



Acercamiento a un modelo de gestión patrimonial del ferrocarril de Antioquia y su activación como itinerario cultural: Trayecto Botero-Cisneros

Tesis Doctoral
Germán Jaramillo Uribe



Directora
Dra. María Luisa Bellido Gant

Granada, 2015



Vista del Horizonte de la Quebrada.
Del lado del Río Piso

This drawing gives in every way a perfectly faithful representation of the topography of the Quebrada District

G. T. Spencer

W. C. ...
London ...

June 10th 1899

Universidad de Granada
Facultad de Filosofía y Letras
Departamento de Historia del Arte



**Acercamiento a un modelo de gestión
patrimonial del ferrocarril de Antioquia
y su activación como itinerario cultural:
Trayecto Botero-Cisneros**

Tesis Doctoral:

Germán Jaramillo Uribe

Directora:

Dra. María Luisa Bellido Gant

Granada, 2015

Editorial: Universidad de Granada. Tesis Doctorales

Autor: Germán Jaramillo Uribe

ISBN: 978-84-9125-176-7

URI: <http://hdl.handle.net/10481/40402>

Dedicatoria

A Dora, mi mujer, mi compañera, mi cómplice y mi aliento. Por su capacidad de escucha, su crítica reflexiva, su sabio pragmatismo, y en especial, por hacer de nuestro trabajo un camino, en comunión con los que no son escuchados y que ya forman parte de nuestra esencia.

Todo mi afecto, admiración y devoción.

Agradecimientos

Gracias a la vida por permitir encontrarme en el otro y descubrir, de su mano, que somos seres itinerantes en constante búsqueda y construcción de huellas compartidas. Huellas que para unos son la necesidad de encontrar un apoyo, como catapulta de su destino, a veces soñado, a veces incierto; otros, para acariciarlas como cómplices en el romance con la memoria, como exorcismo a nuestros miedos y reencuentro con el alma pura; y otros, tal vez los más osados, tal vez más cautos, en una lucha constante por conciliar la memoria y los sueños. En esa lucha, la vida me ha permitido gozar el privilegio de encontrarme con personas únicas e irrepetibles, inspiradoras de sueños y especialmente provocadoras de la duda en clave de pregunta, razón de nuestra existencia.

El presente trabajo forma parte de la construcción de un sueño cuyo camino, si bien existe, se oculta en la frondosa manigua de la historia y sus avatares, que gracias a quienes hoy tengo el honor de citar, ha sido posible despejar.

A mi familia, por su paciencia y comprensión en este largo viaje; a mis padres, Alfonso, in memoriam, por su ejemplo de tesón, rigor y sana obsesión en la búsqueda de la razón; A Amalia, por su confianza y amor ciego, un ejemplo de solidaridad, de fortaleza y de vida.

A mis maestros, maestras, compañeras, compañeros, amigos y amigas del doctorado, por su fidelidad a la memoria, a la amistad, a los sueños e identidades compartidas por las calles, plazoletas, esquinas y recintos de La Habana Vieja, murmullo infinito de sonos y trovadores, cuentos e historias de puerto, aroma de cafelito y sabor de yerbabuena embriagada de ron, paisaje de piedra y de cielo, de estucos y zócalos, de danza y contemplación. Contertulios de nuestra entrañable y amada América, que mira a la mar como su horizonte indescifrable, y que reconoce en sus aguas a su amante, en un beso húmedo, cálido, abrazador e inmortal.

*A mis directores de doctorado, Rafael y Elena, visionarios y mentores de sueños,
por sus enseñanzas, su confianza, y apoyo permanente.*

*A mi directora de tesis, María Luisa, una artesana del patrimonio, que ha sabido
imprimir en sus aportes y disertaciones el valor de la cotidianidad, lo inmutable de la
memoria y el significado de los surcos y cicatrices del paisaje humanizado, por sus
sabios aportes y estricto rigor; su cercanía, complicidad y compromiso con
Iberoamérica y su esencia, gracias infinitas por ser mi tutora, maestra y coequipera.*

*A las comunidades de la comarca del Nus y del Porce, del distrito de la Quebra, sus
habitantes, líderes, alcaldes, asociaciones de mujeres, vigías, jubilados del
ferrocarril, campesinos y agricultores, maestros de escuela, comerciantes, tenderos,
poetas, artistas y artesanos, niños, jóvenes, adultos y ancianos, por abrirme sus
corazones y permitirme conversar, compartir sus biografías, sus sueños y
frustraciones, sus identidades y su anhelo de vida.*

*A todos los profesionales, y auxiliares de investigación que han acompañado el
convenio de cooperación con los municipios de Cisneros y Santo Domingo en las
convocatorias y proyectos de investigación e intervención que derivaron
indefectiblemente de este sueño, y que han nutrido su visión integral y holística en
interacción del itinerario con el territorio, la comunidad y la cultura. A los talleres de
diseño y a los integrantes del semillero de investigación en patrimonio industrial y
ferroviario de la Facultad de Artes Integradas, por ayudarme a reconocer el territorio
y a soñar con las comunidades un futuro posible.*

*A la Asociación Universitaria Iberoamericana de Postgrados, la Universidad de
Granada, el Instituto Superior Técnico José Antonio Echavarría, la Universidad de
San Buenaventura, mis agradecimientos por otorgarme el honor de enriquecer,
compartir el conocimiento y la defensa del patrimonio cultural.*

*Mientras más me sumerjo en las aparentes aguas turbulentas y caminos tortuosos
del patrimonio cultural, y me acerco a sus progenitores, más me convengo de sus
aguas mansas y diáfanos caminos, y que su gestión no es más que una invención
colectiva, transformadora y emancipadora.*

Voces de la memoria

*Estoy en el poblado de tu ausencia,
en la soledad de tanta compañía
que ya no entiendo tu presencia
sin la ausencia de tu lejanía.*

Fragmento del poema "Ausencias" de Hernando Rivera Jaramillo

Voces del camino

*El que avanza creando algo nuevo lo hace como un remero, avanzando
hacia delante pero rema de espaldas, mirando hacia atrás, hacia el
pasado, hacia lo existente para poder reinventar sus claves."*

Jorge de Oteiza

Voces de la identidad

Soy, pero soy también el otro

Borges, en El otro, el mismo

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA, REFERENTES TEÓRICO METODOLÓGICOS Y OBJETIVOS	7
1.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA	8
1.2 EJES TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS: CONCEPCIÓN INTEGRAL DEL ITINERARIO	20
1.2.1 <i>Del objeto patrimonial al sistema territorial</i>	<i>20</i>
1.2.2 <i>El itinerario cultural: un cambio cualitativo de la noción de patrimonio.....</i>	<i>26</i>
1.2.3 <i>De las apropiaciones y significaciones: el itinerario como creación y representación.....</i>	<i>32</i>
1.2.4 <i>El ejercicio de inventario y catalogación.....</i>	<i>35</i>
1.2.5 <i>Marco legal y normativo local</i>	<i>40</i>
1.2.6 <i>La gestión del itinerario desde el desarrollo a escala humana: los procesos de participación .</i>	<i>45</i>
1.3 OBJETIVOS.....	49
1.3.1 <i>Objetivo general</i>	<i>49</i>
1.3.2 <i>Objetivos específicos.....</i>	<i>49</i>
2 METODOLOGÍA.....	51
2.1 MEMORIA METODOLOGICA.....	56
2.1.1 <i>Primer escenario: Supuestos teóricos.....</i>	<i>56</i>
2.1.2 <i>Segundo escenario: Reconocimiento</i>	<i>57</i>
2.1.3 <i>Tercer escenario: Valoración</i>	<i>57</i>
2.1.4 <i>Cuarto escenario: Diagnóstico.....</i>	<i>58</i>
2.1.5 <i>Quinto escenario: Activación</i>	<i>58</i>
2.1.6 <i>Esquema de la memoria metodológica</i>	<i>61</i>
2.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN	64
2.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	66

2.3.1	<i>Recuperación de archivo documental y bibliográfico</i>	66
2.3.2	<i>Cartografías y levantamientos de campo</i>	68
2.3.3	<i>Identificación y catalogación</i>	69
2.3.4	<i>Cartografías de la memoria: crear y recrear los recuerdos</i>	71
2.3.5	<i>De la memoria a los sueños: Proceso de participación</i>	74
2.4	PROCESO DE ANÁLISIS	77
2.5	CRITERIOS DE RIGOR: CREDIBILIDAD, CONFIRMABILIDAD, TRANSFERIBILIDAD, AUDITABILIDAD	79
2.5.1	<i>Credibilidad</i>	79
2.5.2	<i>Confirmabilidad</i>	81
2.5.3	<i>Transferibilidad</i>	81
2.5.4	<i>Auditabilidad</i>	82
2.6	CONSIDERACIONES ÉTICAS; CONSENTIMIENTO INFORMADO	83
2.7	PROCESO DE GESTIÓN PARTICIPATIVA	85
3	VALORACIÓN INTEGRAL DEL ITINERARIO CULTURAL	101
3.1	VALORACIÓN HISTÓRICA	102
3.1.1	<i>Antecedentes de la presencia del ferrocarril en Colombia y Antioquia (de los caminos prehispánicos al ferrocarril: un reto de la modernidad)</i>	102
3.1.2	<i>Apertura y construcción del circuito ferroviario de Antioquia</i>	108
3.1.3	<i>La tardía integración del sistema ferroviario nacional</i>	115
3.1.4	<i>El ferrocarril de Antioquia: reflejo de cambios y transformaciones en la historia del departamento</i>	116
3.1.5	<i>Procesos históricos de ocupación y ordenamiento territorial del sistema ferroviario</i>	120
3.2	APROPIACIONES Y SIGNIFICACIONES	130
3.2.1	<i>La pervivencia de los hechos históricos en la memoria viva del ferrocarril</i>	130
3.2.2	<i>Re-funcionalización de sus vías y complementos</i>	133

3.2.3 *El itinerario como creación y representación: un asunto del imaginario y legitimación social*

134

4 IDENTIFICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DEL ITINERARIO..... 144

4.1 FICHA DE IDENTIFICACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA ICOMOS 145

4.1.1 *Extensión aproximada* 145

4.1.2 *Denominación del itinerario:* 145

4.1.3 *Tipo de utilización (función) del mismo:* 145

4.1.4 *Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario* 146

4.1.5 *Naturaleza física del itinerario*..... 149

4.1.6 *Recorrido del itinerario:* 150

4.1.7 *Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos* 153

4.1.8 *Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales*

154

4.1.9 *Ejes fundamentales del itinerario* 161

4.1.10 *Hitos o etapas principales del recorrido*..... 162

4.1.11 *Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido* 162

4.1.12 *Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario*..... 173

4.1.13 *Período de utilización*..... 175

4.1.14 *Significado del itinerario* 176

4.1.15 *Simbología que entraña*..... 177

4.1.16 *Rituales relevantes:*..... 178

4.1.17 *Valor sugestivo*..... 179

4.1.18 *Dinámicas que ha generado* 180

4.1.19 *Contenidos patrimoniales (Relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos):*..... 181

