antiquar	1	Barra
		Espacios Públicos con valor patrimonial		no hay
	BIC del grupo Arquitectónica	BIC del ámbito nacional	5	Iglesia de San Antiquar / Centro Urbano Antonio Nariño / Capilla doctrinera Barra y cruz atrial / Cementerio Central / Colegio San Facan
		BIC del ámbito distrital	13	Colegio Distrital La Merced / Subestación Garzonzala / Fabrica Partaban / Colegio Salazaría Leon XIII / Cerveceria Andina / Iglesia San Gregoria Maga / Plaza de mercado Palqueguas / Bodega carrilera Sampo Mendaza / Colegio Claretiana Barra / Manantial de la Visitación de Santa María / Hacienda La Lela / Estación Nacional Barra / CHON
	BIC del grupo de Ingeniería	casilleros, puentes, túneles, acueductos, carrileras de tren, viaductos	3	Puente ferroviario vía Fucha / Puente ferroviario vía Tunjuelito / Huella carretera ferroviaria
	BIC del grupo Mueble	monumentar conmemorativa...		no hay
	PC Inmaterial	Entorno Barrial	manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas, modos de vida, formas de manejo del territorio y espacios culturales, que las poseen, las comunidades, las grupos y las instituciones con competencias atribuidas legalmente, lo confiere valor a atribuciones de identidad, siempre y cuando estén alineadas con las derechos humanos y de las animales y se reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.	7
Patrimonio Natural			conjunto de bienes y riquezas naturales	9
Patrimonio Arqueológico	Bienes Muebles	objetos completos o fragmentados que han perdido su vínculo de uso con el proceso de origen, rituales en contexto o extrínsecos, cualquiera que sea su constitución material.	1	ruinas antiguas carretera ferrea del sur
	Bienes Inmuebles	edificios arqueológicos tales como afloramientos y obispos acorazados, ponederos rupestres, así como las verticales y domos construcciones que han perdido su vínculo de uso con el proceso de origen	4	Las barrias Maza y no. 1 en Policía en Kennedy en las años 70 y 80 fueron lugares de hallazgo de vestigios arqueológicos durante el traslado de las vías en el sector de vía Tunjuelito y la 70963 y entre las diagonales 4180 y 4181.
	Contexto arqueológico	conjunción estructural de información arqueológica asociada a los bienes muebles de carácter arqueológico		no hay
	Caminar Histórico			no hay
Patrimonio Paleontológico	Geológica	fósiles y las yacimientos		no hay
total 5	total 11	total 16		
CIFRAS DE TOTALES			24	total presencia BICD y BICH en Baqueza sin contar entornos barriales, EEP, ni arqueología
			39	total presencia Patrimonio Cultural en Baqueza re-constituido
			8	BICH y BICH SOACHA (estación paraje, plaza, gruta Viracón Cermon y 5 haciendas que NO están relacionadas en total DENSIDAD PATRIMONIAL territorio del proyecto (Baqueta y Soacha)
			49	
			elt 7	

Elaboración consultoría Patrimonio

3. OBJETIVOS

La necesidad de protección del patrimonio cultural relacionado con el trazado del proyecto del corredor férreo del Sur trae consigo un devenir metodológico que permitió, 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 de la ciudad.

En este sentido el componente patrimonial partió de una metodología que permitió la recolección de datos e información suficientes para poder identificar la red de valores que conforman el paisaje cultural del área de estudio, y posteriormente establecer aquellos riesgos que, derivados de las intervenciones proyectadas, pudieran llegar a afectar positiva o negativamente dicha red. Desde allí se definieron 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 realizó, en primera instancia, a partir de una revisión bibliográfica y documental de antecedentes e información disponible, que fue contrastada con un trabajo de campo que incluyó 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 utilizó una metodología de corte mixto: cuantitativo, en la medida que se concentró 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 -hábitat, los relatos vividos (para el caso inmaterial), partiendo de un método inductivo. Además, para el caso del patrimonio cultural inmaterial, se adscribió a la denominada metodología participativa, consciente de que las voces de las comunidades eran indispensables para lograr llegar a entender el impacto de intervenciones de este tipo en contextos socioculturales locales.

El propósito del componente institucional en el ámbito del patrimonio cultural sirvió para identificar los canales que permiten 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 del corredor férreo del sur. La definición de un esquema de convergencia multisectorial e interinstitucional que permita la gestión y ejecución eficiente y efectiva de este proyecto de infraestructura que será del interés común de la ciudad.

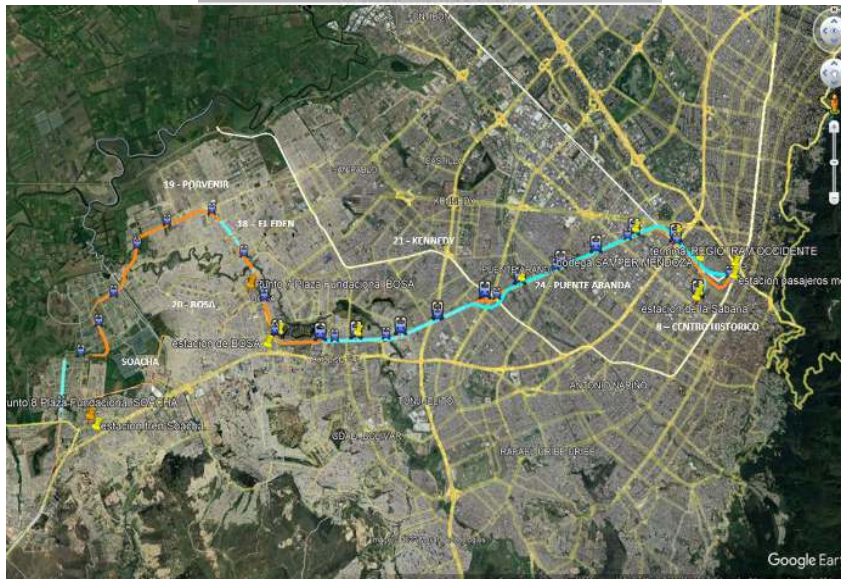
Se trabajaron tres componentes con objetivos específicos que apuntaron a:

- 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.

4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, con el objeto de comunicar al centro de la ciudad con el municipio de Soacha, para lo cual, dentro de la Etapa 3 de esta consultoría se estudiaron un total de siete corredores, que partieron de la base de dos trazados, el primero el del antiguo corredor férreo del Sur y el segundo del trazado del POT para la Línea 3 del Metro de Bogotá. Una vez analizados ambos corredores, se seleccionó el segundo para la alternativa No.7 subterránea de un metro pesado, con una Terminal en el centro de Bogotá calle 24 y otra en Soacha en el límite sur del suelo urbano.

Ilustración 18 Localización alternativa férrea seleccionada



Fuente ARDANUY

El corredor seleccionado discurrirá por las Unidades de Planeamiento Local del Centro Histórico, Puente Aranda, Kennedy, Bosa, Edén y Porvenir de acuerdo con el POT 555 de 2021. En el municipio de Soacha el corredor bordea el límite urbano del municipio sobre el costado sur.

Ilustración 19 Territorio corredor seleccionado

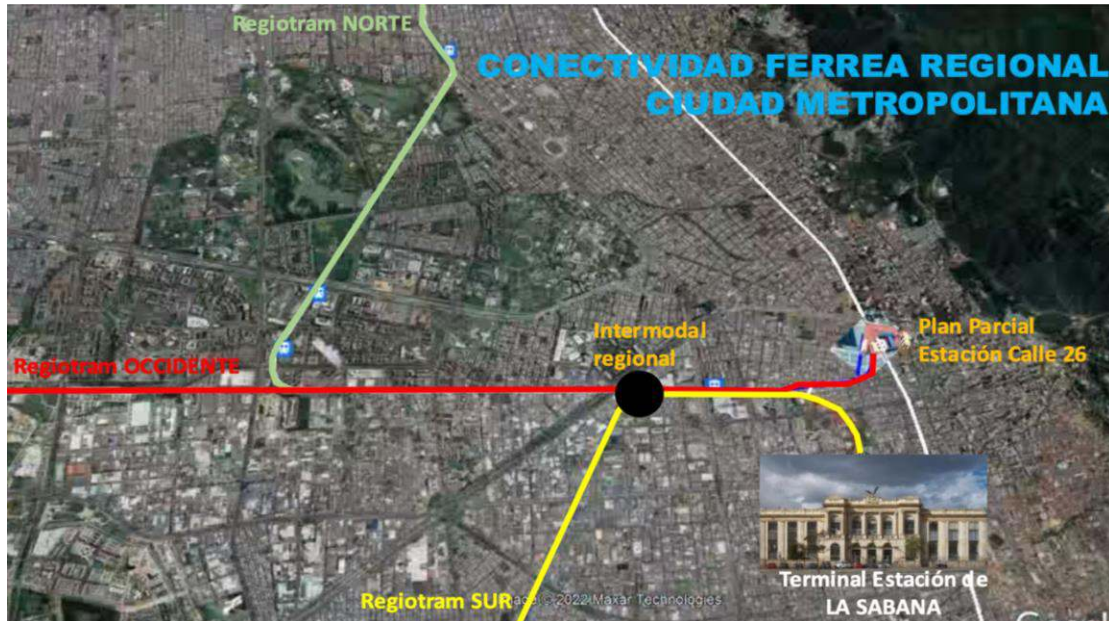


Fuente elaboración consultoría Patrimonio

El nuevo trazado le apuesta a la Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada del POT 555 de 2021 que “se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad”.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos RegioTram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de ciclo infraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.

Ilustración 20 Conectividad Férrea Regional



Elaboración consultoría ARDANUY

En el artículo 7 el POT 555 de 2023 enumera los elementos regionales del Modelo de Ocupación del Territorio:

(...)

6. Inserción urbana del Regiotram del Norte y de Occidente en el tejido urbano de Bogotá, aprovechando las oportunidades de revitalización urbana.

7. Construcción del **metro hasta Soacha**, y conexión con el sistema férreo al occidente y norte de la ciudad, consolidando una red de transporte férreo regional.

8. Construcción de cables hasta Soacha, como estrategia de integración de la demanda de transporte en dicho municipio, en la red de transporte de alta de capacidad de Bogotá.

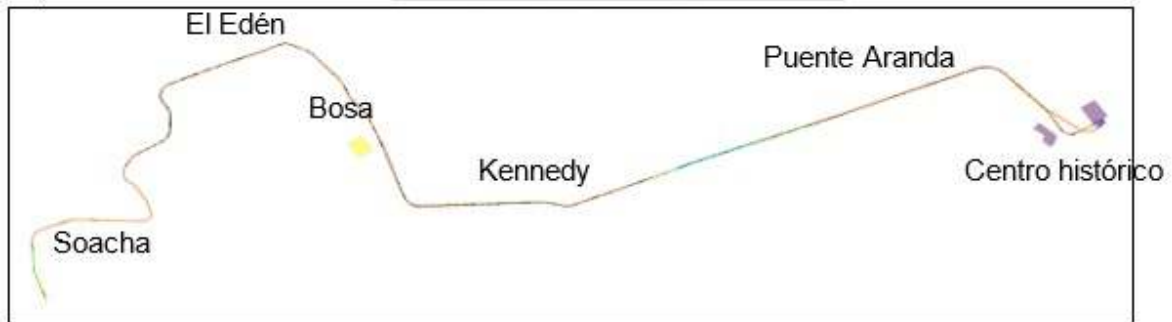
11. Construcción de la perimetral del Sur en territorio bogotano.

13. Conexión de los grandes servicios metropolitanos con la red estructurante de transporte férreo

17. Reconocimiento y cualificación de los elementos patrimoniales que configuran la identidad del territorio como determinantes para el ordenamiento, en donde la estructura ecológica se constituye en el Patrimonio Natural que soporta las manifestaciones del Patrimonio Cultural material e inmaterial, las cuales, en los bordes urbano-rurales, se constituyen en elementos de integración regional, como los senderos ancestrales o caminos históricos, los parques de borde y los nodos de equipamientos rurales

Selección alternativa 7 – línea 3 Metro subterránea

Ilustración 21 Corredor férreo Línea 3 Metro Pesado Bogotá-Soacha



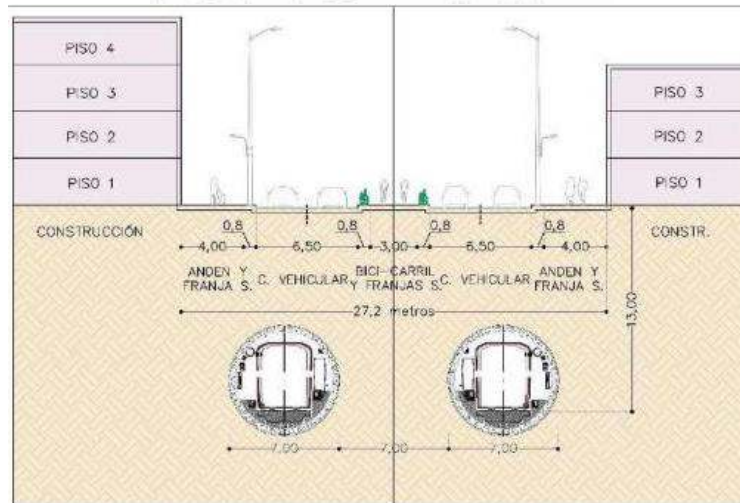
Elaboración consultoría ARDANUY

Alternativa seleccionada línea 3 metro a Soacha:

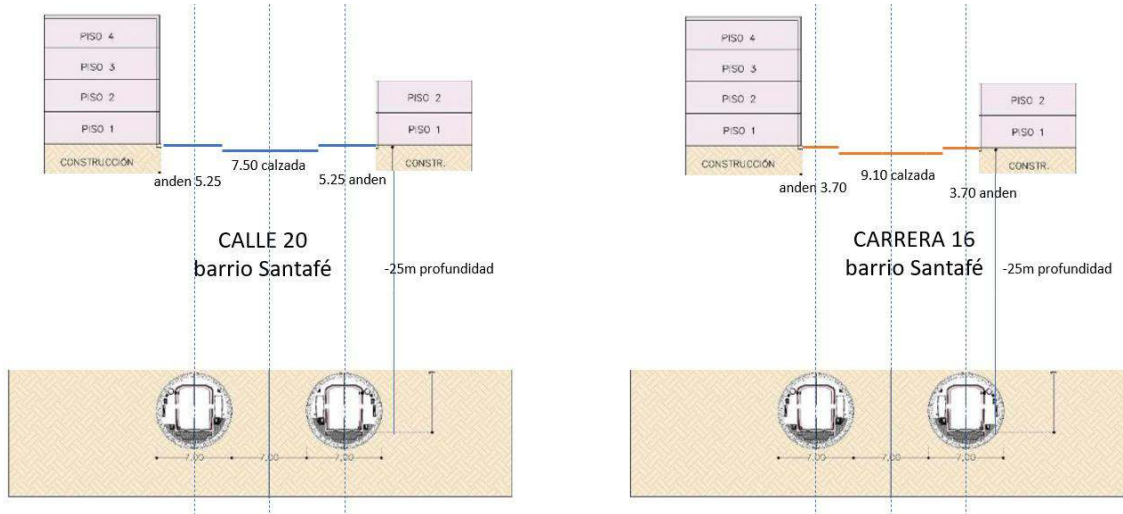
TUNEL - Subterránea: Esta alternativa proyecta un túnel de 22,9 km y 18 estaciones de pasajeros subterráneas, por lo que su recorrido no generaría afectación volumétrica sobre la ciudad construida. Los 18 puntos de salida de las estaciones de pasajeros subterráneas afectarán el polígono de una manzana completa por estación, con una construcción de un piso de altura.



Ilustración 22 Túnel línea 3 Metro Pesado



Fuente Unión Temporal Egis-Steer Metro de Bogotá, 2021

Ilustración 23 Túnel Línea 3 Metro Pesado paso por el Barrio Santafé

Fuente Consultoría ARDANUY

No obstante, el túnel, aunque no genera invasión espacial en la ciudad construida, tendrá un recorrido por barrios de autoconstrucción, construcciones viejas, de más de cincuenta años, de cimiento ciclópeo y mampostería ladrillo. Una cimentación ciclópea es un elemento estructural que resiste esfuerzos de compresión por el mismo peso de la estructura. Pero por sus componentes pétreos, de distinta granulometría, le es imposible actuar ante esfuerzos de tracción. En este caso, varios BICs del barrio Santafé se podrán ver afectados por las vibraciones, en cuyo caso, el próximo contrato deberá revisar con el experto en geotecnia el efecto de las vibraciones de la construcción del túnel, por efectos de la remoción de tierra y el paso del metro. Para los edificios de hasta cuatro pisos, con cimentación puntual en zapatas tanto aisladas como corridas, la situación de vulnerabilidad estructural también debe ser objeto de análisis técnico.

El tráfico de un corredor férreo produce ruido y causa vibraciones. Es un problema además de ambiental, de daño estructural a las edificaciones colindantes. La velocidad y peso de los trenes contribuye notoriamente al aumento de los niveles de vibración al paso de este en los alrededores de las vías férreas. El tren produce vibraciones debido a las fuerzas dinámicas que existen entre las ruedas y los rieles, transmitiéndose a través del suelo hacia las edificaciones cercanas. La solución subterránea elegida (alternativa 7) mitiga la afectación directa sobre el suelo, al trasladarse a -20m. de profundidad. Seguramente se presentará un riesgo medio durante la construcción del túnel asociada a la calidad del terreno (resistencia a derrumbes) y en el futuro, a la estabilidad constructiva de este.

En relación con el hábitat de los barrios circundantes, teniendo en cuenta que las características físicas de los entornos barriales son, en primera instancia, el resultado de las lógicas de uso de las comunidades que allí habitan, y en segundo lugar, que inciden en el comportamiento, hábitos, movimientos, y fluctuaciones propias de las manifestaciones locales colectivas, se observa que la alternativa subterránea no generará afectaciones que interrumpen de manera negativa la cotidianidad de los lugares, permitiéndoles continuar sus dinámicas socioculturales, sin alterar sus espacios de concurrencia.

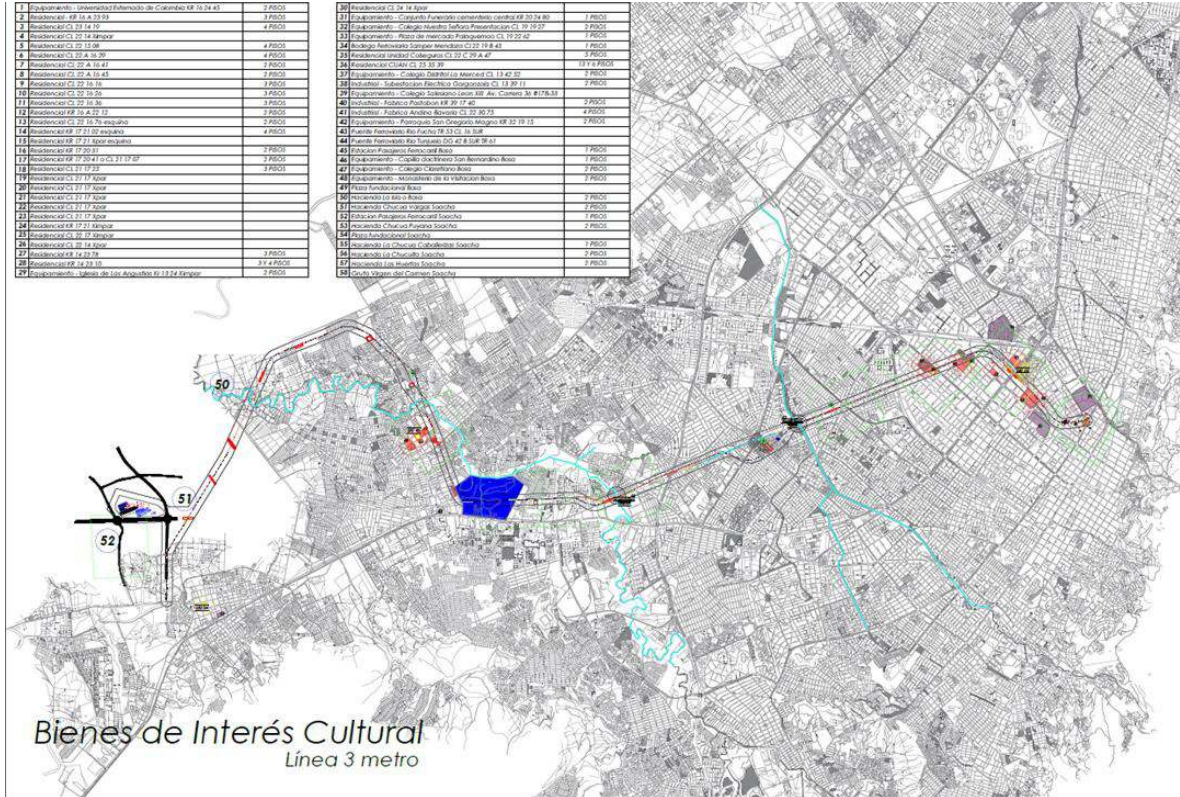
Interdisciplinariamente se deben evaluar para esta tipología subterránea:

- Las condiciones del terreno y posibles variaciones.
- El diseño de los sostenimientos del suelo superior del túnel.
- El comportamiento a largo plazo de los sostenimientos por potenciales pérdidas de propiedades por la alteración del terreno y la degradación de los elementos de construcción.
- Los impactos de la construcción del túnel debajo de las edificaciones de la ciudad construida, incluyendo los BICs localizados en su trayecto.
- Los estudios estructurales para cada uno de los BICs identificados para prever su protección a los movimientos de tracción por el paso del metro.
- El monitoreo permanente ante cualquier señal de movimiento de tierra.

5. LOCALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE BIC, SIC Y MANIFESTACIONES CULTURALES

5.1 Presencia del patrimonio material e inmaterial en el trazado del Corredor Férreo del Sur, modalidad subterránea línea 3 metro. Ver Anexo 2 y 3.

Ilustración 24 Plano del territorio suroccidente Bogotá y Soacha con presencia BIC



Bienes de Interés Cultural
Línea 3 metro

Elaboración consultoría Patrimonio
Instituto de Desarrollo Urbano

Una vez obtenida la alternativa para el trazado elegido se pueden observar algunas incidencias y afectaciones que tendrá la línea férrea dada la cercanía que va a tener con algunos inmuebles con declaratoria patrimonial, así como de otros inmuebles que pese a no estar declarados, poseen atributos particulares dignos de preservar y/o mantener.

Es variado el repertorio arquitectónico de los inmuebles colindantes al trazado de la línea férrea, los cuales van desde el centro histórico en el barrio Santafé y La Favorita con arquitectura de los años 30 bajo un eclecticismo ponderante reflejado en casas estilo inglés, sumados a nacientes edificios de la arquitectura de la primera modernidad de los años 30 y 40 del siglo pasado, con incursiones en concreto reforzado, trabajos de forja en cobre y bronce, utilización de prefabricados en carpinterías metálicas, en módulos constructivos y en acabados que reflejaban la nueva arquitectura de un país que así lo exigía.

Se atraviesan Sectores de Interés Urbano como las residencias Colseguros que su construcción supuso el orgullo por los avances técnicos en la utilización de una gran viga en concreto de más de 130m. lineales y cuyo modelo urbano permitió la conexión entre lo

públicos y lo privado, toda vez que las zonas comunes se desarrollaban en la planta libre del primer piso, teniendo comercio, locales, biblioteca, teatros, entre otros usos, permitiendo su utilización, incluso, por personas no residentes tal cual como ocurrió con el Centro Urbano Antonio Nariño bajo patrones modernistas inspirados por Le Corbusier y se densificación de las manzanas en altura y el uso de planta libre.

También hacia el territorio suroccidental se encuentran edificaciones de la etapa industrial, que, en parte, forjaron el desarrollo no solo de la capital, sino de todo el país, como las plantas productoras de gaseosas, autos, y las plantas eléctricas que suministraba insumo energético tanto a edificaciones como a barrios.

En el antiguo centro fundacional de Bosa es variado el repertorio entre casonas de tipo colonial, republicano y edificaciones premodernas del eclecticismo de los años 20 del siglo pasado, los colegios con su elaborado trabajo del ladrillo y tipología en claustros sucesivos tipo “H”, o la plaza antigua enmarcada al costado por el templo doctrinero con características de implantación y formales típicas del periodo colonial con su atrio, cruz y espadaña en un costado.

A su paso por la ciudad conectando el sur se entrevé puentes de gran relevancia porque vencían y cruzaban los ríos más representativos de la ciudad en sentido perpendicular a los cerros, como captadores del agua y tránsito hacia el Río Bogotá. Caso tal, el puente férreo sobre el Río San Cristóbal, San Agustín y Soacha.

Finalmente, en Soacha y como municipio no anexado a Bogotá se tendrá un recorrido de línea más en el sector rural donde atravesará haciendas de gran valor por sus características coloniales, republicanas y en un caso puntual el neogótico expresado en caballerizas de una portada que aún subsiste como ejemplo único de la expresividad estética de los caballistas y la función que tenía dicho predio.

Pese a esto, la futura línea metro 3 al sur deberá verse como una gran oportunidad para integrar y aprovechar los atributos de estos inmuebles patrimoniales mediante la reutilización y aprovechamiento tanto de estructura edilicia como de la comunidad circundante que allí habita; será una oportunidad para asignar funciones acordes con el sitio y en sincronía con las nuevas dinámicas de movilidad que requiere un futuro sistema de transporte masivo conector de la ciudad.

5.2 Atributos territoriales y culturales de los entornos barriales

El Plan de Ordenamiento Territorial vigente para el Distrito (decreto 555 de 2021) implementa la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP como parte de la estrategia desde la cual el Distrito concibe el territorio como espacio habitado, resultado de la trayectoria de comunidades que han venido construyendo una red de significantes y

significados, que articula una serie de atributos o elementos que hacen parte de dicha estructura en medio de la cotidianidad de los entornos barriales, para satisfacer sus necesidades socioculturales.

Como parte del proceso para la comprensión del territorio a intervenir con el proyecto, se procedió a identificar dicha estructura, en términos de densidad patrimonial, teniendo como unidad básica los entornos barriales colindantes con el trazado seleccionado, para posteriormente interrelacionarlos como conjunto, a través de las UPL correspondientes, y de esta manera, poder definir el impacto que este proyecto de infraestructura tendrá en la red mencionada.

En consonancia con la metodología en construcción por parte del Instituto Distrital de Patrimonio –IDPC, se abordaron los entornos barriales entendiéndolos, no como un conjunto homogéneo, sino como un espacio topológico, es decir, una estructura que, para su comprensión, implica el estudio de variables dinámicas que dependen de sus contextos de ocurrencia. Se piensa que este concepto es pertinente, en la medida que los entornos barriales, como lugares habitados, presentan unas características cotidianas activas, en constante movimiento y/o transformación.

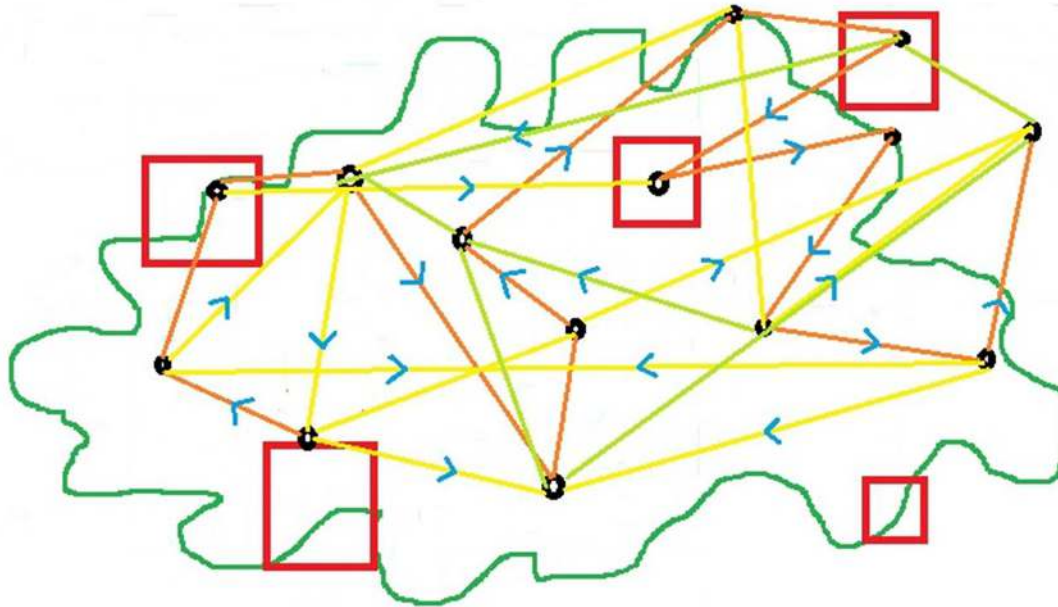
Los atributos identificados en cada uno de los entornos barriales se organizaron a partir de cuatro variables topológicas, tomadas de la teoría matemática para el análisis de los espacios en cuestión, siendo estas: *Convergencia*, *Conectividad*, *Continuidad* y *Vecindad (entorno)*. Cada una de estas variables, está compuesta por una serie de variables secundarias, todas estas relacionadas con la metodología que se encuentra construyendo el IDPC en sus procesos de reconocimiento territorial, como Cuatro Entornos y los procesos de identificación y reconocimiento en San Cristóbal, Usme y Bosa. Es a partir de estas variables que se organiza la información, para el cálculo de la densidad patrimonial.

- **Convergencia** - Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.
- **Conectividad** - Referentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.
- **Continuidad** - Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias
- **Vecindad / Entorno** - Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano

La interacción de estas cuatro variables, están determinadas y, a la vez, condicionan las características de la cotidianidad barrial como un espacio de ocurrencia. Se trata de un funcionamiento, en ocasiones sincrónico, y en otras asincrónico, donde se presentan continuidades y/o discontinuidades que relacionan y dan sentido a la presencia de las variables secundarias, configurándose de esta manera el corpus de las manifestaciones

que potencialmente pueden ser consideradas como parte del patrimonio cultural inmaterial local y que conforman una unidad indivisible con los lugares físicos.

Ilustración 25 Corema para la interpretación de la interacción de las variables topológicas territorio



Elaboración consultoría Patrimonio

El anterior corema es el resultado del análisis y reflexión, durante el proceso para entender la densidad patrimonial atribuida al territorio en estudio. En este, se plantea la forma en que interactúan las cuatro variables topológicas al interior de los entornos barriales (verde), entendidos estos como espacios irregulares, de bordes permeables y volumen fluctuante, determinado por las dinámicas socioculturales que se desarrollan en sus correspondientes territorios, y en directa relación con sus vecinos. La relación cuenta con una serie de referentes impuestos por la institucionalidad, mediante declaratorias como bienes de interés cultural (Vecindad - cuadros rojos) algunos de estos insertos en su totalidad dentro de la cotidianidad del lugar, reconocidos como parte activa de la memoria de las comunidades, con los cuales se interactúa constantemente, otros que en parte están relacionados, y otros tantos que, a pesar de estar incluidos en los límites espaciales de los entornos barriales, se encuentran por fuera del sentir de los habitantes.

Algunos de estos hacen parte o incluyen referentes consolidados por las mismas comunidades, a lo largo de su trayectoria en el lugar (Convergencia - negro) a través de manifestaciones vivas que tienen que ver con diversos campos reconocidos para el patrimonio cultural inmaterial, tales como celebraciones religiosas de carácter colectivo,

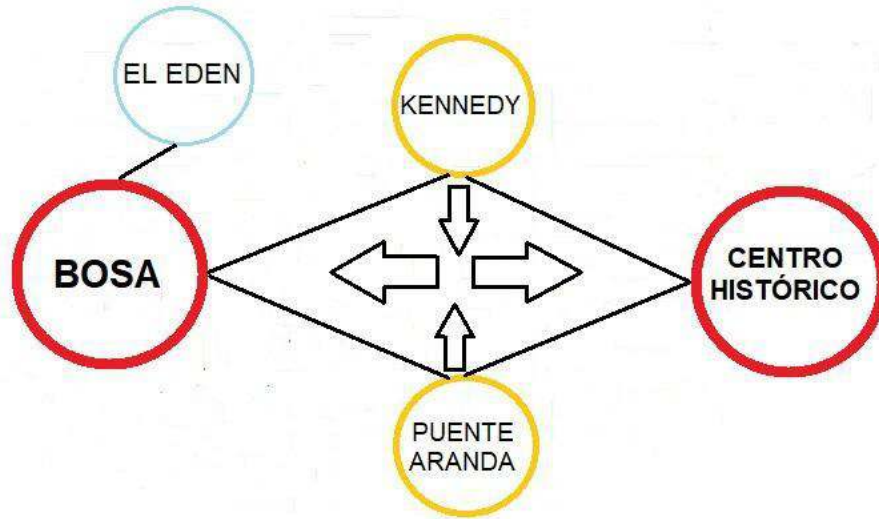
oficios, saberes, cocina tradicional, medicina tradicional, entre otros, que son producto del acervo de conocimientos. Estos dos niveles de referentes se interconectan, de diversas formas y bajo diferentes lógicas, a través de una infraestructura de equipamientos presentes en los barrios (Conectividad - café/naranja/amarillo), relaciones que son potencializadas a través de procesos de transmisión (Continuidad - azul), que involucran la tradición oral, los diálogos intergeneracionales, espacios pedagógicos, arte urbano, entre otros canales

En consecuencia, se trata de un territorio que cuenta con dos puntos de tensión, por un lado, la UPL CENTRO HISTÓRICO, y por el otro la UPL BOSA, cuyo centro fundacional como antiguo municipio autónomo son detonantes de manifestaciones e infraestructuras con trayectorias de más de 80 o 100 años, producto de comunidades relacionadas con ciertas élites sociales, que con el tiempo fueron migrando hacia otros contextos, pero cuya cultura material y acervo intangible pervive en la cotidianidad hoy en día. Para el caso de BOSA y SOACHA, se suma la memoria ancestral indígena, que ha hecho parte de los procesos, tanto arqueológicos, como de recuperación, llevados a cabo por los respectivos cabildos que, además, están vinculados de manera directa con varios de los elementos de la estructura ecológica principal, como el Río Tunjuelo y algunas zonas protegidas.

En medio de estos dos puntos de tensión, se encuentran las UPL PUENTE ARANDA y KENNEDY que, a diferencia de las anteriores, son producto de procesos de crecimiento planificado y espontáneo de la ciudad, a través de asentamientos mixtos de industria y residencia popular, por lo cual sus atributos son menos visibles, a la luz de la mirada que tradicionalmente se ha venido teniendo con respecto al patrimonio cultural de la ciudad, pero que están en consonancia con la EIP y el cambio de paradigma que posiciona al patrimonio cultural como espacio sociocultural que posibilita múltiples lecturas de atención, en lógicas de lectura horizontales y plurales.

Por su parte, la UPL EDÉN, está relacionada con el poder cohesionador del centro fundacional de BOSA, toda vez que su territorio se deriva de ese núcleo, lo cual se evidencia en el nombre de algunos de los entornos barriales, el origen de algunas familias, y algunas manifestaciones. Los atributos allí identificados parecieran ser los de menor fuerza, debido a las características de poblamiento, en su gran mayoría de origen ilegal, que con el paso del tiempo se han ido formalizando, gracias a esfuerzos de gestión colectiva por parte de las comunidades y la norma urbana que transforma los suelos rurales en urbanos, y se desarrolla en unidades residenciales de alta densidad.

Ilustración 26 Corema de relación territorial unidad UPL



Elaboración consultoría Patrimonio

Tabla 1 cantidad de barrios por Unidad Planeamiento Local UPL

UPL	barrios	afectados por colindancia	densidad patrimonial
Centro Histórico	42	7	4
Puente Aranda	35	13	3
Kennedy	26	14	2
Bosa	29	7	3
Edén	26	8	2

Elaboración consultoría Patrimonio

6. DENSIDAD PATRIMONIAL, EQUIPAMIENTOS Y BIENES MUEBLES EN TERRITORIO SUROCCIDENTAL

Densidad patrimonial

Entendiendo los entornos barriales como lugares habitados, transformados según las necesidades formales y simbólicas de sus comunidades que, a lo largo de su trayectoria en los territorios, han ido configurando un espacio vital de ocurrencia para sus cotidianidades, la densidad patrimonial se entiende como el acervo cultural, material e inmaterial que se ha venido acumulando a lo largo del tiempo, y que se mantiene vigente, como factor importante para la identidad y memoria local.

Se trata de uno de los conceptos manejados por parte del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), en el proceso de reconocimiento y valoración del patrimonio presente en las diversas localidades “...se entiende como la aglomeración de hechos, actividades cotidianas, memorias, manifestaciones y objetos que se han acumulado históricamente y que de alguna manera los grupos poblacionales han establecido como referente común y plantean su agencia como patrimonios integrados” (IDPC, Soporte teórico, metodológico y técnico para la activación de entornos patrimoniales p.22).

Teniendo en cuenta que se trata de un concepto cuya aplicabilidad se encuentra en construcción por parte del Distrito, el equipo de patrimonio de esta consultoría propuso al IDPC, adelantar la identificación de esta densidad patrimonial, a través del manejo de cuatro variables, que como ya se mencionó anteriormente, permiten agrupar los elementos identificados en los entornos barriales, siendo estas: Convergencia, Conectividad, Continuidad y Vecindad.

De estas variables, la que se hace más visible en los procesos de transformación urbana, es Conectividad, ya que ésta contempla la infraestructura presente en los barrios, relacionada con la memoria local, las manifestaciones culturales y las prácticas productivas, a través de edificaciones, parques, esquinas, vías, entre otros elementos que hacen parte de la vida cotidiana.

Infraestructura / Equipamientos para el desarrollo sociocultural de los barrios

Una de las variables topológicas trabajadas para el cálculo relacionado a la densidad patrimonial de los entornos barriales fue la Conectividad, para la cual se identificaron todos aquellos referentes materiales, que, entre inmuebles locales y espacios públicos, hacen las veces de cohesionador social en los entornos barriales. Tal como se mencionó en el apartado donde se expuso el corema territorial que resultó para la interpretación de las interacciones posibles entre las variables utilizadas, muchas de estas edificaciones, parques, plazoletas, cuadradas, etc., están insertos en la cotidianidad de los lugares, haciendo parte de la vida social y cultural, siendo espacios para el encuentro e intercambio.

Además, esta infraestructura hace las veces de dinamizador que permite el desarrollo socio cultural de los barrios, un desarrollo que sigue pautas locales, derivadas de tradiciones y costumbres, que validan este aspecto físico como condensador que posibilita la sostenibilidad de las manifestaciones y prácticas.

A su vez, el POT 555 de 2021 refuerza la permanencia de estos equipamientos dotacionales en el artículo 175 Permanencia y desarrollo del suelo dotacional. Incluye la posibilidad de su demolición y traslado, y las condiciones de incorporación de servicios sociales en edificaciones con otros usos. Advierte que en las edificaciones que no sean uso dotacional, los servicios del cuidado y de servicios sociales se podrán mezclar con otros usos del suelo, dando cumplimiento a condiciones ambientales y sanitarias para el adecuado funcionamiento del servicio, garantizando el cumplimiento de los estándares de calidad espacial del servicio social.