4.1.20	<i>Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo (óptimo, medio, mínimo o nulo)</i>	190
4.1.21	<i>Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación</i>	191
4.1.22	<i>Otros itinerarios de similar carácter</i>	192
4.2	CONTEXTO GENERAL DE LA RUTA FERROVIARIA EN ANTIOQUIA	198
4.2.1	<i>El ámbito natural y geográfico del itinerario y sus diferentes escalas territoriales</i>	198
4.2.2	<i>Sistemas y subsistemas de movilidad: flujos y estancias</i>	212
4.2.3	<i>El ideario republicano y el advenimiento de la modernidad</i>	216
4.2.4	<i>Un nuevo concepto urbano</i>	220
4.2.5	<i>La arquitectura ferroviaria: transición al periodo moderno</i>	224
4.2.6	<i>Las estaciones</i>	229
4.2.7	<i>Equipamientos complementarios</i>	258
4.2.8	<i>El reto de una nueva ingeniería</i>	267
5	UN ACERCAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN	271
5.1	EL CONCEPTO DE GESTIÓN Y SU ARTICULACIÓN CON EL PATRIMONIO CULTURAL COMO BASE DEL DESARROLLO	272
5.2	ANTECEDENTES EN LA GESTIÓN DE RUTAS TURÍSTICAS E ITINERARIOS CULTURALES FERROVIARIOS: EXPERIENCIAS DE ACTIVACIÓN Y RESIGNIFICACIÓN	279
5.3	LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN Y CO-GESTIÓN DESDE LOS ACTORES	284
5.4	EL TURISMO COMO AGENTE DE TRANSFORMACIÓN, DESARROLLO Y ACTIVACIÓN DE LA MEMORIA CULTURAL	293
5.4.1	<i>El riesgo de las rutas e itinerarios culturales como marketing del territorio</i>	293
5.4.2	<i>Del recurso patrimonial al atractivo turístico</i>	295
5.4.3	<i>El turismo cultural como instrumento de gestión patrimonial</i>	298

5.5	NUEVAS DINÁMICAS DE MOVILIDAD REGIONAL A PARTIR DE LAS RUTAS ARTESANALES	300
5.6	LA SUSTENTABILIDAD DEL ITINERARIO CULTURAL: CONSIDERACIONES DE CAPACIDAD DE CARGA Y CICLO VITAL.....	303
5.7	LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL MODELO DE GESTIÓN.....	305
6	CONCLUSIONES.....	323
6.1	DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS.....	324
6.1.1	<i>Ampliación de la noción estática del itinerario a la complejidad de sus contenidos</i>	<i>324</i>
6.1.2	<i>El itinerario desde la perspectiva de los actores.....</i>	<i>335</i>
6.2	CONSIDERACIONES FINALES	339
7	BIBLIOGRAFÍA Y APÉNDICES.....	345
7.1	BIBLIOGRAFÍA.....	346
7.2	ÍNDICE DE FIGURAS	353
7.3	ÍNDICE DE TABLAS	359
7.4	ÍNDICE DE GRÁFICOS	360

INTRODUCCIÓN

A comienzos del siglo XVIII la apartada y estrecha provincia de Antioquia de la naciente República de la Nueva Granada, se planteó el sueño de superar los fragosos, peligrosos y tediosos caminos que la conectaban con el interior y especialmente con los océanos Pacífico y Atlántico. El cumplimiento de este sueño, inspirado en buena parte en el exitoso ferrocarril de Panamá, motivó a los gobernantes de la época a asumir a fines del siglo XIX, la entonces obra 'redentora' del ferrocarril de Antioquia, como se acuñó en su época, desde los límites de la provincia en las riberas del Río Magdalena. Un proyecto regional, como otros que se adelantaron simultáneamente y que permitió conectar el centro del país con Europa y Norteamérica, con aprovechamiento de la navegación a vapor por el canal fluvial más antiguo e importante de la Nueva Granada.

La empresa del ferrocarril de Antioquia produjo una serie de cambios y transformaciones en el departamento, que han sido el lugar común de muchos proyectos ferroviarios expansionistas en América Latina luego de la guerra de independencia, y que movidos por una visión de apertura comercial de intercambio de bienes de consumo y de servicio, abrió las puertas a los efectos de una influyente revolución tecnológica e industrial que ya estaba cosechando sus frutos en Europa y Norteamérica. Producto de estas dinámicas de intercambio, tuvo asiento en Antioquia un cambio de paradigma de la otrora provincia pobre y marginal, por una región rica, abierta y competitiva en los mercados

internacionales, que fue reflejo de un nuevo imaginario cultural e ideario republicano y que tuvo su marca de identidad en lo que finalmente se constituyó como la 'cultura industrial y ferroviaria de Antioquia', objeto de la presente investigación.

Esta ruta comercial en su escala trans-regional impactó sobre las zonas próximas al canal fluvial del Magdalena y el ferrocarril de Antioquia, donde hacían convergencia caminos de herradura y carreteros que conectaban las zonas de producción agrícola y minera más ricas del departamento, generando un lugar común de fecundación múltiple e intercambio multidimensional que albergaron valores de conjunto compartidos (ICOMOS, 2008), lo que sugiere la viabilidad de incluirlo en la categoría patrimonial de itinerario cultural.

Una ruta que, por razones ajenas a su potencial de itinerario cultural, estuvo diezmada históricamente y de forma sistemática, por factores técnicos, políticos y de conflicto interno, que al final no le permitieron mantener su idea de integración nacional, privilegiando la construcción de carreteras y el transporte automotriz; a pesar de ello, se sostuvo en el imaginario social regional del departamento como una ruta histórica y emblemática.

El presente estudio permite develar como el ferrocarril de Antioquia, en su escala regional, es la evidencia tangible de un patrimonio vivo que se ha perpetuado en el paisaje, el espacio geográfico y la memoria de sus actores, animados por un profundo sentimiento de apropiación y significación y que continúan cobrando su vigencia.

Un primer apartado de la investigación describe los ejes problemáticos significativos y contradicciones aparentes que se vinculan al objeto de estudio, entre los que se destacan: la obsolescencia y abandono de la ruta del ferrocarril de Antioquia y la consecuente pérdida gradual de la memoria ferroviaria e inminente desintegración de la unidad cultural; la evolución del concepto patrimonial y la incorporación de nuevas categorías que en una concepción polisémica y dinámica es capaz de integrar múltiples disciplinas y contenidos sociales y culturales; la versión limitada y excluyente del discurso oficial del patrimonio que se verifica en el objeto de estudio; la dimensión humana y prospectiva de la memoria ferroviaria y la necesidad de trascender de la nostalgia a la esperanza; y la presencia de un patrimonio industrial disperso y sin conexión al discurso oficial del patrimonio como arqueología industrial.

En el apartado del enfoque teórico metodológico, se plantea la revisión de las nociones y categorías conceptuales que derivan de los ejes problemáticos en primera instancia, a partir de los fundamentos epistemológicos que definen el objeto patrimonial como sistema territorial en la perspectiva de un conjunto integrado de sistemas de objetos y acciones (Santos, 2000); el cambio cualitativo en la interpretación de la noción patrimonial, más abarcante e incluyente que ha permitido la adhesión de nuevas categorías como los paisajes e itinerarios culturales; la cuestión del catálogo y la necesidad de generar nuevos campos de fichaje que trascienden el discurso oficial y autorizado del patrimonio, invocando la versión existencial de los actores. En esta misma línea, el reconocimiento de los sentimientos de apropiación y significación que se constituyen en auténticas

creaciones y representaciones del patrimonio; la necesidad de incorporar la categoría del itinerario cultural al marco de la ley general de cultura de la nación y su aporte a la gestión y activación del patrimonio cultural; y por último la identificación de los vacíos, tendencias y pronósticos de la gestión cultural del patrimonio en su aplicación al caso de los itinerarios culturales.

El siguiente apartado metodológico plantea cinco escenarios de trabajo que se desarrollan de manera interdependiente y que se corresponden con los supuestos teóricos de reconocimiento de las creaciones y representaciones, valoración patrimonial, diagnóstico y activación patrimonial, estableciendo una relación de triangulación del conocimiento entre los insumos documentales, las evidencias físico-espaciales y los sentimientos de apropiación y significación que se reconstruyen en el diálogo de saberes con las comunidades.

Seguidamente se desarrolla el apartado de “Reconocimiento”, en el cual se hace la identificación del itinerario, adoptando el instrumento de ICOMOS para la ficha de identificación de Itinerarios Culturales, y complementada con el contexto espacial general de la ruta en sus componentes: natural y geográfico; sistemas y subsistemas de movilidad en su interacción e influencia territorial; los lenguajes y formas de asentamiento e implantación urbano y arquitectónicos y su transición a la modernidad; y una caracterización de los inmuebles arquitectónicos, obras de ingeniería, y en general, los elementos de la arqueología industrial que forman parte de las evidencias tangibles del itinerario.

En el apartado de “Valoración” integral se hace especial énfasis en los antecedentes y huella histórica del ferrocarril estableciendo un cruce entre las versiones que derivan del estudio historiográfico, que van desde el origen y creación de la ruta, pasando por su período floreciente de crecimiento y desarrollo, hasta los factores que determinan su decadencia y obsolescencia. Versiones que entran en diálogo abierto con las apropiaciones y significaciones que le han otorgado reconocimiento en el imaginario comunitario y que se recogen en las voces de los actores. Por tratarse de un itinerario cultural se examinan y ponen de relieve los rasgos distintivos que establece la carta (ICOMOS, 2001), en particular los valores de conjunto compartidos y el haber sido escenario de fecundación múltiple de culturas.

Los apartados finales de discusión de resultados y acercamiento al modelo de gestión nos ofrecen un panorama de la gestión desde la perspectiva epistémica que permiten superar la noción estática y fragmentaria del patrimonio por una versión humanizada y existencial, donde los actores participan como sujetos y agentes de transformación y por tanto de activación del itinerario como artesanía.

Se plantea un estado de gestión de los itinerarios que permite develar los vacíos, tendencias y pronósticos que ha derivado de las recientes experiencias y que abren un escenario futuro de apertura a la gestión del territorio cultural, integrador de las políticas y formas tradicionales de ordenamiento del territorio. Como revisión crítica, plantea los aciertos y desfases de los modelos implementados, la proliferación de rutas turísticas, movidas por un fenómeno que rinde culto a la

expansión del mercado e industria de turismo cultural hacia una reconsideración de la teoría del valor, no como objeto de consumo de masas, sino como instrumento de comunicación y activación de la memoria, que deberá replantear las prácticas por un turismo sustentable y no extractivo con criterio de sostenibilidad física, social y medioambiental.

Por último, son presentados, de cara al acercamiento al modelo, los lineamientos estratégicos, a manera de enunciados universales, apoyados en la revisión crítica de los modelos de gestión cultural, los conceptos y elementos definitorios de los itinerarios culturales (ICOMOS, 2008), el reconocimiento y valoración patrimonial de la ruta, y las experiencias de investigación y acción participativa adelantadas en el transcurso de la investigación. Un enfoque de gestión integral y participativo presentado desde el escenario contextual, de los actores y procesos, sobre la base del reconocimiento, la valoración y la activación del itinerario cultural.

1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA, REFERENTES TEÓRICO METODOLÓGICOS Y OBJETIVOS

1.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

Hacer una lectura y valoración del ferrocarril de Antioquia como sistema estructurante del territorio e itinerario cultural, nace de su reconocimiento como patrimonio histórico, pero precisa fundamentalmente de conceptos asociados a su visión sistémica de implantación y adaptación al territorio, y la manera como se ha consolidado como memoria e identidad cultural. Ambas consideraciones están sujetas a una visión renovada del patrimonio histórico que conlleva a reconocer su contenido dinámico, por cuanto refiere procesos y flujos constantes de intercambio y movilidad internos y extra regionales, y de otra parte a la perspectiva integral del sistema al espacio-territorio que ocupa y sobre el que ha ejercido influencia. Claro está que esta concepción multidimensional del conjunto ferroviario como sistema e itinerario, se encuentra precedida de la construcción de valoraciones previas soportadas en la revisión de hechos históricos que han podido derivar en hechos significativos de legitimación social verificados en la memoria colectiva.

Previo a la valoración se ha construido una problemática que deriva de la lectura que nos ofrece su realidad concreta, en contraposición a la mirada oficial, segregada y descontextualizada de su entorno socio-cultural y territorial que se ha venido reflejando en las últimas décadas, desde su consideración como categoría patrimonial de itinerario cultural, que amplía el espectro de visión a un escenario holístico y complejo de la ruta a un escenario multi-variado de dinámicas integradas al contexto espacial, simbólico y temporal del territorio, la comunidad y

la cultura. Sobre estas premisas se han planteado algunas reflexiones sustantivas en torno a su núcleo problemático y que atienden a las siguientes contradicciones:

La obsolescencia y abandono del conjunto ferroviario como sistema de transporte: Pérdida gradual de la memoria ferroviaria.

Por más de una centuria de existencia, el antiguo sistema ferroviario de Antioquia, ha logrado marcar una huella importante e imborrable, no solo como eje dinamizador y generador de patrones de asentamiento territorial y urbano, sino como factor de desarrollo social y económico, producto de las actividades de extracción, producción y comercialización de los bienes agropecuarios, mineros y energéticos de la región y el departamento.

Al presente, este conjunto, y buena parte del sistema integrado del país, se encuentra en desuso, y ha sido sustituido, en su función esencial, por la red nacional de carreteras, relegándolo a la obsolescencia, y de paso, aislando los caseríos y poblados que se integraban al sistema, la mayoría de ellos, en origen y evolución, subsidiarios directos del mismo. Algunos de sus pobladores y familias desplazadas habitan las estructuras abandonadas del ferrocarril, y otros sobreviven en condiciones de abandono y pobreza en los humildes caseríos o invasiones que rodean las estaciones y corredor férreo. Buena parte de la población joven, sumida en la desesperanza, y queriendo cerrar un capítulo de su frágil y tormentosa historia de abandono, pobreza y violencia, apuntan al sueño de encontrar nuevas oportunidades y un destino más promisorio, abandonando

gradualmente el caserío. Los más viejos, permanecen aferrados a él por ser su único nexo de identidad e historia de vida, fortalecidos, en algunos casos, por el anhelo de ver algún día pasar el tren, como única alternativa de salida a su condición de abandono. Junto a ellos, los niños, que en su inocencia, se someten al vaivén y suerte de la historia y decisiones de sus mayores. Esta realidad se constituye en el problema más complejo que viene presentando a todo lo largo y ancho del sistema ferroviario y se constituye en una determinación de los niveles de apropiación y procesos de valoración, activación y gestión que se haga de él, no solo como bien de interés cultural, sino como factor de desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida.

Si bien, no es posible vivir del recuerdo y la nostalgia, si es preciso hacernos la pregunta del valor histórico del ferrocarril en su relación vital con la identidad cultural y formas de habitar el territorio de las comunidades y poblados ferroviarios. Como *'poblados ferroviarios'*, se señala su connotación dual de singularidad e integridad de valores de conjunto compartidos en el contexto del itinerario. Pequeños caseríos o núcleos urbanos que surgieron ex novo¹ por una estrecha vinculación con la llegada y desarrollo del ferrocarril, y que marcaron su relación con el territorio, en principio, por las acciones extractivas agrícolas y mineras, y de paso las relaciones de intercambio comercial y cultural en doble vía, que se fueron consolidando a través del tiempo. Por tanto, una vez que se

¹ Podría afirmarse que estos poblados se desarrollaron a lo largo del trayecto ferroviario asociado a la división Nus, y una parte al trayecto próximo al túnel de la Quebra de la división Porce, objeto del presente estudio. Esto no niega la preexistencia de caseríos anteriores en el trayecto Botero-Cisneros, antes Piedragorda y El Zarzal, que no alcanzaban a ser reconocidas como centralidades regionales.

interrumpe la dinámica de movilidad férrea, se generan procesos masivos de despoblamiento, pobreza, abandono y el principio de una pérdida gradual de la memoria ferroviaria, aun a pesar del latente sentimiento de apropiación y significación. Esta última reflexión nos obliga a revisar otro asunto de la problemática planteada y que tiene que ver con el enfoque sistémico y holístico del patrimonio.

La necesidad de trascender de una mirada singular y monumentalista de los bienes de interés cultural por una mirada integral de sus elementos en los ámbitos del territorio, la comunidad y la cultura: una aportación cualitativa de interacción entre los elementos tangibles e intangibles del patrimonio cultural.

A día de hoy existe en el inventario de bienes declarados de interés cultural de la nación, (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2008b) una lista de estaciones² del ferrocarril dispersas a lo largo del territorio nacional, como iconos de lo que representó la presencia de esta revolucionaria empresa de transporte en la historia del país. Declaratorias que no incluyen vías, campamentos, obras de ingeniería, urbanismo e infraestructuras de servicios complementarios de carga, energía, acueducto, comunicaciones, y un resto de equipamientos asociados a la educación, la salud, la vivienda; en otra escala se adhieren también sus entornos geográficos y paisajes culturales y un acervo de intangibles que han acompañado

² A la fecha se encuentran registradas 278 estaciones del ferrocarril localizadas en 16 departamentos como Bienes de Interés Cultural de la nación (BICs), representando el 39% del total de bienes declarados, y de estos el 18% se encuentran en el departamento de Antioquia. No se contabilizan el resto de infraestructuras ferroviarias y equipamientos que complementan la arqueología industrial y ferroviaria de los conjuntos, aunado al resto de evidencias y manifestaciones que se asocian a la categoría patrimonial de itinerario cultural.

los ciclos itinerantes de pasajeros nativos y foráneos, testigos vivenciales de apropiación y significación de la memoria ferroviaria.

El ferrocarril de Antioquia: Inminente desintegración de la unidad cultural.

Uno de los problemas más relevantes del conjunto ferroviario como sistema cultural está asociado a su pérdida de integralidad como unidad cultural, entendida en su íntima relación con el territorio y los flujos itinerantes de movilidad que derivaron de los procesos productivos, prácticas e intercambio comercial de la región, y más adelante, en su dependencia del sistema nacional ferroviario, que alcanzó discretamente niveles de integralidad y conectividad con el resto de la nación. El ferrocarril de Antioquia debió ser cedido a la nación a partir de la década de los 60, y como muchas otras empresas regionales, tuvieron la intención de amalgamarse en un solo sistema nacional de transporte ferroviario que nunca prosperó³, y antes por el contrario, lo que si desencadenó fue el decaimiento y muerte del sistema a lo largo y ancho de toda la nación en la década de los 70.

En su condición patrimonial, aparte de las declaratorias antes referidas de algunas estaciones y obras de ingeniería que soportan el conjunto ferroviario, el resto de soportes materiales y manifestaciones intangibles asociados a la cultura ferroviaria, se han ido deteriorado y desvaneciendo a lo largo del tiempo, sumidos en la ruina y abandono de sus dolientes e instituciones responsables de su tutela y

³ “ (...)poco se ha dicho sobre el cúmulo de errores técnicos, políticos y administrativos causantes del atraso de los ferrocarriles que, privados de inversión, eran cada vez menos capaces de competir con los camiones.” (Alvear Sanín, 2008)

conservación. Luego de las declaratorias, el Ministerio de Cultura y las entidades que han asumido la tarea de su rehabilitación, no han considerado dentro de sus políticas acciones efectivas encaminadas a su protección integral y sustentabilidad.

En los extractos *doctrinae "CIIC corpus"*, elaborados en anteriores reuniones científicas, y en particular las conclusiones del Congreso internacional del CIIC de ICOMOS, celebrado en Pamplona, España en el 2001, se hace hincapié en la tarea prioritaria de identificación, estudio y promoción de los itinerarios culturales, mediante la difusión de este nuevo papel para el patrimonio cultural y definir, por vez primera, la macroestructura del patrimonio dentro de los itinerarios culturales regionales e internacionales. "El patrimonio debe ser identificado como un sistema, una comunidad unida que cuenta con sus propias infraestructuras, redes de células, zonas y centros, y no sólo como una mera suma de sistemas nacionales aislados" (ICOMOS, 2001, 11).

La evolución del concepto patrimonial y la incorporación de nuevas categorías.

El concepto de patrimonio ha evolucionado en el último siglo, luego de amplios debates en el plano internacional, pasando de una versión arqueologista y monumentalista (González Varas, 2008), que tuvo su origen a mediados del siglo XIX y se sostuvo durante casi una centuria, por una concepción más integral del patrimonio, como prueba y testimonio significativo de las civilizaciones,

incorporando de paso una nueva nomenclatura de 'bienes culturales' (UNESCO, 1954) válida para definir el patrimonio histórico y cultural. Aun así esta nomenclatura resulta imprecisa y se va extendiendo a otras escalas a partir de la segunda mitad del siglo XX, donde se anexan nuevas clasificaciones y escalas del patrimonio, todas ellas cobijadas por definiciones más abarcales como: *“el conjunto de bienes materiales e inmateriales relacionados con la actividad del hombre a lo largo de la historia, los cuales disponen de significados para los ciudadanos en el presente, lo que exige su protección.”* (Castillo Ruiz, 2007,10). En esta perspectiva se han anexado a los bienes culturales o bienes de interés cultural, el patrimonio natural, documental, cinematográfico, industrial y otras manifestaciones de naturaleza inmaterial como el patrimonio etnográfico, donde caben las tradiciones y fiestas populares, entre otros; y los más recientes, que abogan por una concepción integral más vinculante con el territorio y la cultura, como son los paisajes e itinerarios culturales.