Ilustración 27 Tabla cantidad de equipamientos BIC en el territorio alternativa férrea

CATEGORIA DE USO	tipo	
Residencial	urbana	28
	campestre (haciendas)	6
Comercio y Servicios Generales	Plaza Mercado	1
Industrial	Fabricas Cerveza / Gaseosas	3
	Ferroviano	5
	Subestación eléctrica	1
Equipamiento Comunal	Educación Superior	1
	Educación Básica Media Técnica	4
	Culto (cementerio, monasterio, 2 iglesias)	4
Sectores de Interés urbanístico		2

Elaboración consultoría Patrimonio

En el plano a continuación se georreferencian sobre el trayecto férreo los barrios y sus equipamientos, con el objeto de establecer para las siguientes etapas del futuro proyecto de la línea 3 del metro, la importancia urbanística identificada en las matrices de mayor densidad patrimonial. Françoise Choay alude a la idea fundamental que subyace en el término de Patrimonio Urbano; este hace referencia al tejido urbano como un tipo específico de patrimonio que, expresado en otros términos, se trata de entender y reconocer a la “ciudad como patrimonio”. **Ver anexo 14.**

6.1 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Centro Histórico

Ilustración 30 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo Centro Histórico

UPL CENTRO HISTORICO				
TOTAL BARRIOS	42			
colindantes/afectados con el paso de la línea metro 3	7			
Densidad Patrimonial: sobre los atributos territoriales, se calcula la cantidad de				
CONVERGENCIA	de los 7 barrios hay 44 manifestaciones comunales			
	Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.			
CONECTIVIDAD	de los 7 barrios hay 55 manifestaciones comunales			
	Referentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.			
CONTINUIDAD	de los 7 barrios hay 30 manifestaciones comunales			
	Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias.			
VECINDAD	de los 7 barrios hay 24 manifestaciones comunales			
	Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano.			
nombre de los barrios contiguos al corredor férreo del metro				
	convergencia	conectividad	continuidad	vecindad
Usatama	13%	25%	25%	0%
Colseguros	50%	100%	0%	50%
Paoloquemao	150%	100%	175%	25%
El Liston	63%	150%	75%	150%
La Favorita	50%	250%	100%	150%
Santafe	125%	300%	200%	200%
Samper Mendoza	100%	450%	175%	25%
total atributos	4	8	4	4
total manifestaciones	44	55	30	24
densidad patrimonial corredor UPL	1100%	688%	750%	600%



MOVILIDAD
Elaboración consultoría Patrimonio
Instituto de Desarrollo Urbano

El devenir de los procesos urbanos que ha tenido la ciudad hacia este sector, desde finales del siglo XIX, ha configurado una serie de lógicas para habitar el territorio, que con el tiempo se han venido transformando, como consecuencia de migraciones que han permitido el tránsito y/o asentamiento de diversas personas, provenientes de diversas zonas del país, especialmente de Cundinamarca, Tolima y Boyacá, trayendo consigo saberes, tradiciones y costumbres, que aún permean, luego de casi un siglo, la cotidianidad en algunos puntos de los barrios afectados por el proyecto.

Como eje central para las lógicas de poblamiento, se encuentra la antigua Estación de la Sabana, cuyo emplazamiento generó una serie de dinámicas poblacionales que transitan entre la residencia, el comercio y el hospedaje temporal, tres dinámicas aún vigentes en los barrios en cuestión, siendo un caso excepcional, el que se presenta en la Unidad residencial de Colseguros, que por su estratificación y carácter privado en todas sus zonas, se observa como un caso aparte, pues sus dinámicas sociales son prácticamente aisladas de la cotidianidad de los demás barrios de la zona.

De los demás barrios analizados, los que mantienen mayormente la vocación residencial, son El Listón, La Favorita y Samper Mendoza, permaneciendo el perfil obrero y popular de sus primeros habitantes, cuya memoria transita una gran variedad de lógicas constructivas, muchas de ellas de autoconstrucción y adecuaciones eclécticas, que con el paso de los años han generado una lectura asincrónica de las diversas cuadras y que, poco a poco, se han ido articulando con las construcciones industriales hoy en desuso o adecuadas para nuevos usos. Varias de las familias residentes son propietarios que han estado en estas casas por dos generaciones, la mayoría de ellos trabajan y/o estudian en otros sectores de la ciudad, a excepción de los pocos que tienen algún negocio pequeño como misceláneas, tiendas, minimercados, entre otros.

Ilustración 31 Escena cotidiana en tienda del Barrio Samper Mendoza



Fotografía cortesía familia Vanegas

Para el caso de El Listón, Samper Mendoza y La Favorita, los núcleos familiares con mayor tradición se conocen y relacionan entre sí, permitiendo la vigencia de algunas manifestaciones inmateriales, en su mayoría de carácter religioso y festivo, como es el caso de los bazares, que para el caso del barrio Samper Mendoza son el lugar para el reencuentro periódico y el diálogo intergeneracional. A nivel religioso, las épocas de diciembre y Semana Santa permiten la interacción social en las dos parroquias más importantes del sector: Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa (K68 B 24 30) y San Pedro Claver (CI 22 B 25 70), ambas ubicadas en el barrio Samper Mendoza.

Otra de las manifestaciones religiosas importantes es la celebración en honor a la Virgen del Carmen, patrona de los transportadores, que además de ser una permanencia de la antigua presencia ferroviaria del sector, está vigente en el imaginario colectivo local, debido a que gran parte de la población está relacionada, de una manera u otra al transporte. Es ese transporte el que dinamiza la segunda dinámica poblacional mencionada, el comercio.

En el sector, además de las diversas tiendas de barrio, panaderías, misceláneas y restaurantes, se cuenta con dos de las plazas de mercado más importantes de este sector de la ciudad: Paloquemao y Samper Mendoza, la primera, como uno de los puntos de abastecimiento de mercado fresco, y el segundo, como espacio cultural que se ha posicionado como uno de los más relevantes para el conocimiento de la medicina tradicional a través de hierbas. Ambas plazas, cuentan además con espacios de restaurantes, donde se puede observar esas permanencias campesinas como la preparación y consumo de gallina, lechona, fritanga y tamales.

Ilustración 32 Publicidad en redes sociales de las plazas de Mercado de Paloquemao y Samper Mendoza



ALCALDÍA MAYOR
Fuente reuniones comunidad

La interacción entre el comercio y los residentes tradicionales, ha generado otra manifestación que permite el encuentro y la interacción social en el espacio público, como son los torneos deportivos, entre los que se destacan los octogonales de fútbol y microfútbol, siendo el de mayor renombre el del barrio Samper Mendoza, que junto con el del Olaya, son de los más tradicionales de la ciudad, cuya memoria se remonta hasta la tercera década del siglo XX, y de cuyos equipos han resultado jugadores relevantes para el fútbol nacional, como Alfonso Cañón.

Con relación a la tercera dinámica poblacional mencionada, es decir, la vocación de hospedaje temporal, se encuentra el barrio La Favorita, otrora sector exclusivo de la ciudad, que ofrecía una alternativa de vivienda, lejos del centro, donde tuvieron residencia personalidades como Oreste Sindici, el Magistrado Luis Orlando Gacharná, el Almirante Carrizosa, entre otros personajes de la primera mitad del siglo XX, además de tener hoteles de lujo como el Hotel Francés y el Hotel la Estación, este último en el hoy conocido edificio Pedraza. Posteriormente, las dinámicas de la ciudad generaron migraciones, que trajeron consigo una transformación del barrio, que poco a poco fue acogiendo hoteles de bajo costo, para los transportadores que, en camiones, traen productos desde diversas zonas del país. Esta dinámica ha posicionado en el imaginario colectivo local la llamada calle de los hoteleros, ubicada en la calle 18 entre carreras 15 y 16, con hoteles ya tradicionales como El Sitio de Don Aquilino Amado (CI 18 15 57) y Siboney (CI 18 15 39).

El caso del barrio Santafé presenta algunas particularidades en términos de manifestaciones, debido a las características socioculturales que trajo consigo la creación de la Zona Especial de Servicios de Impacto, a través de la cual llegaron al lugar comunidades ajenas a las tradiciones propias de la zona residencial, que poco a poco, han ido configurando sus espacios cotidianos a través de procesos de empoderamiento y reivindicación, con proyectos artísticos y culturales, liderados por colectivos como El Olimpo (Av. Caracas 20 15), Red Comunitaria Trans (CI 20 16 A 76) y Las Callejeras (K 17 20 05), y que se hacen visibles en las sedes físicas de cada una de estas organizaciones, que incluyen espacios para talleres, exposiciones y presentaciones, además de otros lugares del sector como el Centro Cultural y Artístico El Castillo (CI 23 14 19) y diversos muros cercanos a la Av. Caracas donde se han realizado murales en proyectos conjuntos con artistas urbanos relevantes como Toxicómano, Callejero y Perversa Land. Entre los proyectos culturales de relevancia se pueden mencionar: La Memoria del Santafé florece (2022)¹, Atrapasueños Timiza-Rompiendo Fronteras. Taller de Sueños para construcción de mural (2019)², Píntela que yo se la coloreo (2016)³, Callejeando. Somos barrio (2019)⁴.

Ilustración 33 Carteles de eventos culturales Barrio Santafé



Fuente reunión líderes barriales

Un proyecto de infraestructura, de las dimensiones y envergadura del presente, deberá impactar el aspecto físico de los barrios en cuestión, algunos de manera tangencial, como es el caso de Colseguros y Paloquemao, mientras que, en otros casos, como el Barrio Santafé, la afectación implica pérdida por demolición, de parte de los entornos urbanos donde se desarrolla la vida cotidiana de las comunidades habitantes. Según lo observado,

¹ Beca Convocatoria Festival de las Artes Valientes. Arte y Espacio Público 2022. Instituto Distrital de las Artes –Idartes y Secretaría Distrital del Hábitat.

² En el marco del 45 Salón Nacional de Artistas, curaduría: El revés de la Trama

³ Proyecto de red Comunitaria Trans con el apoyo de Bogotá Graffiti Tour

⁴ Proyecto del colectivo Las Callejeras, con el apoyo de la Facultad de Artes de la Universidad de los Andes.

es lógico suponer que la afectación sería menor, para el caso en que la línea de trazado sea subterránea, pues de esta manera el contexto físico se mantendría, mientras que, para el caso de un trazado elevado, traería nuevos elementos que irrumpen de manera contundente los espacios cotidianos, incidiendo en los recorridos diarios, fluidos visuales y ambientes específicos de los entornos barriales.

Sin embargo, este tipo de proyectos para interconectar ciudad y permitir los flujos de personas, traen consigo beneficios para la dimensión inmaterial del patrimonio, ya que todas las manifestaciones podrían, por un lado, tener una mayor visibilidad en la ciudad, además de permitir el acceso desde otros contextos, que potencialmente podrían aportar y enriquecer las experiencias y procesos locales, además de permitir la satisfacción de los derechos culturales de los bogotanos para el disfrute de su diversidad cultural. Todo esto aporta a la optimización de la red de valores patrimoniales presentes en la Estructura Integradora de Patrimonios identificada para el conjunto de los barrios afectados en esta UPL por el proyecto.

La UPL Centro Histórico es la que tiene mayor presencia de bienes muebles, nueve (9) en total, identificados en los barrios El Listón, Santa Isabel, Voto Nacional, Ricaurte y La Favorita.

Relacionado con la memoria ferroviaria, se identificó en Escudo de Colombia, que se encuentra adosado a la fachada principal de la Estación de la Sabana (Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional). Se trata de un trabajo en piedra, elaborado entre 1913 y 1917 por Colombo Ramelli, uno de los artistas decorativos más importantes del país para principios del siglo XX. Por su fecha de elaboración, es considerado Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, cobijado por la Resolución 395 de 2006 (22 de marzo). A nivel distrital no cuenta con un acto administrativo que lo declare en este ámbito territorial, pero sí se encuentra incluido en el inventario del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural con número de identificación 533.

Asociados a la Basílica Menor del Voto Nacional (Bien de Interés Cultural del ámbito nacional) se encuentran las campanas y el reloj de dicho inmueble que, si bien no cuentan con acto administrativo que las declare, si están incluidos como bienes muebles, en el inventario del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, para el caso de las campanas con el número 121, y para el del reloj, con el 233.

Con relación a bienes muebles de carácter conmemorativo, se identificaron:

- En el parque frente a la Basílica Menor del Voto Nacional, el Obelisco a los Mártires de la Patria, incluido en el inventario de bienes muebles del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural con el número 12, declarado bien de interés cultural del ámbito distrital, mediante Res. SDP 035 de 2006 y, por su fecha de elaboración (1872-1880), cobijado por la Res. 395 de 2006 (22 de marzo) bien de interés cultural del ámbito nacional. El

diseño fue elaborado por el arquitecto Thomas Reed (Saint Croix, Dinamarca 1817 – Santiago de Guayaquil, Ecuador, 1878), quien, entre otros, fue el constructor de importantes edificios como el Capitolio Nacional y el Panóptico de Cundinamarca, sede hoy del Museo Nacional). El proyecto fue ejecutado por el escultor Mario Lambardi (Porto Santo Stefano, Italia 1952 – San José, California 1915), precursor de la escultura conmemorativa en Colombia.

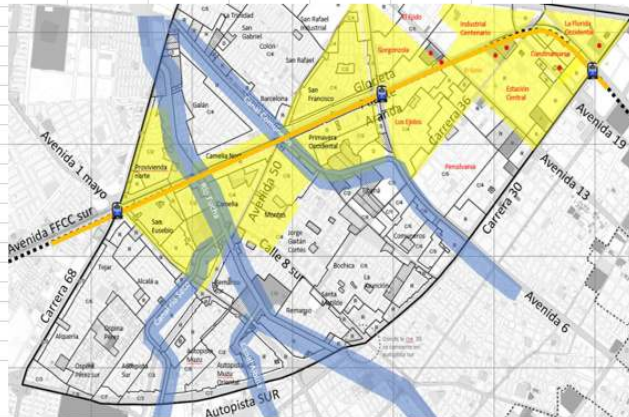
De otros temas se encontraron los siguientes bienes muebles:

- Adosado a la fachada principal del Teatro San Jorge, Bien de Interés Cultural del ámbito distrital, ubicado en el barrio La Favorita, se encuentra adosado un relieve en piedra con el título Erato, incluido en el inventario del IDPC con el número 533. Erato es, en la mitología griega, la musa de la poesía amorosa. Elaborado en 1938 por el artista colombiano Bernardo Vieco (Medellín, 1886 – Medellín, 1965), uno de los pioneros del Art Deco en el país, y referente de las artes decorativas.

6.2 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Puente Aranda

Ilustración 34 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo Puente Aranda

UPL PUENTE ARANDA				
TOTAL BARRIOS	35			
total barrios colindantes/afectados con el paso de la línea metro 3 Soacha Bogota	13			
<i>de los 35 barrios hay 7 "viejos" de 1932 a 1965 en la punta norte de la UPL</i>				
Densidad Patrimonial: sobre los atributos territoriales, se calcula la cantidad de manifestaciones				
CONVERGENCIA	de los 13 barrios hay 45 con manifestaciones comunales Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.			
CONECTIVIDAD	de los 13 barrios hay 38 con manifestaciones comunales Preferentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.			
CONTINUIDAD	de los 13 barrios hay 19 con manifestaciones comunales Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias.			
VECINDAD	de los 13 barrios hay 20 con manifestaciones comunales Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano.			
nombre de los barrios contiguos al corredor férreo del metro				
	convergencia	conectividad	continuidad	vecindad
Florida Occidental	63%	75%	25%	25%
Industrial Centenario	100%	50%	50%	75%
el Ejido	13%	0%	0%	25%
Gorgonzola	63%	100%	25%	50%
San Francisco	0%	25%	0%	25%
La Camelia	50%	25%	25%	50%
Provienda Norte	0%	0%	0%	25%
Primavera Occidental	25%	50%	25%	50%
San Eusebio	38%	100%	0%	25%
Montes	50%	200%	175%	50%
Cundinamarca	75%	100%	25%	25%
Estacion Central	38%	125%	100%	50%
Centro Nariño	50%	100%	25%	25%
total atributos	4	8	4	4
total manifestaciones	45	38	19	20
densidad patrimonial corredor UPL	1125%	475%	475%	500%



MOVILIDAD
Elaboración consultoría Patrimonio
Instituto de Desarrollo Urbano

Ilustración 35 Sector No. 2 Fabrica ANDINA / BAVARIA

FOTOGRAFIA ARCHIVO :



FECHA DE ACTUALIZACION : 10-Jun-03



Fuente Ficha valoración IDPC

En esta UPL se identificó un bien mueble, ubicado en el barrio Estación Central, y un conjunto de objetos relacionados con las antiguas empresas y fábricas que funcionaron en el barrio Florida Occidental.

A nivel de bienes de interés cultural mueble, del ámbito distrital, se identificó, en el barrio Estación Central, el busto a Pedro León Trabucci (AC 19 KR 34) declarado mediante Res. SCRD 360 de 31 de julio de 2020. Trabucci fue un sacerdote salesiano que trabajó por los desprotegidos en la década de 1960. Hoy en día, los recicladores del sector reconocen por ese apellido, al corredor férreo de la calle 19 y la cooperativa de recicladores más grande del barrio, lleva igualmente ese nombre. El monumento fue elaborado en 1980 por el escultor colombiano Fernando Alfonso Montañez y Montañez (Bogotá 1920 – 2015), discípulo de Luis Alberto Acuña y José Domingo Rodríguez en la Facultad de Artes de la Universidad Nacional.

En algunos espacios y edificios del barrio Florida Occidental, se encuentran objetos relacionados con las industrias que funcionaron allí durante la década de 1960, tales como maquinarias, utensilios y herramientas que, si bien están hoy en desuso, son reconocidos por parte de la comunidad como referentes de la memoria del lugar, relacionada con su origen obrero. Por otra parte, los murales de las fachadas externas del Colegio España, en el Barrio Cundinamarca, son igualmente reconocidos como parte importante de la narrativa del barrio, no solo por sus temáticas, sino, sobre todo, por la participación activa de los estudiantes y sus familias, en su elaboración.

La configuración del territorio de la UPL Puente Aranda, es producto de la necesidad industrial de la ciudad a partir de la cuarta década del siglo XX, durante la expansión de Bogotá hacia el sur, proceso urbanístico que desaparecería el antiguo Puente de Aranda, para dar paso a la construcción de la Avenida de Las Américas⁵ uniéndose con la carrera 13 en la actual Carrera 50, dividiéndose en dos vías, la Calle 13 rumbo a Fontibón y Las Américas hacia Bogotá. El crecimiento industrial, y los necesarios espacios residenciales, empezaron a darse de manera acelerada, teniendo como eje desarrollo socioeconómico pequeñas empresas manufactureras, llegando a ser el segundo sector de Bogotá declarado como Zona Industrial, luego de Chapinero (1954), pasando a ser el epicentro industrial de la Capital, lo que explica el porqué de nombres para los barrios como El Ejido e Industrial Centenario.

Contrario a lo que ocurre con Centro Histórico y Bosa, cuyo origen está ligado directamente a centros fundacionales, Puente Aranda, al igual que la UPL Kennedy, son contextos que se gestaron debido a necesidades de expansión de la ciudad, específicamente para la industria, siendo este un factor a tener en cuenta, ya que los procesos socioculturales

⁵ Proyecto gestado y promovido por la Sociedad Colombiana de Arquitectos

vivididos, son diferentes en términos las características poblacionales, de un origen obrero y campesino, proveniente de otros contextos como Cundinamarca, Boyacá, Tolima y Santander.

Se encuentran entornos barriales, que a pesar de contener bienes de interés cultural tan importantes como la Cervecería Andina (Florida Occidental), el Colegio Salesiano León XIII (Industrial Centenario) y la Fábrica de Vinos Bodegas Añejas (El Ejido); presentan una densidad patrimonial baja, producto de unas dinámicas socioculturales que parecieran ir desvaneciéndose a medida que pasa el tiempo, producto de fenómenos como la migración y el despoblamiento de los lugares.

Se destacan los barrios Montes, Estación Central y Cundinamarca, como ejes dinamizadores de parte de las manifestaciones inmateriales presentes en este sector de la ciudad, debido a la presencia de habitantes con dos generaciones de antigüedad, que han permitido la transmisión de parte de la memoria de estos barrios, ligada, en gran parte, a procesos de autoconstrucción y la religión (Montes y Cundinamarca).

Por su parte, la memoria industrial se puede observar en la permanencia de oficios como la ornamentación y soldadura (Industrial Centenario), las marmolerías y mecánica para maquinaria industrial (Cundinamarca), este último, de gran relevancia, debido a las formas y dinámicas particulares en que se ha transmitido, permitiendo a algunos talleres tener más de sesenta años de existencia, fabricando sus propios repuestos para, por ejemplo, la reparación de maquinaria agrícola antigua, como los tractores, siendo muy buscados por los coleccionistas de todo el país. Igualmente se pueden observar oficios como zapatería y carpintería, con técnicas tradicionales en el barrio La Camelia.

A pesar de ser entornos barriales con una escasa infraestructura, en términos de espacio público y centros socioculturales, los deportes, y entre estos el microfútbol, son los espacios para la cohesión social, siendo muy fuertes los campeonatos en los barrios Cundinamarca, Florida Occidental, Industrial Centenario, y San Eusebio. Se destacan otras manifestaciones.