Lo anterior nos abre un panorama bastante amplio de lo que constituye la naturaleza del patrimonio, que en definitiva se sustenta en la cultura como un asunto de identidad que ha sido reconocido y legitimado históricamente por las comunidades y no propiamente por una élite de expertos, al final, amparada en las ideologías e historias dominantes, en una especie de 'ilusión narcisita por el monumento' (Choay & Connell, 2001). Esto hace del objeto de estudio del patrimonio un asunto complejo y subjetivo, sometido a los vaivenes de la historia y la sociedad, lo que determina su concepción polisémica y dinámica, la cual se ha

ido enriqueciendo y construyendo en el tiempo, como lo ha demostrado en su capacidad de integrar múltiples disciplinas y contenidos sociales y culturales.

El discurso oficial

El discurso oficial del patrimonio, centrado exclusivamente en las declaratorias de estaciones como monumentos nacionales (Consejo de Monumentos Nacionales, 1994), no ha sido permeado aún por las manifestaciones locales de identidad y apropiación social, que permitan enriquecer su versión estática e intransferible, por otra que abogue por su transformación y reinterpretación, a la luz de la experiencia y proceso histórico de resignificación. Llevado a la categoría del itinerario cultural, los ‘valores de conjunto compartidos’ (ICOMOS, 2008), adquieren nuevas codificaciones y valoraciones simbólicas, sin que se pierda su esencia, es decir su integralidad al escenario de la cultura ferroviaria.

Una ruta férrea convertida hoy día en un camino artesanal de movilidad local, ha permitido redimensionar la escala del itinerario, sin abandonar su naturaleza, como conector e integrador de territorialidad y cultura. Especial consideración habrá que tenerse en cuenta con estas nuevas dinámicas, que plantean otras relaciones vinculantes con el itinerario cultural y que están asociadas a las formas de intercambio, ocupación y explotación del territorio, aportando un imaginario que se actualiza, se transforma y resignifica permanentemente, sin perder su esencia. A todas estas, la pregunta redundante en, ¿cuál es la esencia y ese rasgo inmutable de identidad que se crea y auto-regula en el imaginario de las comunidades, que

subyace toda condición de historicidad y se convierte en un valor atemporal e intransferible?

La dimensión humana de la memoria y prospectiva ferroviaria: entre la nostalgia y la esperanza.

La memoria ferroviaria y el enigma de su reactivación, son un dilema que se hace presente en el escenario generacional y multinivel de las comunidades que las legitima. Si bien, para los más viejos, representa su historia de vida, y por tanto, su vínculo afectivo, territorial y de identidad, que se carga de una mezcla de sentimientos cruzados de gloria, nostalgia y desesperanza, para las nuevas generaciones, se expresa en su adaptación a nuevas dinámicas funcionales de movilidad y apropiación activa de la ruta, en contraste con un futuro incierto y expectante, que invoca el deseo y la esperanza de regresar al ferrocarril o, ante el peso de incertidumbre, el deseo de emigrar en la búsqueda de nuevos horizontes. Ahí pareciera jugar un papel importante su raíz patrimonial como dimensión temporal, en tanto ‘valor de antigüedad’, al que Riegl hace referencia, y que aún no logra sustraerse de una especie de imagen narcisista (Choay, 2007) a manera de espejismo, que distrae cualquier voluntad de gestión y capacidad de acción para su reactivación o resignificación. En medio de todo, una actitud compartida de respeto y cuidado, que refleja un enorme sentido de pertenencia por sus huellas y evidencias materiales, como expresión simbólica de la memoria ferroviaria, siendo esta, su mayor activo.

El patrimonio industrial y ferroviario: arqueologías y memorias dispersas.

Si bien, la Ley general de Cultura actualiza, amplía e incorpora a la nomenclatura de bienes de interés cultural de la nación la categoría de paisaje cultural (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2008a), se olvida de los itinerario culturales y en particular de los bienes tangibles e intangibles que forman parte del proceso de modernización del transporte y su consecuente influencia en el desarrollo industrial y tecnológico de la nación. El sistema de navegación a vapor por el río Magdalena, en paralelo con la construcción de proyectos ferroviarios regionales que alimentaron esta ruta comercial, y su apertura a los mercados internacionales, en una época de transición a la nueva república, y la consecuente apertura a los procesos de industrialización y transformación de los centros urbanos, fueron definitivos en el advenimiento de un nuevo ideario, imaginario y paisaje urbano de la naciente y moderna ciudad industrial.

El ferrocarril va dejando a su paso por el territorio, un cúmulo de evidencias materiales e imaginarios que se surtieron de los procesos de desarrollo industrial y ferroviario y que ahora quedan a la deriva, como lunares, terrenos baldíos, nostalgias y memorias dispersas. Y qué hacer con estos vestigios, hoy restos de una arqueología industrial y ferroviaria sometidos a los fenómenos acelerados de urbanización y presiones inmobiliarias de ocupación y rentabilización del suelo urbano, en un nuevo modelo de ciudad globalizada y de servicios, que terminan borrados de la historia y del paisaje urbano. La paradoja de este fenómeno está en el ámbito rural regional de las estaciones y pequeños poblados ferroviarios, cuyos

pobladores mantienen la funcionalidad básica y doméstica de la ruta, así sea de manera informal y artesanal, y que se reconocen en ellos como espejo de una memoria y cultura ferroviaria que cobra vigencia en los afectos y sentimientos de pertenencia, y que a pesar de todo, sobreviven al abandono y adversidades del tiempo.

Uno de los mayores legados de la arqueología industrial ferroviaria, como memoria viva, se concentra en las voces de sus protagonistas⁴, ferroviarios, entre maquinistas, ayudantes, mecánicos, operarios, jefes de estación, bodegueros, almacenistas, etc., cuyo relato no ha sido sistematizado y es clave para complementar el discurso oficial del patrimonio ferroviario como herencia de una civilización industrial, y explicar a su vez, cómo transformó los hábitos del trabajo, organización y métodos de producción.

Núcleo problemático

El núcleo problemático de esta investigación se concentra en la necesidad de comprender y plantear, en virtud del aparente nivel de abandono, desarticulación y obsolescencia de las estructuras, paisajes y dinámicas culturales de intercambio asociadas al ferrocarril de Antioquia, alternativas de gestión y activación, desde el reconocimiento, no sólo de sus valores patrimoniales: históricos, tecnológicos, contextuales y significativos; sino de una puesta local de diálogo de saberes en su

4 Como consideración especial, en la Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio Industrial, en su apartado No.3 sobre la importancia de la catalogación, el registro y la investigación del patrimonio industrial señala: "(...) Los recuerdos de la gente son un recurso único e irremplazable que debe ser registrado siempre que sea posible."

condición especial de 'itinerario cultural', escenario de apropiaciones y valores de conjunto compartidos.

Al final, un escenario concertado de reconciliación con la memoria y fortalecimiento de una cultura de la paz, que puede construirse desde los actores sociales público-privados, voluntades, roles y compromisos, en un ambiente de comunicación y participación, que permita movilizar y transformar las comunidades, sobre la base del afianzamiento de sus identidades, la reconstrucción y creación permanente de imaginarios y discursos patrimoniales, como aporte a un modelo incluyente de gestión integral del itinerario cultural.

La pregunta problemática finalmente se concentra en comprender ¿Cuál es el lugar común (valores de conjunto compartidos) y qué vínculos (redes de intercambio y cooperación) podemos establecer en una estrategia de gestión de la ruta del ferrocarril de Antioquia, que permita su adaptación a las nuevas dinámicas y desafíos de las comunidades, en la consolidación y fortalecimiento de los imaginarios, sentimientos de apropiación y significación (identidad), de cara a su activación como sistema de movilidad regional (estructurante del territorio) e itinerario cultural?

1.2 EJES TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS: CONCEPCIÓN INTEGRAL DEL ITINERARIO

1.2.1 Del objeto patrimonial al sistema territorial

Para comprender la proposición de transición que se establece del objeto patrimonial al sistema territorial, es necesario hacer algunas precisiones conceptuales de orden epistemológico que deben abordarse desde las nociones de objeto, objeto patrimonial, sistema y sistema territorial.

El objeto, si bien para la metafísica es término, o fin, o causa final, para la teoría del conocimiento, "(...) es el término del acto del conocimiento, y especialmente la forma, ya como especie sensible, ya como especie inteligible" (Ferrater Mora, 1965). Así el objeto, no necesariamente debe ser real en su dimensión física, por lo tanto puede ser real o ideal, puede ser o valer, se torna incompleto en su dimensión física y adquiere valor o sentido cuando es humanizado, es decir, cuando se comprende en su dimensión existencial.

En el terreno de lo patrimonial el objeto se constituye en la evidencia tangible e intangible, es decir, en la relación dialéctica entre lo real y lo ideal, dando como resultado una serie de manifestaciones o evidencias que se constituyen en conocimiento y experiencia significativa, y que son compartidas, es decir, legitimadas socialmente. Para el caso que nos convoca de la categoría patrimonial de itinerario cultural, el objeto patrimonial trasciende su naturaleza estática

representada en la imagen o paisaje⁵ cultural, y se torna dinámico, incorporando una nueva dimensión en la comprensión del espacio humano del itinerario, que le otorga licencia para incorporar otros paisajes y, ser asiento de intercambio y fecundación múltiple de culturas. Existe una necesidad epistemológica en la distinción entre paisaje y espacio:

(....) Paisaje y espacio no son sinónimos. El paisaje es el conjunto de formas que, en un momento dado, expresa las herencias que representan las sucesivas relaciones localizadas entre hombre y naturaleza. El espacio es la reunión de estas formas más la vida que las anima. (Santos, 2000, 86)

El objeto patrimonial se equipara, en este caso, a la versión de bien de interés cultural, que desde la Comisión Fransheschini (1964) se ha mantenido. Uno de sus principales ideólogos, Massimo Severo Giannini en su publicación, *I Beni culturali*, adopta esta noción como testimonio “material” con valor de civilización, es decir, el objeto que se carga de valor cultural (Giannini, 1976). Pero la noción de objeto patrimonial que convoca esta reflexión y que se plantea como eje problemático, hace una crítica a la versión arqueologista y monumentalista heredada del siglo XIX y que, de alguna forma, se ha mantenido en la legislación cultural de la nación, privilegiando por muchos años la cosa, pieza o artefacto

⁵ “El paisaje es pues, un sistema material y, por esa condición, es relativamente inmutable; el espacio es un sistema de valores, que se transforma permanentemente.”(....) El paisaje es historia congelada, pero participa de la historia viva. Sus formas son las realizaciones, en el espacio, de las definiciones sociales. (....) El paisaje es testimonio de la sucesión de los medios de trabajo, un resultado histórico acumulado. El espacio humano es la síntesis, siempre provisional y siempre renovada, de las contradicciones y de la dialéctica social. (Santos, 2000)

patrimonial aislado, sin consideración al paisaje cultural y contexto espacial que le da sustento. Un enfoque positivista al que se contrapone la versión de Santos (2000) y que invoca su naturaleza compleja y sistémica:

La idea de forma-contenido une el proceso y el resultado, la función y la forma, el pasado y el futuro, el objeto y el sujeto, lo natural y lo social. Esa idea también supone el tratamiento analítico del espacio como conjunto inseparable de sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 2000. 86).

En la conceptualización del itinerario cultural, el objeto patrimonial se encuentra asociado a los elementos que lo representan, sobre la evidencia de sus dinámicas de flujos y espacialidades, destacando, como lo expresa la carta (ICOMOS, 2008), los *valores de conjunto compartidos*. Un rasgo característico de los itinerarios culturales radica en su trascendencia de escala, y por tanto, de impacto en el territorio, integrando pueblos, regiones, sitios y paisajes culturales en general, que a pesar de revelar diferencias geográficas, naturales y culturales, encuentran un lugar común en la memoria y experiencia del itinerario. Para que esta visión integral compartida del itinerario sea vital, es preciso, más allá de un eje central de movilidad, el complemento de una trama de caminos que permitan la dinámica orgánica de flujos y convergencias, de intercambios y escenarios de convivencia.

Lo anterior plantea como el objeto patrimonial del itinerario amplía su escala al territorio, y por ende a la comunidad y la cultura, en una unidad sistémica e interdependiente de manifestaciones tangibles e intangibles, donde el territorio se convierte en espacio de afectos y significación. De otra forma su mirada sería

fragmentada y se acercaría más al sentido de una ruta cultural, que “se limita a recorridos diseñados en la actualidad, que en su mayoría utilizan las nuevas vías de comunicación y por los que es posible encontrar diversos bienes patrimoniales que no necesariamente estuvieron unidos por un Itinerario” (UNESCO, 2009).

El itinerario cultural, como sistema territorial, define por tanto unas relaciones de interdependencia entre los pueblos y paisajes que atraviesa, pero no debe subordinarse a las dinámicas de los flujos itinerantes de personas y bienes culturales a través del tiempo, y especialmente, de las vías de comunicación que le dan soporte y estructura. Son esta trama de redes, que coinciden con la identidad y los valores de conjunto compartidos en su contexto y contenidos, las que definen el sistema territorial y su ámbito de influencia. Sea cual fuere su finalidad, es el espacio ⁶, como escenario vital, el soporte de su existencia. La noción formal de espacio que Santos emplea como “conjunto inseparable de sistema de objetos y sistema de acciones”, se aplica al itinerario cuando el *objeto patrimonial* se acompaña de espacialidad, en tanto “territorio cultural”, y se convierte en *sistema territorial*. Por tanto es difícil pensar en el itinerario cultural si este no se adscribe a un sistema territorial y no revisa en sus dinámicas de ocupación, trabajo e interacción social con la naturaleza. Así el territorio físico adquiere la dimensión de territorio cultural, como el resultado de agregar sentido (significación) al lugar, en tanto ámbito comunitario y expresión de identidad. Un

⁶ “(...) Proponemos aquí una definición que es operacional y al mismo tiempo fundada en lo real. 10.1.1. El espacio está formado por dos componentes que interactúan continuamente: a) la configuración territorial, es decir, el conjunto de datos naturales, más o menos modificados por la acción consciente del hombre, a través de sucesivos “sistemas de ingeniería”; b) la dinámica social o el conjunto de relaciones que definen una sociedad en un momento determinado” (Santos, 1996, 103)

sentido que se apoya en la frecuencia de ocupación durante un período de tiempo, lo suficientemente representativo como para que pueda constituirse en huella y referente para la sociedad.

Esta perspectiva del patrimonio en su relación con el espacio, nos acerca a la idea de un sistema territorial cuyo origen se atiene a los procesos antrópicos de interacción socio-natural que han ido transformando el entorno. Fundamentalmente en la relación que establece el ser humano con la extracción y obtención de recursos la generación de patrones de asentamiento y su evolución urbana, la instauración de sistemas de movilidad e infraestructuras derivados de las necesidades básicas, y en un nivel más complejo, el desarrollo de actividades económicas, tecnológicas, científicas, artísticas propias del ámbito cultural.

Una contradicción a esta mirada sistémica, más allá del sentido estricto de excepción a la regla, y que se constituye en una mirada humanista de la cultura, en tanto le confiere protagonismo al ser humano como individuo y particularmente a los hechos singulares que han derivado de su mente. Y es allí cuando en la teoría general de sistemas invoca al individuo como determinante en los procesos de estructuración de las sociedades:

(...) el hombre no sólo es un animal político; es, antes y sobretodo, un individuo. Los valores reales de la humanidad no son los que comparte con las entidades biológicas, con el funcionamiento de un organismo o una comunidad de animales, sino los que proceden de la mente individual. (Bertalanffy, 2004, 53)

No hay que olvidar que una condición de lo patrimonial es su reconocimiento como hecho y construcción social, y para que esto sea posible, el sistema patrimonial se organiza en función de los determinantes ideológicos, políticos, económicos, en las relaciones sociales del hombre con el mismo hombre, y socio-naturales del hombre con el medio natural. Esta coexistencia de relaciones es la que enriquece y le confiere complejidad a los hechos culturales y particularmente los patrimoniales, en la medida en que se constituyen en imagen y memoria. El itinerario cultural, como categoría integradora se presenta como el escenario complejo de interacción multidimensional de las relaciones entre los seres humanos, y de estos, con la naturaleza y la historia, al final un enfoque sistémico que nace de la premisa Aristotélica donde “el todo es más que la suma de sus partes”. No es posible concebir una ruta sin el cúmulo de dinámicas e interacciones que se establecen en ella. Para el caso, y a manera de ejemplo, no es posible concebir al ferrocarril de Antioquia sin los balnearios, los hatos ganaderos, los trapiches paneleros y demás zonas agrícolas que atraviesa, despensa alimentaria de las zonas mineras del nordeste que hacían convergencia en las estaciones, y por tanto las dinámicas de intercambio comercial, movilidad y de relaciones interculturales que tomaban asiento en la ruta.

A todas estas, el territorio que enmarca el itinerario cultural, como sistema integrado de paisajes y acciones, entendidas, estas últimas, más allá de las acciones antrópicas de ocupación, en tanto su naturaleza de flujos e intercambio multidimensional, amplía la versión segmentada y aislada del objeto patrimonial, y abre las puertas a una mirada ampliada y sistémica del paisaje y del territorio

cultural, que plantea exigencias supra-regionales en las estrategias de gestión del territorio, en diálogo abierto con las versiones locales de memoria e identidad de los actores sociales.

1.2.2 El itinerario cultural: un cambio cualitativo de la noción de patrimonio

La noción de patrimonio ha evolucionado y se ha transformado en el último siglo, luego de amplios debates en el plano internacional. De una versión arqueologista y monumentalista que tuvo su origen a mediados del siglo XVIII se pasó a una concepción más integral, como prueba y testimonio significativo de las civilizaciones, incorporando de paso una nueva nomenclatura de “bienes culturales” aprobada en la Convención de la Haya (UNESCO, 1954) y válida para definir el patrimonio histórico y cultural. Aun así resulta imprecisa y ha obligado extender sus escalas y contenidos hacia la segunda mitad del siglo XX, en el marco de definiciones más abarcales de patrimonio, entre otras, la de entenderlo como “el conjunto de bienes materiales e inmateriales relacionados con la actividad del hombre a lo largo de la historia, los cuales disponen de significados para los ciudadanos en el presente, lo que exige su protección” (Castillo Ruiz, 2007). Interpretado en su esencia y practicidad, “no es una “cosa”, un lugar ni un evento intangible, más bien es una representación o un proceso cultural interesado en negociar, crear y recrear recuerdos, valores y significados culturales” (Smith, 2011)

Se incorporan así nuevas categorías como el patrimonio natural, documental, cinematográfico, manifestaciones intangibles como el patrimonio etnográfico donde caben las tradiciones y fiestas populares, entre otros, y los más recientes, que abogan por una concepción más vinculante con el territorio y las dinámicas antrópicas de apropiación, como son los paisajes e itinerarios culturales.

Esto hace, como se señala en el problema, que el objeto de estudio del patrimonio sea un asunto complejo de concepción polisémica y dinámica, por tanto de interés inter-disciplinario. Si bien la historia de la conservación nos ha permitido definir criterios y tendencias desde las ópticas romántica, estética, histórica, científica y crítica, estas no han llenado las expectativas de convertirse en postulados universales, o más bien, en permitir una reflexión epistemológica vinculante.

Lo que sí ha podido enriquecerse en el debate sobre la conservación del patrimonio histórico y cultural ha sido su doble connotación objetiva-subjetiva, en la cual los hechos físicos solo tienen sentido y significación, si su mirada es permeada por el hombre en el diálogo de creación y representación del entorno cultural, favoreciendo el campo de la gestión y de la investigación cualitativa, como acto creativo.

(...) el análisis es la interacción entre los investigadores y los datos. Es al mismo tiempo arte y ciencia. Es ciencia en el sentido en que mantiene un cierto grado de rigor y se basa el análisis en los datos. La creatividad se manifiesta en la capacidad de los investigadores de denominar categorías con buen tino, formular preguntas estimulantes, hacer comparaciones y extraer un esquema innovador,

integrado y realista de conjuntos de datos brutos desorganizados. Lo que buscamos al investigar es un equilibrio entre ciencia y creatividad. (Strauss & Corbin, 2002, 14-15)

La valoración del ferrocarril de Antioquia como categoría patrimonial de itinerario cultural es la oportunidad de trascender el *discurso patrimonial autorizado*⁷ para ser revisado en la complejidad de sus apropiaciones y significaciones, no de la “cosa” en sí misma, como testimonio de una historia pasada y de una versión de nacionalidad, sino de la forma como ha sido percibido y re-significado por sus protagonistas.