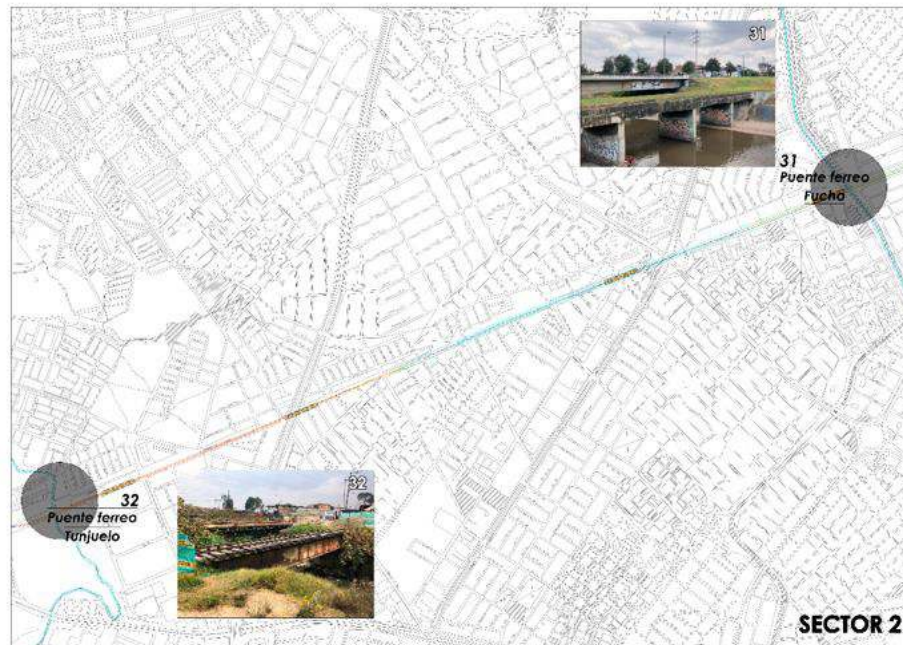
Según lo anterior, se puede deducir que el proyecto no pone en tensión entornos de grandes acervos patrimoniales, sino que va a interactuar con contextos socioculturales débiles patrimonialmente, cuya interconexión con la ciudad, puede traer grandes beneficios para fortalecer las pocas manifestaciones presentes.

Recientemente, en la EIP se incluyen las obras de ingeniería, con lo cual los dos puentes que cruzan los ríos Fucha y Tunjuelo ingresan a ser parte del componente BIC del distrito, siendo al mismo tiempo componentes del conjunto de bienes ferroviarios de la nación. Urbanísticamente hacen parte de la conexión de la red férrea, pero una vez en desuso, los puentes son solo unas estructuras que relatan una época, obsoletas. Dentro de las acciones

de gestión urbanística y espacio público, seguramente podrán revitalizarse para convertirse en elementos peatonales, integradores de sectores colindantes.

De acuerdo con la opción seleccionada, subterránea, no tendrá ninguna afectación sobre las estructuras de los dos puentes. Como quedan dentro de la zona de influencia de los 500 mt de la mejora de espacio público, quedarán incluidos en las obras de renovación urbana del entorno.

Ilustración 36 Sector No.2 Patrimonio Ingeniería

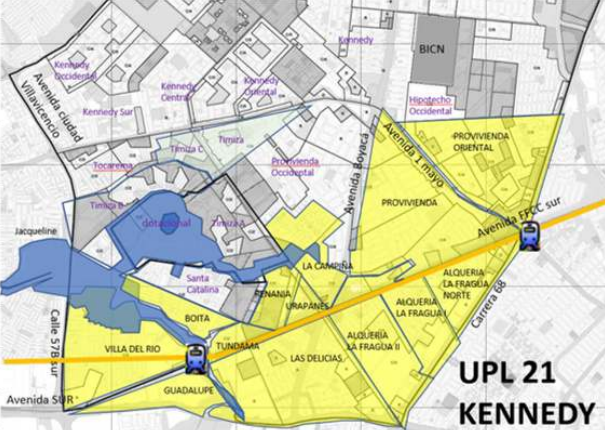


Elaboración consultoría Patrimonio

6.3 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL Kennedy

Ilustración 37 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo UPL Kennedy

UPL KENNEDY				
TOTAL BARRIOS	26			
total barrios colindantes/afectados con el paso de la línea metro 3 Soacha Bogotá	14			
Densidad Patrimonial: sobre los atributos territoriales, se calcula la cantidad de manifestaciones				
CONVERGENCIA	de los 14 barrios hay 30 manifestaciones comunales			
	Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.			
CONECTIVIDAD	de los 14 barrios hay 58 manifestaciones comunales			
	Referentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.			
CONTINUIDAD	de los 14 barrios hay 22 manifestaciones comunales			
	Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias.			
VECINDAD	de los 14 barrios hay 8 manifestaciones comunales			
	Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano.			
nombre de los barrios contiguos al corredor férreo del metro				
	convergencia	conectividad	continuidad	vecindad
Provienda Oriental	25%	200%	25%	0%
Provienda	25%	25%	50%	0%
NY	13%	75%	25%	0%
La Campiña	13%	125%	50%	0%
Urapanes	0%	125%	25%	0%
Renania	0%	75%	0%	0%
Tundama	63%	100%	50%	0%
Villa del Río	88%	200%	125%	100%
Guadaupe	13%	25%	0%	50%
Las Delicias	25%	200%	50%	50%
Alquería La Fragua I	0%	0%	0%	0%
Alquería La Fragua II	0%	0%	75%	0%
Alquería La Fragua norte	63%	25%	50%	0%
Boita	50%	275%	25%	0%
total atributos	4	8	4	4
total manifestaciones	30	58	22	8
densidad patrimonial corredor UPL	750%	725%	550%	200%



Elaboración consultoría Patrimonio

Al igual que para el caso de la UPL Puente Aranda, Kennedy es producto de unas dinámicas expansión de la ciudad, teniendo como referencia el antiguo aeropuerto de Techo. Se trata de entornos barriales de origen popular y obrero, debido a proyectos que buscan soluciones de vivienda para una población de escasos recursos, que hacía parte de los frentes productivos más importantes de la ciudad. de estos proyectos el más relevante en la zona de estudio fue el desarrollado por la Central Nacional Provienda (Provienda y Provienda Oriental). Otros ejemplos relevantes de esta colonización obrera fueron el barrio La Campiña, de trabajadores ferroviarios (Ferrocaja), y los procesos de autoconstrucción organizada que se dieron para los barrios Villa del Río y Las Delicias.

De esas dinámicas de poblamiento, para la configuración de los barrios en estudio, el caso más interesante, en términos de organización social, y transmisión de esa memoria dignificada, es el proyecto de la llamada Sociedad Mutuaria de Autoconstrucción La Fragua,

apoyada desde sus inicios por Yolanda Martínez de Samper y su esposo, el arquitecto German Samper Gnecco, quien aportó todos sus conocimientos para la construcción de lo que sería el barrio La Fragua (1958), pionera de la vivienda popular en el país, barrio cuyas dinámicas de memoria son producto de la permanencia aún de 19 núcleos familiares de los fundadores, que por dos generaciones han mantenido vigente las historias y narraciones propias de este interesante proceso de autoconstrucción.

Sin embargo, las dinámicas propias de la ciudad, y los cambios generacionales, han hecho que gran parte de la población haya migrado, o en su defecto, continúan habitando pero teniendo sus actividades laborales y educativas en otros sectores de la ciudad, convirtiéndose en barrios de habitación, trayendo como consecuencia, la no consolidación de manifestaciones, sumado a una débil infraestructura relacionada con temas socioculturales, más allá de los religiosos, que a pesar de la fuerte presencia de nuevas iglesias de otros credos, aún pervive en tradiciones como Semana Santa y Navidad, teniendo como eje las parroquias católicas Ascensión del Señor (Nueva York), Santos Cirilio y Metodio (Renania), Madre de la Divina Providencia (Provienda Oriental) y san Simón Stock (Villa del Río).

Algunos oficios tradicionales se resisten a desaparecer, en pequeñas industrias y talleres, varios de ellos con más de dos generaciones de tradición, donde se custodia saberes transmitidos de padres a hijos, y que se convierten en permanencias de opción de vida desde el quehacer artesanal y/o semi industrial. Es el caso de la elaboración de banderas, carpas para camiones, y marroquinería en el barrio Villa del Río, las vidrierías del barrio Las Delicias, y la reparación de televisores y radios antiguos en Alquería La Fragua, donde se mantiene, igualmente, el oficio de la albañilería tradicional y la comercialización de textiles.

La estructura ecológica principal, como parte de la Estructura Integradora de Patrimonio presente en los entornos barriales, presenta para esta UPL un espacio importante para la recuperación de las riberas del río Tunjuelo en el Barrio Las Delicias, y la creación de huertas comunitarias, a través de proyectos como Memoria Alimentaria (Villa del Río) y Las Cunitas (Las Delicias).

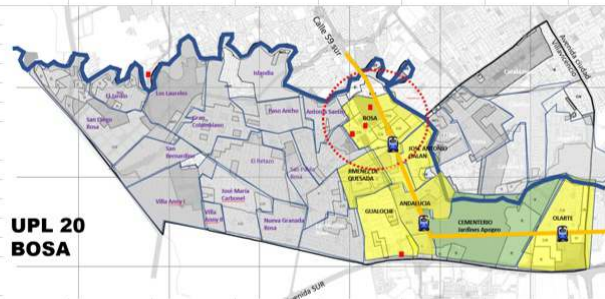
Al igual que en gran parte de este sector suroccidental de la ciudad, los entornos barriales en estudio presentan una fuerte actividad alrededor del fútbol que, a través de la organización de campeonatos, han sido el motivo para la gestión y adecuación de canchas en los diversos parques del sector, y de paso, cohesionar a las comunidades. De estos campeonatos los más relevantes son los de los barrios Nueva York, Villa del Río y Boitá.

Según lo anterior, y al igual que la UPL Puente Aranda, se puede deducir que el proyecto no pone en tensión entornos de grandes acervos patrimoniales, sino que va a interactuar con contextos socioculturales débiles patrimonialmente, cuya interconexión con la ciudad, puede traer grandes beneficios para fortalecer las pocas manifestaciones presentes.

6.4 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL BOSA

Ilustración 38 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo

UPL BOSA				
TOTAL BARRIOS	29			
total barrios colindantes/afectados con el paso de la línea metro 3 Soacha Bogotá	7			
Densidad Patrimonial: sobre los atributos territoriales, se calcula la cantidad de manifestaciones presentes.				
CONVERGENCIA	de los 7 barrios hay 35 manifestaciones comunales Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.			
CONECTIVIDAD	de los 7 barrios hay 76 manifestaciones comunales Referentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.			
CONTINUIDAD	de los 7 barrios hay 43 manifestaciones comunales Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias.			
VECINDAD	de los 7 barrios hay 19 manifestaciones comunales Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano.			
nombre de los barrios contiguos al corredor férreo del metro				
	convergencia	conectividad	continuidad	vecindad
Olarte	50%	225%	150%	75%
Andalucía	50%	75%	25%	25%
Jose Antonio Galán	75%	300%	75%	25%
Argelia II	0%	75%	25%	25%
Centro Histórico (Bosa Central)	200%	825%	750%	250%
Jimenez de Quesada	25%	250%	50%	25%
Gualoche	38%	150%	0%	50%
total atributos	4	8	4	4
total manifestaciones	35	76	43	19
densidad patrimonial corredor UPL	875%	950%	1075%	475%



DE BOGOTÁ D.C.
Elaboración consultoría Patrimonio
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

El hecho de que Bosa cuente con centro fundacional de origen hispánico, y su devenir como municipio independiente, para luego haber sido incorporado al Distrito Capital, evidencia en su territorio una gramática que contiene una serie de elementos compositivos que, en diversos niveles, aportan a las dinámicas socioculturales, presentándose relaciones y puestas en tensión que, en parte, difieren de lo ocurrido en las demás UPL relacionadas con el proyecto en cuestión. En este sentido, la narrativa encontrada, relaciona una serie de manifestaciones y referentes de memoria que, en gran parte, evocan esa autonomía territorial de otrora, siendo un factor muy importante para comprender los proyectos de organizaciones culturales y sociales que, como la Corporación Quinua, se han concentrado en la recuperación de memoria en los diversos barrios.

Se trata de un territorio que tiene como eje central el llamado Parque Fundacional, desde el cual se deriva el Centro Histórico, en cuyo marco y manzanas aledañas, se encuentra gran parte del patrimonio material inmueble que cuenta con una declaratoria, especialmente el templo doctrinero, hoy parroquia de San Bernardino. Se trata de un espacio de encuentro vital entre las comunidades en medio de su cotidianidad, es allí el espacio físico donde se

dan cita, año tras año, manifestaciones muy relevantes para el patrimonio cultural inmaterial tales como las procesiones de Semana Santa, bazares, y eventos propios de la recuperación de memoria ancestral muisca, liderados por el Cabildo Muisca, tales como el festival Jizca Chia Zhue, el Inti Raymi y el Kalustrinda, entre otros.

Igualmente, en esa cotidianidad se reconocen espacios de ocurrencia como las plazas de mercado en el Centro Histórico y Jiménez de Quesada, el Rancho de Jorge, donde la memoria del otrora municipio reposa como acervo importante para las nuevas generaciones, no solo a través de las reproducciones de fotos antiguas que el propietario mantiene en las paredes de este establecimiento comercial, sino también por la permanencia de bebidas ancestrales y el juego del tejo.

Este eje central se relaciona, en una primera esfera de relación, con los barrios Olarte y Jiménez de Quesada, dos de los más antiguos de esta UPL, en los cuales también se encuentran referentes muy relevantes para la memoria de este territorio, con la presencia de la comunidad claretiana y su papel protagónico en el devenir sociocultural de las comunidades, y que, junto con las Hermanas de la Visitación, cuyo legado para la cocina tradicional es innegable.

Es además un espacio de una gran actividad cultural, que es producto de del esfuerzo colectivo de varias colectividades y organizaciones que, como la Corporación Quinoa, la Mesa de Circo, la Fundación Comunidad en Movimiento, entre otras, han generado y desarrollado proyectos en áreas como la oralidad, teatro, música y danza, que hacen las veces de elemento cohesionador de sentido en el territorio, ya que sus escenarios, no son solo el centro, sino también los espacios públicos de los diversos barrios alejados de ese centro fundacional. Esta dinámica activa y consciente del acontecer cultural en el territorio, también es evidente en el espacio público, con una cantidad importante de murales realizados en el marco de eventos impulsados por colectivos como el Colectivo Anatema, quienes, a través del grafiti, no solo generar espacio para el deleite estético, sino también, aprovechan para comunicar, entre otros temas, la memoria de Bosa.

En una segunda esfera de relación, debido a la distancia con el centro, se encuentra el barrio José Antonio Galán, con tradiciones religiosas de relevancia, lideradas desde la iglesia de El señor de la Divina Misericordia (K 78 J 58 M 10 sur), entre las que se destaca la celebración al Señor de los Milagros, la Inmaculada Concepción, y Nuestra Señora de Fátima. Por su parte, los barrios con menos densidad patrimonial son Andalucía, Argelia II y Gualoche, cuyas manifestaciones se relacionan con espacios físicos como los salones comunales y los diversos parques, donde la actividad deportiva, los bazares y encuentros folclóricos, son el espacio para el reencuentro comunitario, en los cuales la comida tradicional como los tamales, son detonantes de diálogos intergeneracionales.

Como ya se ha mencionado para las UPL trabajadas, un proyecto como este, es lógico que impacte el aspecto físico de los entornos barriales, claro que esta afectación, según el

trazado propuesto, se realizaría haciendo uso de las vías ya existentes, sin irrumpir en las zonas construidas, lo cual permite la continuidad y permanencia de todos los elementos constitutivos relacionados con la densidad patrimonial identificada.

En esta UPL se identificaron cuatro (4) bienes muebles, ubicados en los barrios Bosa Centro y Gualoche.

En Bosa centro, específicamente, en la plaza fundacional, se identificó una Cruz Atrial, que corresponde al antiguo conjunto doctrinero del templo de San Bernardino, datado en el siglo XVII. Se encuentra incluido en el inventario de bienes muebles del IDPC, con el número 481. Junto al templo, son los únicos elementos que se mantienen, relacionados con la evangelización del que fuera, durante la colonia, Pueblo de Indios. Por su época de elaboración, esta cobijado por la Resolución 395 de 2006 (22 de marzo), como Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional.

Igualmente, en Bosa Central, se identificó, asociado al inmueble Colegio Claretiano, una escultura adosada que representa a Antonio María Claret, incluido en el inventario de bienes muebles del IDPC con el número 483. Claret fue un religioso canonizado en 1950 y patrono de la comunidad claretiana. No cuenta con acto administrativo que lo declare bienes de interés cultural en ninguno de los ámbitos posibles según la normatividad vigente.

A 90 metros de la Estación del Tren de Bosa, hacia el noroccidente, se encuentra una imagen de la Virgen del Carmen, emplazada en el espacio público. Se trata de la evidencia material de un culto vivo, relacionado con la cultura ferroviaria. Igualmente, se observa, hacia el costado norte de la mencionada estación, otra imagen de culto vivo, una advocación a la Virgen Inmaculada, emplazada con placa en su pedestal, en la cual se lee:

“EN POSTUMO HOMENAJE

A LA SANTÍSIMA VIRGEN

LA JUNTA PROVIRGEN

ROGELIO BARRAGAN

LUIS E CANTOR

JUVENAL RODRÍGUEZ

JOSE MANUEL CANTOR CH

JOSÉ MAYORGA

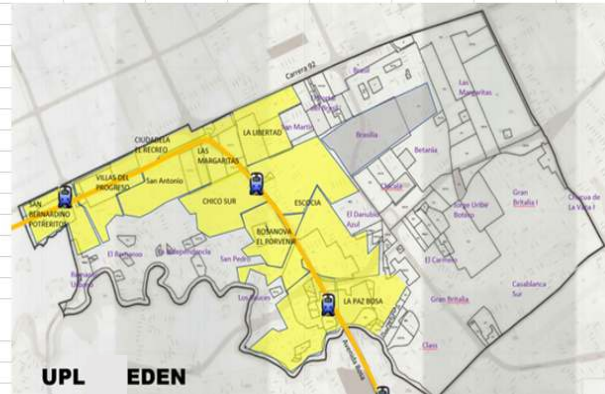
DIC. 7 – 1979”

Ambas imágenes se encuentran relacionadas con la manifestación relacionada con la celebración a ambas advocaciones, el 16 de julio para la Virgen del Carmen, y el 8 de diciembre. Su dinamización se da gracias a celebraciones eucarísticas y procesiones.

6.5 ENTORNO BARRIAL - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial UPL EDEN

Ilustración 39 Matriz densidad patrimonial barrios colindantes corredor férreo

UPL EL EDEN				
TOTAL BARRIOS	26			
total barrios colindantes/afectados con el paso de la línea metro 3 Soacha Bogota	8			
Densidad Patrimonial: sobre los atributos territoriales, se calcula la cantidad de manifestaciones				
CONVERGENCIA	de los 8 barrios hay 44 manifestaciones comunales Puntos comunes donde se encuentran las memorias e identidades locales.			
CONECTIVIDAD	de los 8 barrios hay 38 manifestaciones comunales Referentes de infraestructura que une a las personas entre sí (habitantes y visitantes) con esas memorias e identidades del entorno barrial.			
CONTINUIDAD	de los 8 barrios hay 25 manifestaciones comunales Procesos al interior de las comunidades, desarrolladas en el territorio, para la transmisión de esas identidades y memorias.			
VECINDAD	de los 8 barrios hay 12 manifestaciones comunales Características espaciales del territorio que contribuyen a las manifestaciones del entorno urbano.			
nombre de los barrios contiguos al corredor férreo del metro				
	convergencia	conectividad	continuidad	vecindad
La Paz Bosa	50%	75%	50%	25%
Escocía	38%	75%	50%	50%
Bosanova El Porvenir	88%	125%	100%	50%
Chico Sur	75%	175%	50%	50%
La Libertad	63%	100%	50%	0%
Las Margaritas	50%	100%	75%	50%
Ciudadela El Recreo	63%	200%	125%	50%
Villas del Progreso	38%	75%	50%	0%
San Bernardino Potreritos	88%	25%	75%	25%
total atributos	4	8	4	4
total manifestaciones	44	38	25	12
densidad patrimonial corredor UPL	1100%	475%	625%	300%



Elaboración consultoría Patrimonio

Los entornos barriales estudiados, tienen un vínculo bastante notorio con Bosa, debido a que varios de ellos hacían parte de la antigua UPZ, por este motivo, su origen reúne características relacionadas con el vínculo a ese centro fundacional, pero a su vez, son producto, para el caso por ejemplo de San Bernardino Potreritos, de procesos de apropiación de terrenos que posteriormente se han venido legalizando, con todas las implicaciones que esto acarrea a nivel sociocultural. Son barrios que, por su situación geográfica y características del entorno urbano, han sufrido de escases de transporte, déficit de espacios públicos e infraestructura, sumado a las pocas instituciones educativas, lo cual implica desplazamientos hacia otros sectores para suplir sus necesidades educativas, laborales y de esparcimiento.

Dentro de la composición territorial se destacan los barrios Bosanova, El Porvenir y Chicó Sur, por ser los que más cantidad de atributos relacionados con la densidad patrimonial presentan, siendo el de mayor presencia la devoción y celebraciones a la Virgen del

Carmen, seguido de la novena de aguinaldos, y algunos oficios como los tejidos, venta de antigüedades y preparación de tamales (Bosanova, El Porvenir) y, para el caso de Chicó Sur, sobanderos y fabricación de muebles.

En Bosanova, El Porvenir, se destaca el trabajo que ha venido desempeñando el colectivo Casa de Las Luciérnagas, proyecto de iniciativa privada para fortalecimiento cultural del territorio, quienes, a través de actividades de teatro, danza, literatura, y su biblioteca comunitaria, aportan a la recuperación de memoria local, relacionada con su origen en Bosa.

También es importante mencionar la influencia que tiene el río Tunjuelito en la cotidianidad de los barrios La Paz Bosa, Escocia, Bosanova, El Porvenir, y san Bernardino Potreritos, no solo por los proyectos de huertas urbanas en los tres primeros, sino también por la vulnerabilidad que presentan por las construcciones ilegales en la rivera de este cuerpo de agua, que es uno de los más importantes dentro de la estructura ecológica principal del sector.

Teniendo en cuenta lo anterior, es evidente que el proyecto traerá enormes beneficios para estos entornos barriales, ya que soluciona uno de los problemas más evidentes que es la interconexión con el resto de la ciudad, además de permitir la generación de nuevas posibilidades que revitalicen los entornos y enriquezcan, sobre todo, la posibilidad de más proyectos culturales, que permitan un fortalecimiento sensible de sus habitantes, y optimicen la estructura urbana habitable, siguiendo el ejemplo que ya ha iniciado la Ciudadela El Recreo.

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

6.6. MUNICIPIO DE SOACHA - manifestaciones culturales – patrimonio inmaterial del Municipio

Una aproximación al patrimonio cultural de Soacha, nos indica dos fuentes, una rural y una urbana, que gracias a las migraciones hacia el centro poblado y la aparición de la mayoría de los barrios que configuran las seis comunas en las cuales se organiza el territorio, se yuxtaponen e híbrida en algunos aspectos.

A nivel de patrimonio cultural inmaterial, se encuentra el inventario realizado por el equipo de trabajo PCI Soacha (2014), pero no se ha creado la lista representativa del patrimonio cultural inmaterial del ámbito municipal, razón por la cual no hay declaratorias en este ámbito. A nivel departamental se encuentran dos manifestaciones de Soacha postuladas: La elaboración de garullas y almojábanas y la tradición oral relacionada con el espacio cultural del Salto del Tequendama.

Este territorio se resiste a desaparecer como unidad autónoma, siendo que es el producto de una cantidad de factores y situaciones históricas y socioculturales, que de una manera u otra han configurado su red de significantes y significados, a través de la cual se articulan referentes y relaciones patrimoniales, que definen lo que se podría llamar el patrimonio cultural de Soacha.

Este devenir histórico muestra a un territorio habitado desde épocas prehispánicas, con importantes vestigios arqueológicos que hacen de este territorio una reserva muy importante de evidencias materiales para la comprensión del universo indígena, que a su vez, es motivo suficiente para los procesos de recuperación de memoria ancestral que se vive en el lugar, y la consolidación de importantes zonas de reserva arqueológica (Reyes 2011), ya que Soacha, debido a su situación geográfica, fue punto estratégico para el sistema de comercio prehispánico (Reyes 2011), al igual que para las lógicas de poder territorial muiscas, al ser zona de frontera con los panche, y zona estratégica para comunicación del altiplano con zonas ubicadas en pisos térmicos más cálidos. Desde estas épocas, es Soacha un territorio de tránsito, encuentro e intercambio, un corredor que conecta con otros territorios, y esto, de alguna manera, hace parte de la configuración sociocultural que permanece hasta hoy en día.

La entrada del siglo XIX, trae consigo nuevas transformaciones para la estructura compositiva y sociocultural de Soacha, ya que se convierte en municipio, abriéndose a ser sitio de habitación de más pobladores que llegan a asentarse en el centro urbano, trayendo consigo manifestaciones que desde el universo rural, empiezan a hacerse más evidentes en esa trama urbana, como es el caso de la cocina tradicional y algunos oficios artesanales, además de toda su tradición oral y religiosa (Ramírez Ramírez 2021). Otro aspecto importante de este periodo, y que se relaciona de manera directa con el proyecto Regiotram del sur, es la llegada del ferrocarril y las primeras fábricas, a finales del siglo.

Este periodo republicano, también trae consigo un nuevo sistema de tenencia de las tierras, y una consecuente fragmentación de las grandes haciendas coloniales, permitiendo la construcción de nuevas, que hoy hacen parte del territorio como referentes de memoria, tales como Las Huertas, La Chucua, la Chucuita, Canoas, entre otras, sumadas a otros espacios productivos (Blanche 2014). Las características geográficas y climáticas del territorio hacen propicios los campos para el cultivo de papa, frijol, maíz y trigo, sumado a la cría de varias especies animales, para la producción de carnes, leche y sus derivados (mantequilla y quesos) y lana de oveja, lo cual se mantiene como permanencia, siendo elementos importantes para la cocina tradicional y oficios que aún perviven en el municipio (Caicedo 2021).

Como parte del proceso de transformación de este territorio, es importante mencionar que, luego de la constitución de 1832, Soacha pasa a ser cantón de Bogotá (antes lo era de Bosa), aunque este hecho no trajo consigo cambios significativos reales en las lógicas de

habitar y concebir el territorio para sus habitantes, ya que continúa siendo una sociedad pequeña, sin mayores índices de crecimiento poblacional, ni mayores avances técnicos o económicos (Ahumada s.f). Tan solo contaba con el atractivo del Salto del Tequendama, visitado tanto por la sociedad capitalina, como por extranjeros, en cuyas crónicas de viaje lo mencionan con especial interés.

En este contexto, y como elemento importante a mencionar en esta caracterización de Soacha para el proyecto Regiotram del Sur, se destaca la llegada del ferrocarril a Soacha en 1898, como un hito importante que permanece en el imaginario colectivo local, ya que trajo consigo una mejor comunicación con Bogotá, y facilitó las relaciones comerciales con el país, evidenciando nuevamente la importancia de Soacha como lugar de tránsito y circulación de personas y mercancías (Rozo 2018).

La llegada de este tren trajo consigo la construcción de la infraestructura ferroviaria necesaria, siendo la estación de Soacha un punto importante para el acopio y transporte de materias primas para las diferentes fábricas de la zona y de mercancías ya fabricadas a diferentes puntos del país, y en un segundo nivel el transporte de personas, además, con el tren se fue configurando el desarrollo industrial de Soacha hacia un aspecto de territorio más cercano a las realidades actuales.

Otras de las actividades que se ven en el territorio es la explotación de canteras, asociadas a materiales de construcción, trayendo consigo una drástica transformación del paisaje, y problemáticas de erosión, contaminación de fuentes hídricas y desestabilización del terreno. Si bien la industria se ha visto disminuida, se destaca la permanencia de industrias relacionadas con la panadería y alimentación, mostrando una estabilidad relativa.

El maíz continúa siendo una de las fuentes alimentarias principales del territorio de Soacha, siendo material prima para referentes importantes de su cocina tradicional, como lo son la colaciones, almojábanas y garullas, y bebidas tradicionales como la chicha, el guarapo, masato y el guarruz.

Para el caso de las zonas a través de las cuales pasará el trazado de la vía férrea no se encontraron bienes muebles en espacio público con algún tipo de declaratoria. Sin embargo, se identificaron dos imágenes religiosas en la zona urbana, cercanas al trazado, ambas advocaciones marianas, una de la Virgen del Carmen y otra de la Inmaculada Concepción, que, si bien no están declaradas, hacen las veces de protectoras del territorio, siendo parte del culto vivo de las comunidades.

Ilustración 40 Virgen del Carmen en Soacha

Elaboración consultoría Patrimonio

Se aclara que, si bien no son bienes muebles que se encuentren en el inventario del patrimonio cultural, si son referentes importantes para las comunidades locales de cualquier territorio del país, además de tener una relación directa con la movilidad y las edificaciones de las antiguas estaciones de pasajeros del tren.

La puesta en valor de los patrimonios locales y la activación social en torno a las manifestaciones muebles que suscitan sentido de pertenencia y corresponsabilidad cultural es tarea del sector público. En consecuencia, el POT de Bogotá en el artículo 9 fundamenta su Modelo de Ordenamiento en la escala local, a partir de la caracterización del hábitat que involucre la participación comunitaria en correspondencia con las determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación.

En caso de pérdida o traslado de dichos bienes muebles, se estaría irrumpiendo de manera negativa en la semiótica del sector, como espacio portador de significantes culturales locales, lo cual, en marco de la Estructura Integradora de Patrimonios, implica una afectación al sistema integral de valor cultural del sector, impidiendo su papel como cohesionador de las comunidades locales.

Identificar y evidenciar la presencia de elementos patrimoniales, que a su vez se constituyen en factores de atracción de la ciudad, son tarea del IDPC en Bogotá y de las Secretarías de Cultura a nivel municipal, en convergencia con las comunidades que proyectan sus símbolos locales como singularidades de cada territorio.

7. RELACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE OBTENIDA DEL COMPONENTE

Para el Patrimonio Urbano y Arquitectónico se consultaron principalmente las entidades distritales del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, la Secretaría Distrital de Planeación y la Empresa de Renovación Urbana. En el Municipio de Soacha con la Secretaría de Planeación y la Secretaría de Cultura. A nivel nacional con INVIAS, el Ministerio de Cultura y el Instituto Nacional de Antropología e Historia ICANH.

Para el patrimonio Mueble e Inmaterial se consultó específicamente en los Centros de Documentación del IDPC y de Mincultura las bases de Datos Bienes Muebles declarados BIC del ámbito Distrital y Nacional respectivamente. En el IDPC se revisó el Inventario de Bienes Culturales Muebles en la Subdirección de Protección e Intervención del Patrimonio Cultural – Fichas.

La consulta de estas fuentes permitió identificar la presencia de bienes culturales que contaran con declaratoria como patrimonio de la ciudad en los entornos barriales que se encuentran relacionados con el trazado férreo seleccionado. Se logró establecer su ubicación actual, tipo de declaratoria, y estado actual. Para el inventario mueble e inmaterial se complementó la información con visitas de campo, para realizar recorridos, que, junto con conversaciones, entrevistas con líderes, y reuniones virtuales (Barrio Santafé y Bosa) con habitantes de los lugares, facilitaron la identificación de bienes muebles, que, si bien no hacen parte del inventario del IDPC, si son reconocidos como referentes de memoria y/o identidad, por parte de las comunidades en su cotidianidad.

Para la identificación de los demás elementos que hacen parte de las variables topológicas, desde las cuales se procuró determinar la densidad patrimonial de los entornos barriales, se realizó consulta de fuentes primarias y secundarias. Entre las primarias se encuentran conversaciones y entrevistas con líderes y habitantes de los entornos barriales en estudio, además de recorridos dialogados a través del territorio, para registrar e identificar manifestaciones y referentes de memoria relevantes para el estudio. Se trató de conversaciones y entrevistas abiertas, no estructuradas, que sirvieron para tener un acercamiento al tema, desde las voces participantes. Además, se realizaron algunas reuniones virtuales, con comunidades de Bosa, y los barrios Santafé y Samper Mendoza, para recopilar datos e información relevante, desde una metodología participativa.

A nivel de fuentes secundarias se consultaron:

- Patrimonios Locales.
- Saberes y Memorias de Bosa
- Tiendas con Memoria

- Álbum Familiar de Bogotá
- Cartilla Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá.

Otros documentos de trabajo fueron la Activación de 7 Entornos Patrimoniales que viene adelantando el IDPC, entre los que se encuentran los territorios de Bosa y Centro Histórico. A esto se sumaron las tres (3) reuniones que se sostuvieron con el equipo del IDPC, para contrastar las metodologías, discutir resultados parciales, y retroalimentar los procesos.

A nivel de fuentes secundarias, productos de acercamientos interdisciplinarios e investigaciones se consultaron textos relacionados en el capítulo de bibliografía. Estas publicaciones aportaron metodologías, conceptos y métodos de análisis, para abordar el tema de la densidad patrimonial de los entornos barriales, además, de tener un acercamiento conceptual a lo que puede llegar a ser la Estructura Integradora de Patrimonios, como campo de estudio, que complejiza el abordaje a la ciudad como espacio donde se posibilitan interacciones múltiples que dinamizan y dan sentido a las diversas memorias.

Reuniones, Correspondencia, Trabajo de Campo, Levantamientos:

Ilustración 41 Tabla gestión componente Patrimonio Material e Inmaterial

RELACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE OBTENIDA DEL COMPONENTE		
	radicado	asunto
correspondencia	CAC-P1674-077 IDPC	Solicitud información Patrimonio Cultural sobre la vía ferrea Bogota-Salto para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-078 INVIAS	Solicitud información Línea Férrea Bogota-Salto para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-079 SDP	Solicitud información Planes Parciales y Operaciones Estrategicas sobre la vía ferrea Bogota-Salto para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-080 MINCULTURA	Solicitud información sobre el Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril – PNREF para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-149 INVIAS	Solicitud planimetría corredor férreo Bogota-Salto para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-154 INVIAS	Permiso ingreso a las estaciones de pasajeros para actualizar documentación
	CAC-P1674-195 SIBATE	Permiso ingreso a la estación de pasajeros (hoy alcaldía) para actualizar documentación
	CAC-P1674-298 IDPC	Solicitud aclaraciones EIP (<i>aun sin respuesta en abril 2023</i>)
	CAC-P1674-no.4061SOACHA	Solicitud información varios sobre la vía ferrea Bogota-Salto para la elaboración de la prefactibilidad del proyecto de referencia
	CAC-P1674-1-2023-03484SDP	Plan Parcial de Desarrollo “Edén – El Descanso” Localidad de Bosa
CAC-P1674-no.2519ARDANUY	Radicación planimetría estaciones y puentes ferreos Bogota-Salto para entregar a INVIAS	
reuniones	Mincultura	patrimonio ferreo
	IDPC fecha	inmaterial
	IDPC 7 julio	inmaterial
	ARDANUY 14 julio	radicación levantamiento arquitectónico patrimonio ferreo solicitud INVIAS
	Actores culturales 14 octubre	Soacha
	Actores culturales 21 octubre	Soacha
	Líderes y actores culturales 29 noviembre	Barrio Santafe
	Interventoria 16 junio	Acta reunion 89
	IDPC 12 septiembre	Acta reunion 140
	IDU 9 septiembre	Acta reunion 139
	IDARTES 22 septiembre	Acta reunion 147
	ERU 16 noviembre	Acta reunion 178
	ICANH 24 enero	Acta reunion 206
	Interventoria 2 febrero	Acta reunion 219
IDPC 28 febrero	Acta reunion 257	
trabajo de campo		levantamiento infraestructura ferrea del sur: tres estaciones de pasajeros, una bodega, dos puentes
		levantamiento fotografico de las visuales urbanas del trayecto ferreo
		levantamiento fotografico bienes muebles ubicados en el trayecto
informacion institucional	INVIAS	planimetría corredor férreo Bogota-Salto
	IDPC	fichas BIC de los inmuebles del nivel distrital identificados en el trayecto del corredor ferreo
	SDP y ERU	planos de barrios
		cartografía Planes Parciales y Actuaciones Estrategicas
	planos de cada barrio identificado con densidad patrimonial y sus equipamientos	

Elaboración consultoría Patrimonio

8. IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS DEL PROYECTO ASOCIADOS AL COMPONENTE

La definición de RIESGO es la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas. Los factores que lo componen son la amenaza y la vulnerabilidad. Y para esos eventos, se adoptan las normas de PROTECCION del Patrimonio Cultural. El Ministerio de Cultura es el rector y mediante leyes y decretos induce a las Secretarías de Cultura a velar por el Patrimonio Cultural de la Nación.

Las normas relacionadas sobre la protección del Patrimonio Cultural están a cargo del estado colombiano desde el siglo XX. La Constitución Política de 1991, la primera Ley expedida en 1920, la Ley 163 de 1959 y su decreto reglamentario 264 de 1963, la Ley General de Cultura 397, la ley 1185 de 2009, también llamada “ley de patrimonio”, junto con sus decretos reglamentarios decreto 763 de 2009, para el patrimonio material y 2941 de 2009, para el de naturaleza inmaterial; y la de Ordenamiento Territorial 388 de 1997, entre muchas otras.

En este siglo XXI, el Ministerio de Cultura ha propendido por concederle un enfoque integral a la gestión del Patrimonio Cultural involucrando a las comunidades en esta tarea, entendidas como las dinamizadoras para que dicho patrimonio exista como espacio de interacción colectiva. Es así como las políticas públicas para la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural ahora reconocen e involucran a las comunidades en el papel fundamental de identificar y valorar sus manifestaciones culturales materiales e inmateriales, como parte activa de sus cotidianidades. Se le asigna a la colectividad que, como usuarios y/o portadores, lo creen, transformen, hereden y le otorguen valor, entendido como factor intrínseco de bienestar y desarrollo colectivo.

Consecuente con lo anterior, dicta normas y legisla sobre el tema, para que, precisamente, ese desarrollo territorial siempre contemple como jerárquica la presencia del Patrimonio Cultural en los territorios, entendido como uno de los ejes principales para modelos de desarrollo acordes a las trayectorias y lógicas propias de los territorios, y desde la perspectiva de consciencia de realidad. Las pautas administrativas recaen, para el caso del patrimonio material, en los Planes Especiales de Manejo y Protección -PEMP, que es el instrumento de planeación y gestión del Patrimonio Cultural, mediante el cual se establecen las acciones necesarias con el objetivo de garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los BIC o de los bienes que pretendan declararse como tales si a juicio de la autoridad competente dicho Plan se requiere, en el marco de lo establecido por el Decreto 763 de 2009 y sus reglamentarios.

Los PEMP como instrumento del Régimen Especial de Protección de los BIC, deben:

- Definir las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural, los planes preexistentes y su entorno sociocultural, partiendo de la conservación de sus valores, la mitigación de sus riesgos y el aprovechamiento de sus potencialidades.
- Precisar las acciones de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.
- Establecer las condiciones físicas, de mantenimiento y de conservación de los bienes.
- Establecer mecanismos o determinantes que permitan la recuperación y sostenibilidad de los bienes.
- Generar las condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación de los bienes por parte de la comunidad, con el fin de garantizar su conservación y su transmisión a futuras generaciones.

Todo esto dentro de dos dimensiones territoriales: el Área Afectada que es la totalidad del predio catastral que contiene el Bien, y la Zona de Influencia de 100m a la redonda para asegurar el “cono visual” que permita a la ciudadanía disfrutar de este. En la dimensión del Área Afectada también se debe precisar la “cercanía constructiva” de la nueva obra con el BIC, mediante reglamentación específica. Y siempre existirá la posibilidad de la afectación total del predio, lo cual conllevaría a la demolición del BIC, mediante criterios de valoración que sustenten la primacía del interés colectivo de movilidad frente a la presencia cultural.