Una primera consideración de carácter semántico en torno a la naturaleza espacial del *itinerario cultural* deviene de la noción misma que utiliza el ICOMOS para diferenciarlo de un *paisaje cultural* o de un inmueble patrimonial, y es precisamente su condición dinámica de movilidad,⁸ que no lo hace sujeto al lugar per-se, sino que además puede trascender los umbrales de fronteras territoriales.

Se establece entonces la diferencia con los paisajes culturales que poseen una geografía y una dinámica interna propias, que los aferra a un territorio singular y que no se afectan por otro tipo de dinámicas de movilidad supra-territorial.

7 “El discurso patrimonial autorizado recalca que el patrimonio debe ser transmitido al futuro sin ningún cambio, y que, por lo tanto, la ‘esencia’ – o el supuesto significado inherente del patrimonio y del pasado, y la cultura que representa– no será cambiada ni desafiada. (...)Esta idea de valores patrimoniales invariables se deriva de supuestos sobre el valor inherente del patrimonio, pero también de la ética del siglo XIX, defendida por John Ruskin y William Morris, (Smith, 2011, pag. 5)

8 Los Itinerarios Culturales representan procesos interactivos, dinámicos, y evolutivos de las relaciones humanas interculturales que reflejan la rica diversidad de las aportaciones de los distintos pueblos al patrimonio cultural. (ICOMOS, 2008)

Si partimos de la visión aristotélica y holística del territorio donde “el todo es más que la suma de sus partes” y lo relacionamos con la hipótesis sistémica del itinerario como estructurante de ese territorio, encontramos que pueden coexistir elementos asociados a los diferentes lenguajes o formas de expresión de la cultura, que se hacen comunes al itinerario, independiente de su condición intrínseca de lugar, y que no se entienden si no se miran en sus relaciones complejas.

De allí la necesidad de referir al itinerario como un escenario común de procesos de hibridación y sincretismo culturales que se articulan a lo largo de una ruta (eje y sistema estructurante) que actúa como elemento vinculante y aglutinante del territorio, en una dinámica permanente de flujos y estancias.⁹ Estas dimensiones de la ruta co-habitan, es decir, son inter-dependientes y actúan en íntima relación con los ámbitos de la cultura, el espacio geográfico y la memoria, respaldados por un proceso histórico compartido y dinámico, como así lo refiere el ICOMOS (2008) en su carta de itinerarios culturales.

La ruta ferroviaria, a diferencia de otros medios (terrestre, marítimo, fluvial, lacustre y mixto) se caracteriza por ser un sistema de movilidad singular de limitada variación en su traza y medios de transporte, en cambio sí con una dinámica variable de alto impacto en las áreas de influencia y rutas subsidiarias a las estaciones que la configuran, determinante en los procesos históricos de

⁹ Se entiende por flujos, las dinámicas de movilidad inherentes o complementarias, que determinan su impacto en el territorio, y estancias a las construcciones asociadas a su funcionalidad, referencias, centralidades, lugares de estar y paso, que determinan su impacto en las localidades.

asentamiento, transformación y urbanización del territorio. Por tal motivo, y en su reconocimiento de itinerario cultural como integrador de territorio (dimensión espacial y geográfica), comunidad (portadora del imaginario y la memoria de uso) y cultura (donde se establecen las claves de identidad y valores compartidos), debe ser comprendido en la complejidad de sus elementos y relaciones, que si bien, en algunos casos, se han mantenido y perpetuado en su materialidad a través del tiempo, carecen de significación, si no se legitiman en los imaginarios de las comunidades que lo han practicado y vivenciado.

Una categoría singular que forma parte integral del ferrocarril de Antioquia como ruta y sistema de movilidad, está asociada a su carácter de patrimonio industrial, no sólo por el peso específico del sistema ferroviario en las evidencias materiales que le dan representatividad, sino como evidencia tangible e intangible de procesos de transformación tecnológicos que surgieron con el eco de la revolución industrial y todos los cambios sociales y económicos que derivaron de su presencia y desarrollo en el territorio y las ciudades. Con ello es preciso considerar los valores que se establecen en la carta de Nizhny Tagil sobre patrimonio industrial (TICCIH, 2003) y sus diversas expresiones, cuando en su texto refiere:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así

como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

Así la memoria ferroviaria se recarga de contenidos cuando aparecen valores de orden científico y tecnológico, sumados a procesos desencadenantes de transformación social, económica, y se incorporan nuevos relatos. Las ciudades cambian sus tradicionales trazados coloniales por una nueva dinámica de asentamiento, poblamiento e intercambio comercial, acceso a las fuentes energéticas de la industria, formas de producción y la aparición de la clase obrera, nacimiento de la salud pública y las organizaciones de ornato, entre los más representativos. El ferrocarril se constituye en un medio de transporte integrado a las regiones y al sistema territorial de movilidad, lo que genera patrones de asentamiento, poblamiento y crecimiento de los centros urbanos en las regiones.

Es así como la nomenclatura de itinerario cultural, en el caso de las rutas ferroviarias, deberá sustentarse en el conjunto de valoraciones asociadas al territorio, el itinerario y las evidencias de la cultura ferroviaria, como expresión del patrimonio industrial. Se incorpora a este repertorio todas las formas de arqueología industrial que han derivado de la presencia del ferrocarril y su impacto en el territorio.

1.2.3 De las apropiaciones y significaciones: el itinerario como creación y representación

Retomando la noción formal del espacio de Santos (1996) tratada en el apartado anterior, como “un híbrido” conformado por un “sistema de objetos y un sistema de acciones”, y en analogía a ello, el espacio del itinerario cultural en su íntima relación con el territorio y las dinámicas de intercambio multidimensionales, surge la necesidad de aportar en la construcción de los discursos patrimoniales, alternativas de descripción, análisis e interpretación de los valores de conjunto compartidos a partir de las construcciones mentales sobre el espacio percibido, sentido y vivido. (Comerci, 2004).

Si bien, para su identificación y análisis se precisa del conocimiento de sus partes y entornos particulares, para su interpretación y valoración como conjunto, se prescinde de fraccionamientos, y se construye en el esfuerzo por reconocer las relaciones compartidas entre los diversos escenarios de convivencia del itinerario, a fin de determinar las claves de identidad que han consolidado lugares comunes a lo largo del tiempo.

La relación de inter-dependencia que se establece entre las evidencias materiales y el patrimonio intangible del itinerario cultural, se soporta en las conclusiones del Congreso Internacional del CIIC de ICOMOS celebrado en Pamplona (España) en el 2001,¹⁰ y por tanto contribuyen a definir los criterios para su identificación y

¹⁰ “Para evitar crear una confusión entre el estudio del patrimonio intangible de los itinerarios culturales (los cuales son el objeto específico de dedicación del CIIC) y la consideración aislada del patrimonio inmaterial

catalogación. De allí la importancia de contrastar sus evidencias, no solo en las dinámicas históricas de consolidación, sino en los procesos de legitimación social (apropiación), lo que se constituye en garantía de permanencia y perdurabilidad. Así, las significaciones y valoraciones que se hagan del itinerario podrán ofrecer distintos matices y reinterpretaciones de funcionalidad sobre el mismo soporte histórico, material y geográfico, pero nunca perderán su esencia simbólica y significativa.

Sin duda, en las últimas décadas estamos asistiendo a un cambio cualitativo en la concepción estática del patrimonio cultural que nos confronta con la interpretación que se hace del patrimonio como creación, negando su existencia inmutable, que si bien se fija en la memoria y las versiones oficiales de identidad, plantea nuevas posibilidades de reconocimiento, que, como lo refiere Smith (2001, 42) “ (...) el patrimonio es un proceso cultural que tiene que ver con la negociación de la memoria, la identidad y el sentido de lugar”. Y agrega: “Es un proceso activo de recordar, olvidar y conmemorar que se implementa para ayudar a navegar y mediar el cambio cultural y social, así como temas sociales y políticos contemporáneos.”

fuera de ese contexto, se recuerda que el CIIC de ICOMOS debe abordar la consideración y tratamiento de los elementos intangibles como un valor incorporado a otros elementos o vestigios materiales (básicamente de carácter inmueble, por constituir éstos el ámbito encomendado a ICOMOS por su Estatutos), todos los cuales revelan la existencia de un itinerario y le prestan un sentido conjunto. Es decir, los valores intangibles son de interés para el CIIC en tanto en cuanto se hallen relacionados con la pervivencia palpable de unos soportes físicos de carácter material y naturaleza inmueble, a través de los cuales pueda evidenciarse la verosimilitud histórica, el significado, y el recorrido del itinerario.”

Se incorpora entonces la necesidad de generar procesos de activación de la memoria, no sólo como estrategia de gestión para la conservación del patrimonio, sino como un diálogo cultural abierto y renovado entre todos los actores sociales.

Las apropiaciones como procesos de legitimación social del patrimonio cultural, y las *significaciones*¹¹ como sus formas de representación y creación simbólica, sellan la brecha entre el discurso estático y oficial del patrimonio, con las versiones locales e imaginarios sociales que, como creación y proceso cultural, son sujeto de constante renovación, y amplían el espectro y la dimensión del objeto patrimonial al escenario de la legibilidad social.

A propósito de la necesidad de trascender lo que Smith (2001) llama el “discurso oficial del patrimonio”, o Choay (2007), en relación con el patrimonio edificado, “la museificación del patrimonio como ilusión narcisista”, por una versión antropogénica y de convivencia con la memoria:

(...) Este papel propedéutico del patrimonio edificado concerniría idénticamente a todos los miembros de sociedades protésicas. Como su objetivo no sería ya la conservación de un patrimonio que tiene, en tanto que tal, un interés solamente relativo y limitado, sino la conservación de nuestra capacidad de continuarlo y de reemplazarlo, esta propedéutica exigiría repensar y reinstaurar de arriba abajo la totalidad de nuestras actuales prácticas patrimoniales (Choay, 2007, 235).

¹¹ (...) Creyendo como Max Weber que el hombre es un animal inserto en tramas de significación que el mismo ha tejido, considero que la cultura es la urdimbre y que el análisis de la cultura ha de ser por lo tanto, no una ciencia experimental en busca de leyes, sino una ciencia interpretativa en busca de significaciones. Lo que busco es la explicación, interpretando expresiones sociales que son enigmáticas en su superficie. (Geertz, 1987, 20)

En este repensar de las prácticas patrimoniales, la historia deja de ser un asunto exclusivo del pasado, de nostalgia y evocación de los hechos representativos, y pasa a ser un asunto vivo de legitimación social que se construye en los relatos que tienen pervivencia y significación. Así es posible encontrarnos a veces con una mezcla de vivencias a la manera de mitos y realidades que están amparados por una versión humanizada del patrimonio como un asunto existencial y no propiamente, un *préstamo* del pasado. En esta perspectiva la propuesta de plantear el itinerario cultural en un escenario de creaciones y representaciones resulta acorde con su propia escala y dinámica de intercambio y fecundación, esta vez, de apropiaciones como aprendizajes, y significaciones como creaciones y procesos culturales.