Estas medidas físicas obedecen a tres factores de riesgo:

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

Basados en este marco de protección se analizan los BICs, uno a uno, y se consigna individualmente si habrá afectación o no. En las fichas arquitectónicas se registra la cabida del predio y la implantación arquitectónica en relación con el corredor férreo y las estaciones de pasajeros y se complementa con la ficha de valoración distrital. **Ver anexos 12 y 15.**

El anexo 15 está compuesto por 19 fichas individuales de los BIC afectados por el proyecto de la línea férrea al sur. El anexo 12 es la relación fotográfica de los mismos 19 BICs.

Por su parte el Distrito ha actualizado su visión de protección del patrimonio arquitectónico, articulándose con los criterios del orden nacional, adoptando, por ejemplo, las nomenclaturas de valoración nacional, así:

Integral – nivel 1

Tipológico – nivel 2

Contextual – nivel 3

Nuevo – nivel 4

También adopta la directriz nacional de que sean las Secretarías de Cultura las entidades públicas custodias del patrimonio cultural del país, y es así como de la Secretaría Distrital de Planeación se da traslado del tema arquitectónico a la Secretaría Distrital de Cultura - SDC, para su gestión y manejo, incluyendo las fichas de valoración inmueble como herramienta de inventario.

xxx Estas fichas son en el instrumento primario de información del bien inmueble, donde se registran los datos básicos del bien, como insumo primordial para su reconocimiento. Es el documento oficial por medio del cual se identifica, localiza y reconoce mediante datos catastrales y una fotografía. Se incluyen los criterios de calificación. Para un acercamiento expedito en eventos de riesgo, la ficha proporciona información preliminar de base. A continuación, se ilustra el informe con la ficha del BIC distrital Subestación Eléctrica en el barrio Gorgonzola.

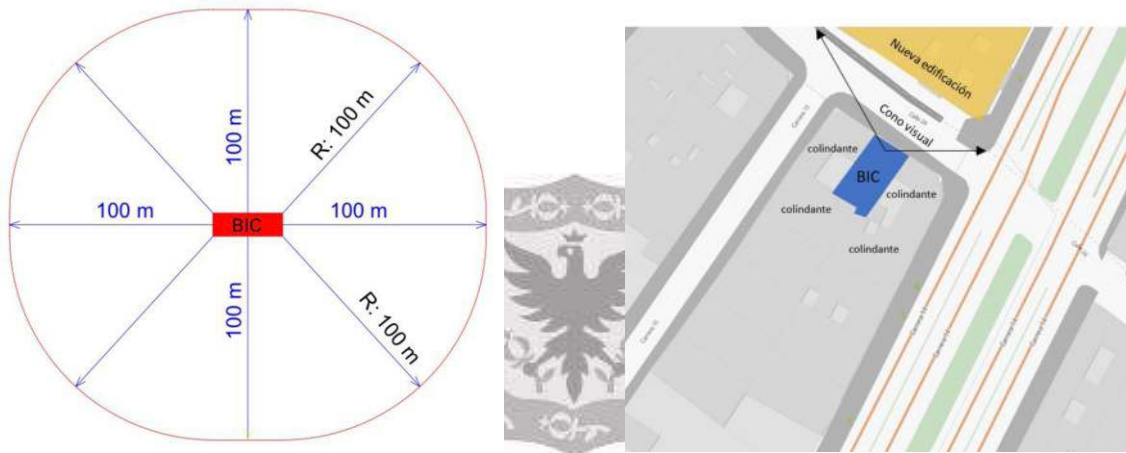
Ilustración 42 Ficha de inventario inmueble DC Ref.00422070103

 SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACION BIENES DE INTERÉS CULTURAL BOGOTÁ, D.C.		FICHA IDENTIFICACION INDIVIDUAL INMUEBLE 4207-01-03	
FOTOGRAFIAS DEL INMUEBLE  Fecha de elaboración: Febrero 24 de 2015		LOCALIZACION 	
CRITERIOS DE CALIFICACION 1. Representar una o más épocas de la historia de la ciudad o una o más etapas en el desarrollo de la arquitectura y/o urbanismo en el país. 2. Ser un testimonio o documento importante, en el proceso histórico de planificación o formación de la estructura física de la ciudad. 3. Ser un ejemplo culturalmente importante de un tipo de edificación o conjunto. 4. Ser un testimonio importante de la conformación del hábitat de un grupo social determinado. 5. Constituir un hito o punto de referencia urbana culturalmente significativo en la ciudad. 6. Ser un ejemplo destacado de la obra de un arquitecto, urbanista, artista o un grupo de ellos de trayectoria reconocida a nivel nacional o internacional. 7. Estar relacionado con personajes o hechos significativos de la historia de la ciudad o del país.		CLASIFICACION Arquitectónica: Popular: IIC: CI. CONSERVACION INTEGRAL Modalidad: Categoría: PUENTE ARANDA - 16 Localidad: Zona Industrial - 108 Unidad de Planeamiento Zonal: Gorgonzola 4207 01 03 Barrio - Código Manzana Predio: AA0036PSKL AAA01723YWF CHMP Uso: COUDENSA S.A. E.S.P. Propietario: Avenida Calle 13 No. 39-11 / 61 Dirección declaratoria: Avenida Calle 13 No. 42-11 / Avenida Calle 13 No. 42-11 M1 y/6 Transversal 42 No. 12 A 59 / 75 / 78 Dirección actual: 42070103 Código Catastral: 50C84196 y otra Matricula Inmobiliaria: 2 pisos Altura Fecha construcción: OBSERVACIONES: SUBESTACION GORGONZOLA	

Fuente IDPC

Y adopta el concepto de las zonas de influencia para los BIC nivel 1 estableciendo una zona de influencia a la redonda partiendo de los límites del predio. Y para los BIC nivel 2 amplía su área de protección a los colindantes laterales, posterior y frente, ampliando al área visible de la edificación. Con esto se busca proteger la calidad del entorno donde se haya implantado un bien.

Ilustración 43 Zona de influencia inmueble nivel 1 y 2 consecutivamente



Elaboración consultoría Patrimonio

Por su parte, para el caso del patrimonio cultural inmaterial, asociado a la estructura integradora de patrimonios, como elemento activo de los entornos barriales, el instrumento para esa planeación y gestión es el Plan Especial de Salvaguardia -PES, instrumento de protección que se formula, en la medida que se requiera para su inclusión en la Lista representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito a que haya lugar, con el objetivo garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de las manifestaciones que requieran dicha declaratoria, debido a su inminente riesgo. Estos planes especiales de salvaguardia se rigen por lo mencionado en el Decreto 2941 de 2009 y el decreto 1080 de 2015 Parte V, que enfatiza que los PES están pensados a modo de herramienta de gestión del Patrimonio, a través de la cual se puede reconocer el estado actual de la manifestación a trabajar, permitiendo identificar sus puntos de tensión, posibilidades de desarrollo y opciones viables para su sostenibilidad, todo esto en el marco de metodologías participativas que garanticen la participación activa de las comunidades que habitan los correspondientes territorios.

8.1 MATRIZ DE RIESGOS IDU

Requerimiento del contratante: utilización de la matriz del IDU para calificar el potencial riesgo de afectación sobre un BIC.

Alternativa	Tipo de intervención	Riesgo para el BIC	Impacto %	Trámite/tiempo	Observación- Recomendación
1-2-3 o 4	Modificación, exclusión, ampliación, demolición, entre otras modalidades	Pérdida de valores, de área, afectación visual, entre otras.	ALTO- MEDIO ALTO- MEDIO - BAJO	intervención BIC, intervención ZI, intervención Espacio Público, Protección mueble, Traslado Mueble, Exclusión.	Criterios y recomendación de alternativa.

matriz enviada por el IDU

Alternativa – durante el contrato con ARDANUY se revisaron interdisciplinariamente siete (7) alternativas para la nueva línea férrea al sur. Se seleccionó la alternativa 7, la línea de metro 3 a Soacha, subterránea.

Tipo de Intervención – de acuerdo con las normas de Intervención del Patrimonio Cultural material existen 11 tipos de modalidades: Obra nueva, Ampliación, Adecuación Funcional, Modificación, Restauración, Cerramiento, Reconstrucción, Reforzamiento, Demolición Parcial, Demolición Total y Otros. **Ver anexo 16**

Riesgo para el BIC - RIESGO es la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas.

Impacto % - el IDU define esta columna así:

Alto: 80 -100%. Alta probabilidad de afectación al BIC, que puede afectar los valores por los cuales posee la declaratoria; Alta probabilidad de realizar trámites que incidan en afectación técnica y predial; Alta probabilidad de tiempos de trámite que afecten la viabilidad del proyecto.

Medio-Alta: 60 a 79%. Alguna afectación al BIC que afecte los valores por los cuales posee la declaratoria; Alguna probabilidad de realizar trámites que incidan en afectación técnica y predial; Alguna probabilidad de tiempos de trámite que afecten la viabilidad del proyecto.

Media: 30 a 59 %. Baja afectación al BIC pues se interviene sin que afecte los valores por los cuales posee la declaratoria; Baja probabilidad de realizar trámites que incidan en afectación técnica y predial; Baja probabilidad de tiempos de trámite que afecten la viabilidad del proyecto.

Baja: 1 a 29 %. Mínima afectación al BIC pues se interviene sin que afecte los valores por los cuales posee la declaratoria; Mínima probabilidad de realizar trámites que incidan en afectación técnica y predial; Mínimos tiempos de trámite que afecten la viabilidad del proyecto.

Muy baja: 0 %. No se afecta los valores del BIC (máximo protocolos de protección); no se afecta el predio; no se requiere tiempos de trámite.

Trámite/Tiempo - La identificación institucional que requiera la gestión y ejecución eficiente para cada caso.

Observaciones – de la Consultoría de Patrimonio

Tratándose de una alternativa subterránea, la afectación de los BIC es mínima:

44 distrital	total 58 BICs
6 nacional	
8 municipal	

Se utiliza el criterio de cercanía visual y constructiva para el patrimonio material y el criterio de permanencia de los equipamientos comunales para las manifestaciones culturales en los entornos barriales. **Ver anexo 10.**

riesgo	Numero de BICs
medio	15
ninguno	35
alto	8
total	58

Ilustración 44 Zoom casillas seleccionadas de la Matriz IDU

Riesgo de afectación del Patrimonio Cultural

numeracion plano	nivel	nombre BIC	tipo de intervencion	riesgo	impacto %	tramite tiempo	observacion recomendación
3	distrital	Residencial CL 23 14 19	Propiedad Privada. Proyecto Metro debe presentar aprobacion intervencion espacio público.	ninguno	bajo	IDPC 6 meses	BIC localizado frente a la estación de pasajeros no.1 Santafe. Apertura de cono visual y mejoramiento de espacio público.
6	distrital	Residencial CL 22 A 16 29	Propiedad privada. Proyecto Metro debe radicar plano localizacion indicando la cercania constructiva del tunel.	medio	medio	IDPC 6 meses	BIC localizado en la proximidad constructiva del tunel, con riesgo de inestabilidad estructural por posible hundimiento suelo o vibración construcción.
12	distrital	Residencial KR 16 A 22 12	Propiedad privada. Proyecto Metro debe radicar plano localizacion indicando la incidencia constructiva del tunel.	alto	alto	IDPC 6 meses	BIC localizado encima del tunel , con riesgo de inestabilidad estructural por posible hundimiento suelo o vibración construcción.
51	municipal	Hacienda Chucua Vargas Soacha	Propiedad Privada. Proyecto Metro debe presentar aprobacion desafectación globo de terreno.	alto	bajo	Secretaría Cultura de Soacha 6 meses	Desafectacion predial para la construcción del patio taller.

Elaboración consultoría Patrimonio

8.2 MATRIZ DE RIESGOS CONPES

Se revisa, desde otra perspectiva, la afectación potencial de los BICs. **Ver anexo 11.**

La tabla que utiliza el CONPES para evaluar proyectos de infraestructura incluye aspectos territoriales para tener en cuenta:

Gestión y Adquisición Predial – disponibilidad de predios y costos por adquisición.

Social y Cultural – socialización y consultas con la comunidad. La intervención y permisos de los BICs.

Construcción – especificaciones técnicas y complejidad obra (túnel)

Fuerza mayor – eventos asegurables

Ilustración 45 Matriz CONPES Riesgo de afectación del Patrimonio Cultural material e inmaterial

ÁREA	TIPO DE RIESGO	OBSERVACIONES RESPECTO DE LA ASIGNACIÓN	COMPONENTE QUE EMITE OPINIÓN	OBSERVACIONES TÉCNICAS
PREDIAL	Gestión Predial	Variación en el tiempo de disponibilidad de predios derivados de las actividades de gestión predial necesaria para adelantar las intervenciones en representación del concedente.	Patrimonio	Es posible que en las manzanas seleccionadas para la construcción de la estación de pasajeros haya predios con uso dotacional. En los barrios identificados densos patrimonialmente, la demolición de esta infraestructura, que hace parte de la red de manifestaciones culturales, generaría la ruptura de procesos comunitarios. El consultor deberá identificar los usos con la fase de consulta comunales.
		Variación de costos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas de las áreas objeto de reversion.	Patrimonio	Es posible que haya predios categoría BIC que sea necesario adquirir porque la construcción del túnel ponga en riesgo su permanencia. Este costo estará asociado al valor comercial que determine el Catastro en el año que se realice la transacción.
SOCIAL Y CULTURAL	Efectos favorables o desfavorables de la gestión social con la comunidad, inversión de las áreas afectas al proyecto, gestión de consultas previas, así como los efectos de la gestión y costos que se deriven de la protección o intervención de Bienes de Interés Cultural (BIC) necesarios para el proyecto.	Los efectos favorables y/o desfavorables de las demoras y los costos en las gestiones derivadas de las socializaciones con la comunidad o grupos de interés y las demoras en los costos en las gestiones derivadas de los acuerdos de paz y la previa aprobación antes de la fecha de apertura del proceso licitatorio.	Patrimonio	La ciudad viene adelantando una caracterización de barrios con el fin de proteger el patrimonio cultural inmaterial de los entornos barriales afectados ante la presencia de obras de infraestructura. De acuerdo con la metodología institucional, en el 2021 realizó una serie de socializaciones para identificar autores e iniciativas locales que movilizó a la comunidad en busca de reconocer, salvaguardar y divulgar los patrimonios culturales y naturales de los territorios, BOSA (IDPC) y en el BARRIO SANTAFE (ERU).
		Los efectos que resulten en caso que sea necesario adelantar nuevas consultas , previas con comunidades, posteriores a la fecha de apertura del proceso licitatorio, o a la fecha de aprobación de la factibilidad.	Patrimonio	Tener en cuenta que las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial de un entorno barrial son móviles y se adecúan a nuevas situaciones, en este sentido, es posible que ante nuevos espacios de consulta, se encuentren variaciones en términos de ubicación y circulación de los elementos compositivos de dichas manifestaciones, que podrían ser motivo de discusión.
		Los efectos favorables y/o desfavorables asociados con los costos y sobrecostos efectivos de la obtención y cumplimiento de los permisos para la utilización o para la intervención de Bienes de Interés Cultural (BIC) , necesarios o asociados al proyecto. Cuando dichos permisos o autorizaciones sean previos a la apertura del proceso licitatorio o a la fecha de aprobación de la factibilidad. De manera similar, cuando el inversionista decida unilateralmente generar cambios a la licencia, permiso o autorización u obtener una nueva licencia, permiso o autorización, deberá asumir los costos y sobrecostos derivados de los mismos.	Patrimonio	en este proyecto se presenta la oportunidad de utilizar la cercanía de las estaciones de pasajeros para visualizar un predio BIC. En este caso no habrá afectaciones ni riesgos. Sin embargo, el paso del túnel por debajo de un predio BIC puede generar afectaciones constructivas severas. Remítase al Anexo de Riesgos del informe no.4
		El efecto favorable o desfavorable de los costos y sobrecostos de la gestión y compensaciones asociados los permisos, licencia o autorización cuando la entidad concedente considere tener las herramientas o información suficiente para asumir el riesgo dada su demostrada experiencia para administrar el riesgo.	Patrimonio	las gestiones por colindancia del nivel 2 BIC y las amplias zonas de influencia del nivel 1 BIC generaran fricciones ante las autoridades de Patrimonio Cultural Nacional, Municipal o Distrital. Remítase al Anexo de Riesgos del informe no.4
CONSTRUCCIÓN	Efectos favorables o desfavorables en la estructura de costos y cronogramas que generen variaciones en las cantidades de obra, precios de mercado de los insumos y plazos para llevar a cabo las actividades de construcción y/o provisión y/o rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura tema y/o temática asociada. Lo anterior eventos eximidos de responsabilidad corresponden a cualquier evento60, circunstancia o combinación de eventos o circunstancias fuera del control razonable de la parte que lo invoca, que afecte en forma sustancial y adversa el cumplimiento de las	Efectos favorables y/o desfavorables de las cantidades de obra: las actividades a realizar por el inversionista privado, con el objetivo de cumplir las especificaciones técnicas requeridas contractualmente, requieren mayores o menores cantidades de obra a las previstas inicialmente por este, incluyendo las asociadas a las condiciones geotécnicas del proyecto.	Patrimonio	la cercanía constructiva con los BIC arquitectónicos identificados encima del corredor subterráneo del futuro metro generará especificaciones técnicas a tener en cuenta para la estabilidad del suelo entre la cimentación de estos bienes y la construcción del túnel. Remítase al Anexo de Riesgos del informe no.4
		Los efectos favorables y/o desfavorables en caso de obras de mayor complejidad técnica constructiva (túneles y viaductos ferroviarios).	Patrimonio	La proximidad constructiva con un BIC está reglamentada por el Decreto 560 de 2018. Deberá pasar por trámites de patrimonio ante el IDPC. Remítase a la lista BIC en el Anexo de Riesgos del informe no.4
FUERZA MAYOR		Fuerza Mayor por Eventos Asegurables . Cuando el evento sea susceptible de ser asegurable, el inversionista privado deberá asumir los costos asociados con la reconstrucción de la infraestructura a su estado previo a la ocurrencia del evento eximido de responsabilidad.	Patrimonio	La proximidad constructiva del túnel con el suelo de un BIC puede mitigarse con elementos constructivos que refuerzan la capacidad portante de este. Deberá prevase mediante estudios estructurales y obras previas que aseguren la estabilidad del bien.

Elaboración consultoría Patrimonio

Adicionalmente a las dos matrices, se elaboran fichas específicas para cada uno de los BICs directamente relacionadas con los criterios de afectación:

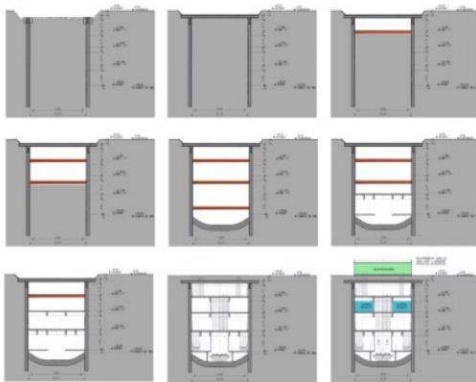
1. cercanía constructiva (túnel)
2. renovación urbana mejoramiento de espacio público (andenes)
3. afectación manzanas donde hay BICs (localización)

Barrio Santafé FICHA EDIFICIOS no.12, 14, 17, 18, 22 y 23 / EDIFICIOS NO. 37 y 38 Gorgonzola / PREDIOS HACIENDA CHUCUA VARGAS Y LAS CABALLERIZAS CHUCUA en Soacha. **Ver anexos 12 y 15**

Ilustración 46 afectación BIC modo subterráneo

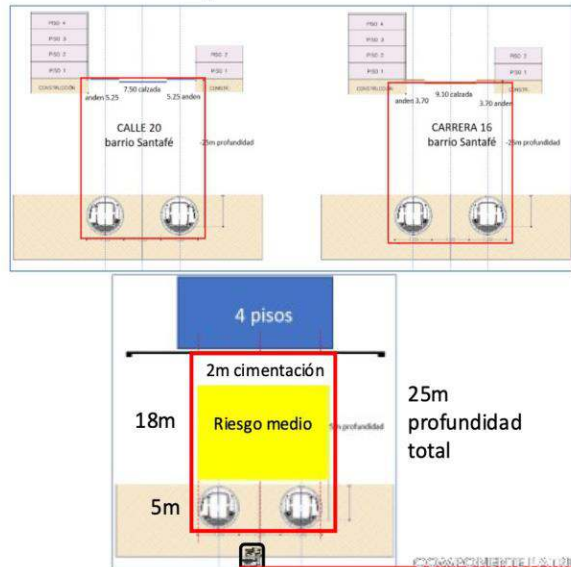
Construcción de túnel

Afectación de las estaciones subterráneas salida a superficie



Estación pasajeros

Afectación del túnel para recorrido del metro



Elaboración consultoría Patrimonio

9. DETERMINACIÓN DE LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN PARA TENER EN CUENTA EN LA PONDERACIÓN Y CALIFICACIÓN EN LA MATRIZ MULTICRITERIO

CRITERIOS:

Urbanísticos – Cercanía visual y/o constructiva

Indicador: Afectación de los bienes de patrimonio material con interés cultural mueble, arquitectónico y /o urbanístico en los tres niveles de declaratoria Nacional, Municipal y/o Distrital.