1.2.4 El ejercicio de inventario y catalogación

En el esfuerzo por realizar inventarios y catálogos de lo que constituye hoy día nuestro legado cultural, llámese patrimonio en su versión más abarcante, se impone siempre una necesidad innata al hombre, de reafirmar su identidad, en un diálogo permanente y fluido entre la “**memoria**”, como huella y marca indeleble de los hechos significativos del pasado, que se asienta y consolida con el paso del tiempo, y la “**imagen**”, hecha creación y representación, como experiencia vital de un presente, en su devenir constante de apropiación y resignificación.

Las necesidades comunicacionales del hombre que resultan del cruce que Max Neff establece entre la categoría existencial del “tener” y axiológica del

“entendimiento”, ha trascendido históricamente de la oralidad a la representación pictórica y al lenguaje escrito, este último como su mayor exponente, gracias a la invención de la imprenta, entendida en su intención esencial de reproductibilidad. Así, los hechos de la humanidad han podido permear fronteras de ámbitos y entornos socioculturales de carácter coloquial y comarcal, y alcanzar contextos geográficos diversos y multidimensionales. No obstante, y de paso poder compartir y transmitir el legado cultural a otras generaciones, en el marco de una lectura universalizante que permita su reconocimiento, recordación y proceso constante de reafirmación, frente al grupo portador de identidad y otros colectivos.

En el mismo plano de las necesidades axiológicas del entendimiento se encuentra la de la identidad que adquiere representación y legitimidad en el escenario social del reconocimiento. En este proceso se conjugan, de forma simultánea, la dimensión **espacial**, como evidencia de las formas de habitar, comunicarse y relacionarse del hombre con el territorio, la dimensión **temporal**, como huella y expresión de la memoria histórica, y la dimensión **simbólica**, como el consolidado de significaciones que se legitiman en las comunidades. En el caso del itinerario cultural, el espacio como escenario dinámico de flujos y estancias, se constituye en un “sistema de valores” (Santos, 2000) que se transforma permanentemente, sin perder su legibilidad y esencia, apoyado en buena medida por su condición de lugar común de fecundación de expresiones y manifestaciones culturales.

El lenguaje como medio universal de expresión y comunicación de la cultura, mediado por la oralidad y la escritura, como su instrumento de reproductibilidad,

han sido en definitiva los vehículos más expeditos para su transmisión y por tanto la necesidad de que este proceso dialógico sea claro, objetivo y comprensible. Cualquier ejercicio que se haga para identificar y registrar estas manifestaciones y prácticas culturales, además de expresar, sin sesgos, la verosimilitud y naturaleza objetiva de ellas, serán siempre un pretexto para crear y re-crear la memoria cultural, en un proceso dinámico y permanente de reinterpretación y transformación de la realidad, interesado, como lo expresa Smith (2001), en “negociar con la historia, los valores y significados culturales”.

Lo anterior, para demostrar que los procesos de identificación y catalogación de las evidencias y manifestaciones culturales, no son más que una necesidad del hombre en la búsqueda permanente de identidad y legitimidad de sus prácticas culturales: Identidad, en tanto se establece una dialéctica entre lo que nos hace iguales y paradójicamente diferentes; y legitimidad, en tanto nos permite reconocernos y validarnos como grupo y sujetos culturales en diálogo abierto con la memoria histórica.

En el contexto internacional y luego de la redacción de la carta de Atenas de 1931, se establecieron algunos acuerdos en materia del registro, inventario, publicación y difusión del patrimonio (monumentos históricos nacionales) con la idea de su sistematización y utilización, de cuyo texto se desprenden los siguientes votos:

(.....) a) que los diversos Estados, allí donde las instituciones estén creadas o se reconozcan competentes en esta materia, publiquen un inventario de los monumentos históricos nacionales, acompañado de fotografías y de

informaciones; b) que cada Estado cree un archivo en el que se conserven los documentos relativos a los propios monumentos históricos; c) que la Oficina Internacional de los Museos dedique en sus publicaciones artículos a los procedimientos y métodos de conservación de los monumentos históricos; d) que la misma oficina estudie la mejor difusión y utilización de los datos arquitectónicos, históricos y técnicos así centralizados. (Primer Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, 1931)

Los estados comprometidos con el patrimonio mundial a lo largo del siglo XX, dan cuenta, en las conclusiones y recomendaciones que han derivado de cada encuentro sobre la materia, de la necesidad de establecer estándares de datos para la creación de descriptores y criterios de valoración sobre los bienes de interés cultural, con fundamento en un manejo más eficiente de los datos, evitando caer en la duplicidad de esfuerzos, y como aporte a la investigación, promoción y gestión del patrimonio cultural. En esta línea, el Comité Internacional de itinerarios culturales [CIIC], ha diseñado una ficha de identificación que permite reconocer además de las dinámicas de flujos y estancias que se han ido consolidando a lo largo del tiempo y que se reflejan en sus recorridos, límites y áreas de influencia, hitos, señales, marcas, símbolos, ámbitos, paisajes, y en general, vestigios físicos de su presencia histórica, otro tipo de evidencias que se soportan en su carácter representativo de una cultura, significado, carácter evocador, simbología, rituales relevantes, valor sugestivo, y en general, las evidencias y testimonios de los intercambios producidos, que dan cuenta de valores de conjunto compartidos a lo largo de su historia e imaginario colectivo. (ICOMOS, 2003)

Por ello, y como aporte al fichaje y catalogación del itinerario, esta propuesta incorpora nuevos campos que trascienden el discurso oficial y autorizado del patrimonio¹², invocando la versión existencial, es decir, la 'propia y única' de los actores claves, en un diálogo objetivo y a su vez afectivo con los lugares de evocación y vida. Así, el itinerario adquiere su verdadera impronta y significación al presente, como garante a futuro, de su reconocimiento y conservación.

La identificación y catalogación del itinerario cultural, en este caso, se constituye en un aporte a una mirada integral y holística del patrimonio cultural, conscientes de que los inventarios y declaratorias de estaciones ferroviarias como BICs nacionales en Colombia - bienes de interés cultural de orden nacional - en su condición de piezas aisladas del entorno, no son suficientes para garantizar su tutela e incorporación a las dinámicas sociales y económicas de las comunidades involucradas, como agentes de cambio y mejoramiento de la calidad de vida. Es una iniciativa que debe convocar a los actores claves, y lograr durante el proceso, acciones que alienten su empoderamiento, permitiendo invocar el grado de apropiación (pertenencia), voluntad y sentimiento de protección. Si bien, lo patrimonial involucra al estado como garante de la tutela y protección, deben ser finalmente las comunidades involucradas, con el apoyo de los centros académicos de investigación y documentación, las administraciones locales y entes territoriales, las portadoras y promotoras de su gestión. Por ello, la importancia de generar procesos de educación y difusión de estos patrimonios en todos los

12 Como lo define Laurajane Smith: "El discurso patrimonial autorizado supone que el patrimonio es algo que se 'encuentra', que su valor innato, su esencia, es algo que 'hablará' a las generaciones presentes y futuras y asegurará su comprensión de su 'lugar' en el mundo". (Smith, 2011, 43)

escenarios, esta vez, en la construcción de catálogos patrimoniales, siempre con la convicción de promover su puesta en valor, rescatar y fortalecer nuevas identidades, fomentar la investigación y los procesos de auto-gestión que aporten a su conservación y sustentabilidad.

1.2.5 Marco legal y normativo local

No se puede hablar del escenario local legal y normativo, cuando los principios rectores de la ley general de cultura de la nación y sus más recientes anexos y modificaciones y leyes complementarias, se han inspirado en los acuerdos y cartas internacionales que sobre el patrimonio cultural se han redactado. Prueba fehaciente de ello son las leyes 1037 de 2006 y la 1130 de 2007, que ratifican sucesivamente los preceptos de la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”, aprobada por la Conferencia General de la UNESCO y el “Segundo Protocolo de la Convención de La Haya de 1954 para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado”.

Si bien en el consenso internacional las categorías patrimoniales de paisajes e itinerarios culturales, son creaciones recientes y de paso, emergentes, la existencia de estas rutas puede llegar, en muchos casos, a ser centenarias y haber generado dinámicas singulares de apropiación y reconocimiento compartido entre naciones, lo que demuestra que la reflexión sobre lo patrimonial, como lo planteaba Riegl en su ensayo sobre ‘El culto moderno a los monumentos’, es un asunto exclusivo de la modernidad. Está claro que esta concepción de lo

‘monumental’, que encierra un valor universal, heroico y conmemorativo, ha evolucionado desde mediados del siglo XX, hacia una visión más abarcante, al punto de cambiar su nomenclatura por “bienes culturales”¹³, que si bien, por su espíritu inminente de protección del patrimonio mueble e inmueble, luego de los daños irreparables de la guerra, incluye, además de los monumentos conmemorativos, otras expresiones materiales del patrimonio que no habían sido reconocidas en el escenario internacional de los acuerdos y convenciones sobre el patrimonio.

Los itinerarios culturales son, podría decirse, la expresión más evolucionada del patrimonio cultural, en la medida en que se reconocen en ellos las influencias que han derivado histórica e inevitablemente, como lo expresa la carta (ICOMOS, 2008) de los procesos de intercambio y fecundación múltiple de culturas en escenarios y territorios diversos. El reconocimiento de su condición espacio-temporal asociada a dinámicas de flujos y redes de intercambio multidimensional,

13 Artículo 1. Definición de los bienes culturales (Tomado del texto de la Convención de la Haya, 1954)

Para los fines de la presente Convención, se considerarán bienes culturales, cualquiera que sea su origen y propietario:

- a. Los bienes, muebles o inmuebles, que tengan una gran importancia para el patrimonio cultural de los pueblos, tales como los monumentos de arquitectura, de arte o de historia, religiosos o seculares, los campos arqueológicos, los grupos de construcciones que por su conjunto ofrezcan un gran interés histórico o artístico, las obras de arte, manuscritos, libros y otros objetos de interés histórico, artístico o arqueológico, así como las colecciones científicas y las colecciones importantes de libros, de archivos o de reproducciones de los bienes antes definidos;
- b. Los edificios cuyo destino principal y efectivo sea conservar o exponer los bienes culturales muebles definidos en el apartado a. tales como los museos, las grandes bibliotecas, los depósitos de archivos, así como los refugios destinados a proteger en caso de conflicto armado los bienes culturales muebles definidos en el apartado a.;
- c. Los centros que comprendan un número considerable de bienes culturales definidos en los apartados a. y b., que se denominarán "centros monumentales".

abre un nuevo panorama en los procesos de identificación, valoración y protección, que no sólo amplían las escalas territoriales, sino que, a su vez, las hacen más complejas e interdependientes incorporando otro tipo de manifestaciones como los saberes y prácticas culturales que involucran, además de las evidencias materiales, manifestaciones del patrimonio intangible.