Objetivo: Incidencia en los bienes materiales de interés cultural mueble, arquitectónico y/o urbanístico que se relacionen con el trazado del nuevo sistema (área afectada y zona de influencia) para precisar las acciones de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.

Metodología de cálculo: En el ámbito de influencia del trazado se calcula la cantidad de elementos PC material mueble, arquitectónico y/o urbanístico que hacen presencia en la futura operación férrea de acuerdo con el inventario del trabajo de campo y la cartografía en el Tratamiento de Conservación del POT vigente y/o en formulación, como con la cartografía nacional y municipal de los BIC material.

Calificación: El tipo de implantación que arroje una menor afectación de bienes con interés mueble, arquitectónico y/o urbanístico por estaciones y trazado, es la que resulta mejor puntada en este indicador.

ninguna afectación 35
riesgo medio 15
riesgo alto 8
TOTAL BICs territorio 58

Sociales – Infraestructura de equipamientos culturales

Indicador: Afectación a la infraestructura del equipamiento social que incide en las manifestaciones culturales.

Objetivo: Identificar los equipamientos educativos, sociales, recreativos, de salud y de culto que puedan ser afectados por la alternativa férrea.

Metodología de cálculo: La planimetría de la SDP de los equipamientos comunales existentes por barrios.

Calificación: La menor cantidad de afectación a los equipamientos comunales es la que resulta con mejor puntuación.

CATEGORIA DE USO	tipo	cantidad
Comercio y Servicios Generales	Plaza Mercado	1
Industrial	Fabricas Cerveza / Gaseosas	3
	Ferroviano	5
	Subestación eléctrica	1
Equipamiento Comunal	Educación Superior	1
	Educación Básica Media Técnica	4
	Culto (cementerio, monasterio, 2 iglesias)	4
Total equipamientos BIC territorio 19		ninguno afectado

Ilustración 47 Matriz Multicriterio - Presencia del Patrimonio Cultural

	Afectación Ambiental	Proceso constructivo	Urbano - Paisajístico	Afectación social	Beneficios sociales por mejoras en	Financiero	Riesgos	
Tipología	COMP1	COMP2	COMP3	COMP4	COMP5	COMP6	COMP7	(EVAL.)
Alternativa 7 (Metro pesado)	13%	14%	15%	5%	21%	22%	10%	100%
Túnel	67,43	81,35	97,36	99,95	100,00	58,65	79,72	81,63
Viaducto	44,07	75,31	63,43	91,23	80,69	99,85	100,00	79,26
Mixta	34,85	68,76	87,74	91,39	95,12	62,98	81,69	73,89

Elaboración ARDANUY

Instituto de Desarrollo Urbano **Ver anexo 13**

La Consultoría de Patrimonio, dentro del marco de la EIP define dos tipos de impactos para el Patrimonio Cultural adyacente al corredor férreo seleccionado.

Tipo de bien	Impacto Positivo	Impacto Negativo
Edificaciones	Rehabilitación del Espacio Público (andenes) Visualización del bien	Inestabilidad constructiva Cambio de uso por cercanía al punto de las estaciones de pasajeros (de residencial a comercial)
Bienes muebles	Visualización Nuevas implantaciones en Espacio Público	Desaparición (falta de inventarios)
Entornos barriales	Revitalización urbana Conectividad Movilidad Cercanía Permanencia de Equipamientos	Renovación urbana (desplazamiento) Disociación y/o alteración de redes de significación cultural

10. IDENTIFICACIÓN DE LAS ENTIDADES Y TRÁMITES RELACIONADOS CON EL PROYECTO

Entidades y Trámites relacionados con la afectación potencial de los BIC y manifestaciones culturales presentes en el corredor férreo.



Existe una **normativa nacional** (que se desprende de la Ley 163 de 1959) la LEY GENERAL DE CULTURA 397 de agosto 7 de 1997 por la cual se desarrollan artículos concordantes de la Constitución Política, se dictan normas sobre Patrimonio Cultural y se crea el Ministerio de la Cultura. En el mismo año se dicta la Ley de Ordenamiento Territorial 388 de 1997, y en ambas se determina que la presencia del **Patrimonio Cultural material** es jerárquica en el territorio nacional y se debe proteger y conservar.

Luego la Ley 1185 de marzo 12 de 2008 modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 y le sigue el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura no. 2358 de 2019 incorporando el **Patrimonio Inmaterial** estableciendo medidas para la integración, la articulación y la coordinación, incluyendo 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.

A su vez el **Distrito** cuenta con normativa específica sobre Patrimonio Cultural desde la reglamentación del POT Decreto 190 de 2004. El Decreto 606 de 2001 a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Distrital adopta el inventario de los Bienes de Interés Cultural del Distrito, se determina su ámbito de aplicación, y se clasifican en tres niveles de protección. El Decreto 070 de 2015 a cargo de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural.

Siguen el Decreto 560 de 2018 de parte de la Secretaría Distrital de Planeación que 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. La Resolución 408 del 21 de agosto de 2020 de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte reglamenta el procedimiento para la inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del Distrito Capital y la formulación de los Planes Especiales de Salvaguardia.

Del actual POT Decreto 555 de diciembre 2021, la Secretaría Distrital de Planeación define el modelo de ocupación territorial que Bogotá como uno articulado desde las escalas regional, distrital y local, y que se ordenará a través de las áreas de importancia ambiental

 <p>Ardanuy CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA</p>	<p>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.</p>	 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>
--	---	---

y de los **patrimonios culturales**, estableciendo por primera vez la **Estructura Integradora de Patrimonios**.

De acuerdo con la intervención, institucionalmente habrá tres entidades a cargo: la Secretaría de Cultura del Distrito con el IDPC y el Ministerio de Cultura con la Dirección de Patrimonio con sus trámites correspondientes:

Ilustración 48 Institucionalidad manejo intervenciones BIC

Nivel	Area afectada	Zona de influencia	Entidad responsable
Nivel 1	BIC Nacional	BIC Nacional	Ministerio de Cultura
	BIC Distrital	BIC Distrital	
Nivel 2	BIC Distrital	BIC Distrital	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC
Nivel 3	Colindantes con BIC Nacional	Colindantes con BIC Nacional	Ministerio de Cultura
Nivel 4	Colindantes con BIC Nacional	Colindantes con BIC Nacional	Ministerio de Cultura
	Colindantes con BIC Distrital	Colindantes con BIC Distrital	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC
	No colindantes con BIC Distrital o BIC Nacional	No colindantes con BIC Distrital o BIC Nacional	Concepto previo de alturas y usos permitidos emitido por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC

Fuente Normatividad PEMP Centro Histórico IDPC

Ilustración 49 Institucionalidad tramites afectación BIC

TRAMITE	PERMISO/AUTORIZACION/LICENCIA	ENTIDAD	TIEMPO de aprobación
PROTECCION PATRIMONIO MATERIAL - Colindancia con BICs del grupo urbano y arquitectónico del nivel 1 y 2	Autorización de intervención de cualquier obra dentro de la zona de influencia del BIC de 100m a la redonda partiendo de los límites del predio.	ámbito nacional - Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura	6 meses / 1 año
	Autorización del área de intervención de cualquier obra en el entorno patrimonial del BIC nivel 1 a 100m redonda partiendo de los límites del predio. Autorización de intervención del área de protección del entorno patrimonial para el nivel 2 dentro del área visible del BIC.	ámbito distrital - Instituto Distrital de Patrimonio Cultural POT 555 de 2021 Subcapítulo II Estructura Integradora Patrimonios artículos 80 a 87.	
	Autorización de intervención de los BIC declarados en la Lista de Patrimonio Municipal.	ámbito municipal - Secretaría de Cultura del Municipio de Soacha	
PROTECCION DE LAS MANIFESTACIONES CULTURALES (equipamientos, sistemas cooperativos y redes socioeconomicas dedicadas a las actividades tradicionales y ancestrales)	Reconocimiento del Inventario de los entornos barriales con densidad patrimonial y el desarrollo territorial.	ámbito distrital - Instituto Distrital de Patrimonio Cultural	sin reglamentar

Fuente Normatividad PEMP Centro Histórico IDPC

El IDPC en su página <https://idpc.gov.co/tramites> tiene los formularios para las gestiones.

Los formularios para intervención BIC y Espacio Público quedan en el **Anexo 16**.

Ilustración 50 Profesionales y costos segunda etapa afectación BIC

Relacion de Profesionales y costos aproximados fase FACTIBILIDAD		
Intervenciones BIC arquitectónico	ingeniero estructural para evaluar el estado de conservación de las construcciones frente al paso subterráneo del túnel. Posible afectación por hundimiento suelo y las vibraciones del paso del metro. estudio de suelos	50'000.000 promedio cada estudio de BIC
Intervenciones urbanísticas manzanas para estaciones de pasajeros	arquitecto urbanista / ERU	integral, 10'000.000 mensual dependiendo de la propuesta
Intervenciones en barrios con densidad patrimonial	arquitecto patrimonio inmaterial / IDPC y SDP equipamientos. La consultoria porta los estudios en las matrices anexas. Cualquier afectacion a la permanencia de un equipamiento, el proyecto METRO debera asumirlo dentro de sus cargas para su reemplazo. Practicas Productivas para la proteccion de entornos patrimoniales como Bosa (siete entornos) y Samper Mendoza.	integral, 10'000.000 mensual dependiendo de la propuesta
Intervenciones comunidad	profesional del area social. Pasara a ser un insumo del componente social de la siguiente etapa	

Fuente consultoría patrimonio

NOTA: Los profesionales de ingeniería, estructuras, arquitecto y demás, deberán contar con una especialización en Patrimonio Cultural de mínimo 10 años de experiencia.

11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL COMPONENTE

El territorio que atravesará el proyecto férreo es producto de diversos procesos urbanos de asentamiento, razón por la cual, presenta diversidad de manifestaciones que hacen parte de las trayectorias que las comunidades han tenido en estos espacios físicos, configurados como lugares de ocurrencia para sus memorias e identidades. Si bien estos entornos barriales presentan procesos de apropiación social de sus patrimonios, una de las grandes falencias es la escasa visibilidad de los mismos, para el resto de sectores de la ciudad, coartando los derechos de los bogotanos al disfrute de su patrimonio, y a las comunidades de la promoción y difusión del mismo, razón por la cual, se cree que este proyecto de infraestructura, aportará a la visibilidad de estos territorios, permitiéndoles interactuar con otros espacios y contextos, y de esta manera fortalecerlos como parte integrante y actuante del acontecer sociocultural de la capital, además de ponerlos en valor como patrimonios de todos los bogotanos.

Para el caso de UPL como Centro Histórico y Bosa, es importante mencionar que la fuerza cohesionadora de sus centros fundacionales los convierten en contextos cuya configuración sociocultural es relativamente estable, en la medida de permanencia de las comunidades, además de presentar procesos importantes de transmisión de memorias, que permiten una continuidad, pero caso contrario ocurre en Puente Aranda, Kennedy y Edén, cuyos entornos barriales se han debilitado de manera acelerada, en términos patrimoniales, debido a diversos factores como la escases de infraestructura, migración de personas y familias, la ausencia de procesos de transmisión, y el desinterés por parte de las nuevas generaciones, haciéndolos vulnerables ante intervenciones que no procuren la protección y dinamización de sus densidades patrimoniales.

La Estructura Integradora de Patrimonios -EIP es un concepto muy pertinente para pensar en la incidencia que potencialmente podrían tener proyectos de infraestructura como el caso de estudio, ya que permite entender, de manera clara, cómo funcionan las redes de valor patrimonial en interacción con los contextos socioculturales que las portan, transmiten y dinamizan, en medio de su cotidianidad, lo cual brinda datos e información relevante para que el trabajo interdisciplinar, pueda tener un acercamiento a las implicaciones que traería el intervenir físicamente los lugares de ocurrencia de las manifestaciones, y buscar alternativas para que estas intervenciones generen riesgos positivos que optimicen dichas redes.

De los elementos de la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP, identificados en los entornos barriales colindantes con el trazado de la alternativa seleccionada, se pueden deducir algunos aspectos determinantes para establecer categorías de análisis que aportarán a futuros estudios de la ciudad como lugar habitado. En primera instancia, se observaron una serie de permanencias de sus procesos de poblamiento durante la primera mitad del siglo XX, a través de campos como la cocina tradicional, medicina tradicional y celebraciones religiosas de carácter colectivo. Son manifestaciones que develan el origen de las migraciones, durante el poblamiento de este sector suroccidental de la ciudad, desde departamentos como Cundinamarca, Boyacá, Tolima y Santander, observable a través de la elaboración y consumo de platos como la Gallina Criolla, el tamal, la lechona y la fritanga, además de las sopas tradicionales como el cuchuco, el mute y el mondongo. Con relación a la medicina tradicional, se encuentra el uso de las hierbas, la implementación de huertas urbanas (inspiradas en las huertas de pan coger campesinas), los sobanderos y el uso de limpiezas integrales (espirituales y de espacios físicos). A nivel de celebraciones religiosas, las fiestas que se hacen en homenaje a la Virgen del Carmen y la Inmaculada, donde caravanas, priostos y decoraciones, permiten recordar el profundo origen campesino de esas familias populares.

Otro grupo de manifestaciones inmateriales que se enmarcan en estas permanencias, son los oficios y saberes asociados a la presencia industrial, sobre todo en las UPL Centro Histórico y Puente Aranda, donde perviven aspectos tecnológicos antiguos, que hoy son

apetecidos por coleccionistas de aparatos y maquinarias de la primera mitad del siglo XX, generando de esta manera transversalidades para la lectura de las lógicas de circulación y uso del espacio urbano de la ciudad. Este es el caso de talleres de mecánica industrial, presentes en el barrio Cundinamarca, y talleres de reparación de electrodomésticos antiguos, como televisores y radios de tubos al vacío, presentes en el barrio Alquería la Fragua. Ambos son ejemplos de transmisión de conocimientos, desde una primera generación de trabajadores de industrias en la zona, que legaron sus conocimientos a hijos, y estos, a su vez, a los nietos, continuando con estos saberes técnicos que, por demás, ponen en tensión la mirada tradicionalista de los oficios patrimoniales, ampliando el espectro para la valoración del patrimonio, en contextos urbanos como el estudiado para el presente proyecto.

El territorio suroccidental de la ciudad ya está consolidado y su aspecto construido debe ser objeto de mejoramiento espacial; no es que se plantee que una ciudad deba contener siempre valores patrimoniales, sino que se trata de reconocer, a partir de la EIP, un patrimonio que ya está, y que tiene que seguir estando vivo. La cuestión esencial estriba entonces en qué papel ha de desempeñar esta parte de la ciudad en la vida urbana de la ciudad, cuando su población y sus circunstancias sociales y económicas han configurado un territorio que debe abordar el asunto del Patrimonio Urbano, compatible con su morfología y escala.

Durante buena parte de estas décadas ha imperado una perspectiva encaminada a la salvaguarda de ciertos ámbitos urbanos históricos. Y, este es uno de ellos. La Recomendación de Unesco de 1976, conocida como Recomendación de Nairobi, se refirió a la “salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea”.

Este sector de la ciudad amerita estudio y la valoración de su Patrimonio Urbano, una escenografía claramente identificable, con elementos que personalizan su percepción. Entre los elementos que suelen ser considerados como discordantes, y a pesar de que ya cuentan con un recorrido teórico relevante, cabría destacar los vinculados a la autoconstrucción, que se entremezcla con el de las construcciones programadas por el sector público (ICT), característica de la cultura y del territorio en que se insertaron.

Y en el caso del Patrimonio Industrial confluyen muchos factores en torno a su relación con la ciudad. Por una parte, la declaratoria como BIC que se ha orientado a la salvaguarda del objeto edificado, manteniendo la visión monumentalista para la recomposición funcional y espacial de los espacios obsoletos, y el desarrollo del suelo para vivienda de interés social.

En este sentido, y para cerrar las conclusiones, un nuevo concepto ha irrumpido en el panorama del Patrimonio Urbano con la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico aprobada por Unesco en noviembre de 2011. Los Patrimonios Urbanos se constituyen como un conjunto que debe ser entendido a través de sus relaciones, de sus actores y de sus funciones pasadas y presentes.

Lo que conforma el valor que ese conjunto urbano pueda tener no son las manifestaciones, más o menos excepcionales, producto de una época y unas circunstancias, sino el hecho de que haya seguido integradas en el devenir urbano a lo largo de la historia de la ciudad. Y la legibilidad de ese proceso es precisamente lo que habría que preservar.

Así, hoy hay que hablar de los patrimonios integrados sin los cuales no podemos comprender ni la ciudad, ni el Patrimonio Urbano en sentido clásico. Todos ellos, sancionados o no oficialmente, sea cual sea su época, su naturaleza, su importancia, siempre relativa, y toda la serie de atributos que podamos considerar, en su conjunto y con su sistema de relaciones espaciales, temporales, simbólicas, conforman una realidad propia, que no es equivalente a la mera adición de cada uno de los elementos, y que se vive como un todo inseparable: la ciudad.

12. RECOMENDACIONES CON BASE EN EL DIAGNOSTICO DEL TERRITORIO

- Para la caracterización CULTURAL del territorio, en el cuadro de la Estructura Integradora de Patrimonios -EIP se identificaron, codificaron y contabilizaron los componentes del patrimonio cultural urbano, arquitectónico, mueble e inmaterial de la zona de estudio, que ponen en evidencia los atributos urbanos del territorio sur occidental de Bogotá y del municipio de Soacha.
- El territorio presenta cualidades únicas, singulares, como, por ejemplo, la huella del trazado del antiguo ferrocarril del sur, ríos y humedales del sistema de la Estructura Ecológica Principal -EEP y varios sitios arqueológicos. En el territorio se recogieron muestras de elementos reconocidos como Patrimonio Cultural material en los ámbitos nacional, municipal y distrital. El territorio está ocupado por Entornos Barriales que son producto del desarrollo de la ciudad planificada e informal, habitados por un número de personas a quienes se les ha caracterizado por las actividades que realizan en común que se convierten en manifestaciones del patrimonio inmaterial.
- Por medio del hilo conductor del nuevo corredor para la línea 3 del metro al sur se reconoce la deficiencia de soportes culturales del territorio presente, y se puede diagnosticar a futuro la generación de hitos y nodos para complementar las carencias de los recursos patrimoniales de sus residentes.
- Desde la planificación urbana, el proveer de servicios de conectividad a un vasto sector suroccidental de la ciudad asegura la consolidación de una urbe que, aunque tiene sectores de urbanizaciones legales, hay un porcentaje mucho mayor de barrios de

origen informal, pero que desde el aspecto cultural ya revisten de señales y manifestaciones de apropiación territorial.

- Utilizando las nuevas visiones urbanísticas, esta vez las del Desarrollo Orientado al Transporte -DOT, se podrá generar un itinerario cultural alrededor de las nuevas estaciones de pasajeros del sistema férreo. Una apuesta prospectiva a la construcción de la memoria histórica del territorio.
- Es una realidad que el Hábitat actual adolece de espacios con calidad ambiental (cultural y natural). Pero basados en la evidencia de la apropiación social en los cuadros de la EIP, la imagen del paisaje urbano propenderá por incluir infraestructura y espacios públicos que con el tiempo modelen un entorno ecuánime con quienes llevan hasta ahora 70 años de residencia.
- Se trata de un territorio cuyas características culturales son bastante activas, dinámicas y recursivas, evidenciando un espíritu comunitario, que es en definitiva una de las características más relevantes de la memoria e identidad de este suroccidente, siempre en movimiento y constante transformación, por esta razón, proyectos como la línea 3 metro al Sur serán un activo que vendría a aportar a este dinamismo, articulándolo además con los procesos socioculturales que se dan en otros contextos de la ciudad.
- La identificación de los atributos propios de los entornos barriales, para cada UPL afectada por el paso de la vía férrea, muestra un territorio rico en elementos de convergencia y conectividad, es decir, con manifestaciones propias de los quehaceres, creencias, cosmovisiones, entre otros aspectos de la cotidianidad de las comunidades, que en algunos casos tienen soporte en una infraestructura de equipamientos como parques, teatros, salones comunales, y espacios alternativos, que permiten la gestación y desarrollo de procesos locales tendientes a la salvaguardia y divulgación de su patrimonio cultural.
- Por su parte, en términos de Continuidad, se encontró un territorio joven, cuya trayectoria, para el caso de los barrios más antiguos, no supera los 90 años, a excepción de los centros fundacionales de Bosa y Soacha, que tienen un origen colonial. Esta trayectoria se evidencia en el habitar de dos generaciones de propietarios y/o portadores de saberes asociados a las manifestaciones presentes. Sin embargo, la tradición oral y los procesos de memoria son pocos en la mayoría de UPLs, con escasos procesos de transmisión que garanticen una continuidad efectiva, desaprovechando las posibilidades que ofrecen los recursos pedagógicos, al interior de la comunidad educativa, los medios de comunicación locales y los espacios alternativos de comunicación en espacio público. La excepción se encuentra en UPLs como Kennedy y Bosa y el municipio de Soacha, donde existen importantes procesos de fortalecimiento

de memoria local, impulsados por organizaciones sociales y culturales de los mismos territorios.

- Igualmente, el análisis del concepto de Convergencia, permite identificar un desconocimiento de gran parte de la población, con respecto a su entorno relacionado, sobre todo a sus recursos naturales, sin embargo, trayendo a colación el concepto de vecindad, se encuentran procesos interesantes en entornos barriales relacionados con fuentes hídricas como el río Tunjuelo y sus humedales, de recuperación de la conciencia ecológica, y la siembra de huertas urbanas, la mayoría de estas relacionadas con medicina tradicional, y en menor medida con la cocina tradicional.
- Continuando con el concepto de Vecindad, se encuentra con un territorio con escaso patrimonio cultural declarado, concentrado hacia el centro de la ciudad, disminuyéndose de manera significativa a medida que avanza hacia el sur. Se trata de un patrimonio material relacionado, sobre todo, con la memoria industrial que demarca la génesis de la gran mayoría de elementos compositivos de la estructura integradora de patrimonios, vinculado, en gran parte, con el antiguo corredor ferroviario.
- Todos estos elementos de análisis, relacionados con la identificación de Densidad Patrimonial, demuestran la importancia de que el proyecto de la línea 3 del metro al Sur, tenga en cuenta una estrategia para la optimización de estos entornos barriales, tan importantes para demostrar la pluralidad y heterogeneidad propia de la identidad de la ciudad de Bogotá, y el municipio de Soacha, aportando a la recuperación y fortalecimiento de las memorias locales y la dignificación de sus identidades.
- Para el caso del patrimonio cultural inmaterial, relacionado con las áreas de influencia directa del proyecto, estos proyectos de movilidad que interconectan territorios son la posibilidad de visibilizarse e interactuar con el resto de la ciudad y la región, y de esta manera, poder hacer parte de una narrativa que aporte a la valoración ampliada de unos recursos socioculturales, que permitan la consolidación de una cartografía patrimonial cada vez más activa, densa y compleja.
- Para el caso de los bienes muebles, este proyecto, al igual que otros que intervengan sus entornos inmediatos, son la posibilidad de optimizar su capacidad comunicativa dentro de la semiótica de la ciudad, visibilizando aquellos referentes locales, que aún no han sido incluidos en el inventario del IDPC, pero que están integrados dentro de la cotidianidad de estos lugares habitados, ofreciendo retos administrativos en términos de entender la conservación y sostenibilidad desde las lógicas barriales, cuestión que muy seguramente generara discusiones importantes al interior de las disciplinas que tradicionalmente han tenido que ver con la conservación del patrimonio en la ciudad.

- En términos generales, esta conexión de la ciudad con ese suroccidente tan rico culturalmente traerá beneficios mutuos, tanto para la institucionalidad distrital, como para los diversos agentes culturales presentes en ese territorio, ya que facilitará, en cierta medida, los procesos de gestión comunitaria, visibilizándolos a un mayor público, y posibilitando la ampliación de redes colaborativas.
- La gestión patrimonial y en general la gestión cultural en este territorio es generada por una gran cantidad de organizaciones y gestores culturales jóvenes que hacen parte de una segunda y tercera generación de habitantes que han trasgredido el paradigma de la mentalidad vergonzante hacia sus orígenes, poniendo en valor elementos como la autoconstrucción, el origen campesino y obrero y los procesos de recuperación de memoria ancestral, lo cual hace que sus procesos reivindiquen esas memorias, otrora ocultadas y subvaloradas, para convertirlas en generadores de identidad orgullosa, que permite la consolidación de procesos colectivos que dignifiquen las llamadas culturas populares.
- Vale aclarar que este ejercicio de identificación de los atributos propios de los entornos barriales tiene su limitante temporal y de recursos, propios de las condiciones en que se presenta esta consultoría, razón por la cual, seguramente quedarán por fuera elementos relevantes para un análisis mucho más profundo, sin embargo, al ser la primera oportunidad en que se aborda el territorio del distrito desde la perspectiva de la Estructura Integradora de Patrimonios se piensa que el trabajo desarrollado hasta el momento aporta de manera significativa a los procesos llevados a cabo tanto por el IDU, como por el IDPC, para entender el patrimonio cultural como parte integrante y actuante de la cotidianidad de la ciudad.

13. BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía Patrimonio Urbano

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Políticas Culturales 2016 – 2026. 2015

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. De la renovación urbana a la revitalización. Desafíos para Bogotá. Secretaria Distrital de Planeación. 2015

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Política de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. 2013

BENITO DEL POZO, Paz, CALDERÓN CALDERÓN, Basilio y PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS, Henar. Recuperar y rehabilitar el patrimonio industrial urbano. Entre el desamparo institucional y la voracidad urbanística. Universidad de Valladolid. 2009

BRUNNER, Karl H. Manual de Urbanismo. Volumen I Síntesis, Vivienda y Saneamiento. Volumen II Edificación, Urbanización, Vialidad Urbana. Ediciones del Concejo de Bogotá. 1939

COLON LLAMAS, Luis Carlos y MEJIA PAVONNI, Germán. Atlas Histórico de Barrios de Bogotá. 1884 – 1954. Exploraciones y Recorridos. Instituto Distrital De Patrimonio Cultural. 2019

CONTI, Alfredo. Paisajes culturales: la interacción entre el hombre y la naturaleza. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Universidad Nacional de La Plata. 2022

CAPEL, Horacio. La morfología de las ciudades. Ediciones del Serbal. Barcelona. 2002

CORPORACION LA CANDELARIA. Atlas Histórico de Bogotá. 1911-1948. Editorial Planeta. 2006

DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis, FERNÁNDEZ-MAROTO, Miguel, GONZÁLEZ, Enrique Rodrigo, MARTÍNEZ SIERRA, Mónica. Recuperando el concepto urbanístico de barrio: unidades y regeneración urbana en Castilla y León. Ministerio de Fomento, España. 2016

FERNANDEZ CACHO, Silvia. Orientaciones para la integración del Patrimonio Cultural Inmueble en el Planeamiento Territorial. VIII Congreso Internacional de Ordenación del Territorio y VIII Congreso de Derecho Urbanístico. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. 2016

GARCÉS CORZO, Sergio, SANCHEZ MORENO, Florinda y PERILLA PERILLA, MARIO. Conformación del paisaje urbano en La Candelaria, desde la técnica y el material estudio de caso. Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca. 2010

GRACIA ALCAZAR, María Camila. De la Tierra al Cielo. Bogotá desde Arriba. Lugares y Tiempos. Memorias del Museo de Bogotá. Instituto Distrital De Patrimonio Cultural. 2018

INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL. Atlas Histórico de Bogotá. Cartografía. 1791 – 2007. Bogotá. 2007

INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL. Documento Técnico de Soporte Conceptual, Metodológico Y Operativo para la Activación de Entornos Patrimoniales. Febrero 2022

LALANA SOTO, José Luis. El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos. Instituto Universitario de Urbanística. Universidad de Valladolid. 2011

LARA VALLE, Juan Jesús. El patrimonio urbano del siglo XXI. Políticas y estrategias sobre el patrimonio integral urbano. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Granada. 2002

LAYUNO ROSAS, Ángeles y PÉREZ PALOMAR, J. Vicente. Patrimonio Industrial en las Periferias Urbanas. Universidad de Alcalá. 2016

LOIS GONZÁLEZ, Rubén Camilo (coord.), GONZÁLEZ PÉREZ, Jesús Manuel y ESCUDERO GÓMEZ, Luis Alfonso. Los espacios urbanos. El estudio geográfico de la ciudad y la urbanización. Editorial Siglo XXI. Madrid, 2012

LÓPEZ MORALES, Francisco Javier y VIDARGAS Francisco. Los nuevos paradigmas de la conservación del patrimonio cultural. 50 años de la Carta de Venecia. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Méjico. 2014

LÓPEZ TERRAZAS, Javier Adolfo. Desarrollo urbano complejo: Del proyecto territorial al plan territorial para Vivir Bien. Universidad de San Simón. Bolivia. 2016

MARIÑO, Margarita, ESCOVAR, Alberto, PEÑA, Cesar. Atlas Histórico de Bogotá. 1538 – 1910. Corporación La Candelaria. 2004

MENDOZA, Sandra. La Trama de Kinzha. Un mundo tejido en las riberas del río Tunjuelito. Exploraciones y Recorridos. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2022

MINISTERIO DE CULTURA. Patrimonio Cultural para Todos. 2010

MONTUFO MARTÍN, Antonio Manuel. La Protección Patrimonial del Territorio. Teorías, Conceptos Normativos y Casos de Estudio en Granada, España. Revista electrónica de Patrimonio Histórico no.20. Junta de Andalucía. 2017

PARDO UMAÑA, Camilo. Haciendas de La Sabana. Editorial Villegas. 1988

PAMPLONA, Liliana. Fomento al Patrimonio Cultural Bogotano. Iniciativas, Proyectos y Procesos de los habitantes de Bogotá. Proyecciones y Apuestas. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2019

PEÑA, María Camila. El Barrio Favorito de los Bogotanos: Recuperación histórica y patrimonial del barrio La Favorita de Bogotá. Facultad de Comunicación y Lenguaje Pontificia Universidad Javeriana. 2009

PÉREZ OYARZUN, Fernando y PÉREZ VILLALÓN, Elvira. El patrimonio y sus desafíos contemporáneos. Comprender, proteger, transformar. Ediciones Universidad católica de Chile. 2018

PÉREZ PLAZAS, Daniel Eduardo. El Barrio Santa Fe de la Ciudad de Bogotá, y el Cambio en los Patrones de Uso. Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Planeación Urbana y Regional. Director Fernando Montenegro Lizarralde. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura Y Diseño. 2013

RAMÍREZ NIETO, Jorge V. INSTITUTO DE CREDITO TERRITORIAL. REVISTA CREDENCIAL HISTORIA. <https://www.revistacredencial.com/historia/temas/instituto-de-credito-territorial>

RAMÍREZ, José Antonio, Agrupación Buenas Hierbas, Agrupación Redes y Relatos de Agricultores Urbanos, BARÓN, Alfredo, BERNAL, Ximena. Huertas Urbanas en Bogotá. Exploraciones y Recorridos. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2021

SALDARRIAGA ROA, Alberto. Bogotá 1913 – 2013. Formas de Hacer Ciudad. Urbanizaciones y Conjuntos. Villegas Editores y AMARILO. 2015

STROUD, Christopher & JEGELS, Dimitri. Semiotic landscapes and mobile narrations of place: Performing the local. University of the Western Cape, South Africa. 2013

UTRERA SANTANDER, Sergio Andrés. El paisaje como patrimonio cultural. Desde una visión monumental del patrimonio a una territorial. Universidad Industrial de Santander. 2016

Referencias Distritales

DECRETO 555 de 2021. Plan de Ordenamiento de Bogotá.

DECRETO 560 de 2018. Por el cual se define la reglamentación urbanística aplicable a los Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 1080 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura. Versión 2021.

DECRETO 070 de 2015. Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 562 de 2014. Por el cual se reglamentan las condiciones urbanísticas para el tratamiento de renovación urbana. Se incorporan áreas a dicho tratamiento. se adoptan las fichas normativas de los sectores con este tratamiento y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 135 de 2004. Por el cual se declaran algunos Bienes de Interés Cultural en Bogotá D.C. y se excluyen otros inmuebles del Decreto 606 de 2001.

DECRETO 190 de 2004. Plan de Ordenamiento de Bogotá.

DECRETO 606 de 2001. Por medio del cual se adopta el inventario de algunos Bienes de Interés Cultural, se define la reglamentación de estos y se dictan otras disposiciones.

RESOLUCION 407 de 2020. Por la cual se deroga la Resolución 544 de 2019 Por medio de la cual se mantienen, se modifican algunas delimitaciones y se declaran nuevos Sectores de Interés Cultural en Bogotá D.C.

Referencias Nacionales

CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA. 1991

DECRETO 763 de 2009. Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material.

DECRETO 746 de 1996. Por la cual se declara Monumento Nacional el Conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia.

LEY 1185 de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.

LEY 388 de 1997. Ordenamiento Territorial.

LEY 397 de 1997. Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.

LEY 9 de 1989. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.

NORMAS Relacionadas con la Protección del Patrimonio Cultural en Colombia. Mincultura. 2022

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN PEMP Conjunto Arquitectónico de La Estación de La Sabana, Bogotá. Presentación Ministerio de Cultura. 2022

PLAN NACIONAL DE RECUPERACION DE LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL, 2015. PNREF.

RESOLUCION 0092 de 2023. Por la cual se modifica la Resolución 88 de 2021 por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado bien de interés cultural del ámbito nacional.

RESOLUCION 0088 de 2021 por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado bien de interés cultural del ámbito nacional.

RESOLUCION 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.

RESOLUCION 1359 de 2013. Por la cual se delimita el área afectada y la zona de influencia de los bienes de interés cultural del ámbito nacional que no cuentan con estas áreas definidas.

RESOLUCION 330 de 2010. Por la cual se desarrollan algunos aspectos técnicos relativos al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial.

RESOLUCION 983 de 2010. Por la cual se desarrollan algunos aspectos técnicos relativos al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material.

RESOLUCION 168 de 2005. Por la cual se establecen los criterios, competencias, requisitos y procedimientos para evaluar y declarar un bien inmaterial como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional y se dictan otras disposiciones.

Referencias Municipales

ACUERDO 46 de 2000. Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento territorial del Municipio de Soacha.

CAMELO PINILLA, Diana Marcela. Documento de Inventario de Bienes Inmuebles Arquitectónicos Culturales en el Municipio de Soacha. 2019

HIGUERA GÓMEZ, Sandra Janett. Documento de Inventario de Manifestaciones Culturales del Municipio de Soacha. Tomo I. Secretaría de Educación y Cultural del Municipio de Soacha. 2014

INSTITUTO COLOMBIANO DE ANTROPOLOGIA E HISTORIA ICANH. Plan de Manejo Arqueológico para el municipio de Soacha Cundinamarca. 2020

Bibliografía Patrimonio Inmaterial

AHUMADA AGUILAR, D. J. Patrimonio industrial en la provincia de Soacha, Cundinamarca.

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).

BLANCHE, M. U. (2014). La historia de una familia: los descendientes de la línea de Juan de Umaña desde 1691. Editorial Maremágnun.

CAICEDO CUBILLOS, J. (2021). Asentamientos Humanos Irregulares en Suelo Rural del Municipio de Soacha.

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.

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.

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

LOZANO CASTILLO, A. P., OLARTE FONSECA, S., y VILLABÓN ANGARITA, M. P. (2018). Hytcha Guy Mhuysqa: Una representación audiovisual de la comunidad muisca desde su propia cosmovisión (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

MORA PACHECO, K. G. (2015). Los agricultores y ganaderos de la Sabana de Bogotá frente a las fluctuaciones climáticas del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, 20(1), 14-42.

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

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.

RAMÍREZ RAMÍREZ, L. P. (2021). Una hermenéutica de las madres de Soacha desde Hans-Georg Gadamer.

REYES MORA, M. E., y TRIANA DIAZ, A. (2011). Arte rupestre en la ciudad del varón del sol: (Comunas 4 y 5 del Municipio de Soacha) "Una estrategia para la divulgación de nuestro Patrimonio Arqueológico".

RODRÍGUEZ-SILVA, F. A. (2017). Del poblamiento prehispánico al modelo territorial colonial en el municipio de Soacha, Cundinamarca: reflexión geo histórica de su configuración socioespacial. *Perspectiva geográfica*, 22(1), 69-88.

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

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.

ROZO BLANCO, A. C. (2018). Memoria oral del Ferrocarril del Sur en el Municipio de Soacha, Cundinamarca.

REYES-GUARNIZO, A. B. (2020). Comprensión del territorio para la construcción de apropiación e identidad en el municipio de Soacha. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(1), 44-57.

Instituto de Desarrollo Urbano

Bibliografía Patrimonio Arquitectónico y Ferroviario

ARANGO, SILVIA (1999). Historia de la arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, editores.

ARIAS DE GREIFF, GUSTAVO (2006). La segunda mula de hierro. Bogotá: Panamericana editores.

CABALLERO, JORGE; FONSECA, LORENZO. (2001) Aproximación operativa al inventario-valoración del patrimonio construido. Bogotá: Ediciones Proa.

INSTITUTO COLOMBIANO DE CULTURA (1994). Programa de Reciclaje de las Estaciones de Ferrocarril. Bogotá: COLCULTURA editores.

MÁRQUEZ, LUIS (2017). El ferrocarril colombiano: 4 temas recurrentes en la literatura Tunja: editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

NIETO, CARLOS EDUARDO (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonio cultural. Bogotá: editorial Pontificia Universidad Javeriana.

ORDOÑEZ ROCHA, ORLANDO (1995). Arquitectura ferroviaria, documentos gráficos y escritos. Bogotá: Colcultura editores.

POVEDA, GABRIEL (2002). El primer ferrocarril en Colombia: Revista historia Cúcuta. Bogotá: editorial Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín.

ROJAS C, PEDRO P. (2021). Arquitectura sobre rieles: las estaciones de ferrocarril de Bogotá. Bogotá: Corporación cultural Alejandría- TICCIH-Colombia.

TARTARINI, JORGE D. (2001). Arquitectura ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Colihue.

TARTARINI, JORGE D. (2009). Patrimonio ferroviario bonaerense. Pasajeros al tren. Buenos Aires: La plata, Instituto Cultural editores.

14. ANEXOS

ANEXO 1. Tabla Estructura Integradora Patrimonios

ANEXO 2. Plano Presencia BICs recorrido férreo

ANEXO 3. Tabla Lista Presencia BICs recorrido férreo (nivel declaratoria)

ANEXO 4. Recorridos Fotográficos UPLs

ANEXO 5. Ficha Matriz UPL CENTRO HISTORICO con Densidad Patrimonial

ANEXO 6. Ficha Matriz UPL PUENTE ARANDA con Densidad Patrimonial

ANEXO 7. Ficha Matriz UPL KENNEDY con Densidad Patrimonial

ANEXO 8. Ficha Matriz UPL BOSA con Densidad Patrimonial

ANEXO 9. Ficha Matriz UPL EDEN con Densidad Patrimonial

ANEXO 10. Tabla Matriz Riesgos IDU

ANEXO 11. Tabla Matriz Riesgos CONPES

ANEXO 12. Fichas Afectación BICs recorrido férreo (fotográfica)

ANEXO 13. Tabla Matriz multicriterio selección alternativa 7 subterránea

ANEXO 14. Equipamientos por Barrio / UPLs

ANEXO 15. Fichas individuales (19) BICs afectados por el trazado de la vía férrea al sur

ANEXO 16. Formatos y tramites institucionales