La Ley General de Cultura de la nación Colombiana, Ley 397 de 1997 (Ministerio de Cultura, 1997) en la definición de Patrimonio Cultural de la nación no ha incorporado a la fecha la categoría de los itinerarios culturales, en cambio sí ha hecho algunas modificaciones y, en particular, sobre la definición, anexando expresiones de la cultura material e inmaterial que han sido objeto de estudio y reconocimiento en las últimas décadas y revisiones al documento Ley 1185 de 2008. Se hace alusión entonces a “a lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos” (Ministerio de Cultura, 2008). Esta nueva concepción se une al espíritu de trascender la versión arqueologista y monumentalista de los bienes culturales como hechos únicos y aislados, al contexto más amplio de las expresiones humanas y entornos geográficos y naturales. Ya se ha dado un paso importante al reconocer en el patrimonio etnográfico y las tradiciones, como también la categoría de los paisajes culturales, en un país cuya mayor riqueza patrimonial se encuentra reunida en este tipo de expresiones.

Se abona al nuevo documento el protagonismo de las entidades territoriales, con base en los principios de descentralización, autonomía y participación, delegando en ellas la declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural del ámbito departamental, distrital, municipal, de los territorios indígenas y de las comunidades negras, lo que con anterioridad a la ley, era de exclusiva potestad del gobierno central.

Todas estas aportaciones van abriendo el camino para anexar ahora la categoría de los itinerarios culturales, en tanto, se constituye en un elemento articulador de todas estas manifestaciones de la cultura en sus diversos entornos patrimoniales. En América Latina empiezan a revelarse este tipo de rutas e itinerarios culturales que, en gracia de sus condiciones geográficas de compartir entre otros, una lengua, un territorio y un sistema montañoso común, trascienden fronteras y ámbitos culturales, constituyéndose en una herramienta necesaria para el reconocimiento de nuevas versiones de identidad fundadas en los flujos itinerantes y riqueza multicultural como un escenario de cooperación y convivencia.

En definitiva las nuevas políticas del gobierno en materia de cultura, consideran al patrimonio como una fuente importante de desarrollo social y económico, exigiendo una mayor relación con el entorno físico y social, en interdependencia con otras políticas sectoriales, por lo tanto es la oportunidad de revisar los entornos patrimoniales en su verdadera dinámica y dimensión social para que no sean fruto exclusivo de la contemplación y posterior decadencia. Por ello el patrimonio no es un asunto exclusivo del pasado sino “una invención y

construcción social” (Prats Canals, 1997) en permanente transformación, que plantea, como lo expresa Fernando Carrión, un diálogo entre pasado y presente: “lo antiguo como generador de lo moderno y lo moderno como una forma de conferirle existencia a lo antiguo” (Carrión, M. , 2004).

La tarea de incorporar la categoría patrimonial de itinerario cultural a la Ley General de Cultura en Colombia es la oportunidad de integrar paisajes y patrimonios dispersos, que a través de caminos ancestrales, vías navegables, ferrocarriles, etc., han sido fruto de fecundaciones múltiples de bienes y prácticas culturales, y de paso, es la oportunidad de aportar, en la gestión del territorio, estrategias de desarrollo local y trans-regional, que permitan, no sólo activar los procesos de patrimonialización en el fortalecimiento de la memoria e identidad locales, sino fortalecer los sentimientos de apropiación y significación como recurso para la vida.

Prueba de ello son los proyectos regionales de ferrocarriles en Colombia, y que luego fueron asiento de un sistema integrado para la nación, que unió pueblos y generó redes de intercambio multidimensional y trans-continental. Anterior al ferrocarril, los caminos ancestrales y las rutas navegables como la de los ríos Cauca y Magdalena, que sirvieron y aún sirven de medio de transporte que tuvieron origen desde periodos anteriores a la colonia.

1.2.6 La gestión del itinerario desde el desarrollo a escala humana: los procesos de participación

Si partimos de la idea de la gestión llevada a los procesos de patrimonialización cultural, y nos planteamos la pregunta de: ¿Por qué patrimonio?, ¿Qué patrimonio?, y ¿Para qué patrimonio?, se abre una discusión interminable y a la vez cerrada, en tanto alude a una profunda carga de legitimación social. Lo que representa la “*sacralización de la externalidad cultural*” en oposición a la “*puesta en valor o activación patrimonial*” (Prats, 2005), nos abre la posibilidad de considerar, según el autor, el discurso de la activación, en su reglas gramaticales de selección, ordenación e interpretación, este último como sinónimo de gestión patrimonial en conjunto. En torno a este discurso plantea un segundo plano de “*negociación*”, que se hace inobjetable, si se quiere trascender del escenario ideal y oficial, por un escenario real de consensos y significaciones que se legitima socialmente a través de la población. Consenso, en tanto forma parte de la memoria e imaginarios compartidos, y significaciones, como representación y creación cultural.

El lugar común que sirve de contexto a los procesos de negociación en la interpretación del itinerario cultural, es el territorio, y esta vez el territorio es entendido como expresión de identidad y valores de conjunto compartidos, un escenario novedoso que convoca su mirada como sistema integrado de elementos y manifestaciones que se traducen en el espacio vital de la memoria. En ese

diálogo entre territorio y comunidad está la clave para comprender estas preguntas.

El curso de la presente investigación ha tenido la suerte de confrontar todas las problemáticas y preguntas derivadas del caso de estudio, en el escenario real de la ruta ferroviaria, en procesos paralelos y articulados de investigación, acción, participación, con el concurso de los actores claves comunitarios, políticos institucionales, académicos e interdisciplinarios, en una articulación de poderes políticos y fácticos, que han dejado como fruto lecciones aprendidas desde la interpretación del patrimonio a escala humana y su nutrida mirada en clave de itinerario cultural.

Un referente importante de esta forma de activación, como gestión del territorio parte de las teorías económicas de Max Neef en el desarrollo a escala humana, que tiene como precedente la tendencia, cada vez, más marcada de la incompletitud de las teorías económicas y sociales en modelos mecanicistas y homogenizantes, que no han focalizado su atención en los satisfactores humanos, como fin, por encima de necesidades existenciales y condición de heterogeneidad de la cultura, como camino alternativo hacia el desarrollo humano. Una sociedad centrada en el consumo de bienes y servicios que ha confundido los satisfactores con las necesidades, y que de forma sistemática ha impactado en los contenidos simbólicos y significativos que le han dado sentido al patrimonio cultural. El concepto de necesidad humana es polisémico y más aún cuando se hace alusión a la cultura.

La matriz de necesidades y satisfactores (Max Neef, Manfred, Elizalde, Antonio y Hopenhayn, 1998) que expone la relación dialéctica entre las necesidades existenciales (*ser, tener, hacer y estar*) y las necesidades axiológicas (*subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad.*) nos abre la puerta a la interacción de la cultura con el desarrollo como alternativa de gestión. El concepto polisémico de las necesidades humanas que planea la matriz, no sólo amplía la interpretación en la noción integral de desarrollo, sino que incorpora los elementos de la cultura y, para el caso, del patrimonio cultural, como necesidades axiológicas que participan del diálogo permanentemente con aquellas existenciales, necesarias en el escenario integral del lugar como territorio; el tiempo como su memoria histórica; y la cultura como la síntesis o imaginario de identidad.

El aporte a los procesos de activación del patrimonio, sólo se hace posible si se interactúa con las comunidades locales en un diálogo abierto de saberes que permita contrastar las evidencias y manifestaciones de la cultura local que han sido legitimadas en el devenir comunitario, con las necesidades y satisfactores, vinculantes con los sentimientos de apropiación y significación. Una herramienta que ha sido decisiva en el reconocimiento de estas versiones de identidad es el método de investigación, acción, participación, que ha permitido poner sobre la mesa los elementos definitorios del itinerario cultural en sus acepciones de identidad y valor de conjunto compartidos, como categorías que alimentan el diálogo con la comunidad en su interacción con el territorio cultural. Una tarea que involucra los actores comunitarios, desprendida de visos de poder político y

fáctico, como estrategia de comunicación, y que ha puesto a conversar el discurso oficial del patrimonio con los relatos e imaginarios locales, en un escenario prospectivo de construcción y fortalecimiento de identidad.

La investigación-acción participativa (IAP) plantea como principio que cualquier proceso de desarrollo será sesgado si no integra las realidades, necesidades, aspiraciones y creencias de los beneficiarios, para el caso, comunidades como actores protagónicos.

El rumbo de la investigación se ha enriquecido de este proceso en doble vía, es decir, ha podido confirmar, de un lado, el valor integral de la ruta ferroviaria y su reconocimiento como categoría patrimonial de itinerario cultural, y del otro, el redescubrimiento y afianzamiento de sentimientos de apropiación y significación por parte de las comunidades, que no sólo han mantenido viva la memoria cultural ferroviaria, sino que han dispuesto acciones, en proporción a su capacidad de gestión, de su conservación y mantenimiento.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo general

El objetivo de esta investigación se fundamenta en la promoción y desarrollo de un modelo de gestión integral del ferrocarril de Antioquia (trayecto piloto comprendido entre las estaciones de Botero y Cisneros) en la categoría patrimonial de itinerario cultural; desde la interacción con las comunidades y actores sociales, centrado en la valoración compleja y multidimensional, desde lo teórico, metodológico y práctico, que permita poner de relieve las evidencias tangibles e intangibles, en el marco de las apropiaciones y significaciones que le dan sentido e identidad, para contribuir a su activación y puesta en valor en el territorio.

1.3.2 Objetivos específicos

- Determinar los fundamentos epistemológicos y ejes teórico-metodológicos, que definen la concepción integral del ferrocarril de Antioquia en la categoría patrimonial de itinerario cultural y sistema estructurante del territorio.

- Identificar y caracterizar las evidencias tangibles e intangibles que configuran el itinerario cultural en sus singularidades y valores de conjunto compartidos.
- Realizar la valoración integral del ferrocarril de Antioquia en la categoría patrimonial de itinerario cultural y determinar su estado de conservación.
- Develar las apropiaciones y significaciones que le dan sentido a la memoria e identidad del itinerario cultural desde los actores.
- Plantear los lineamientos estratégicos de gestión cultural del itinerario que permita su activación y puesta en valor.
- Generar un espacio de discusión y reflexión en torno a la importancia de los procesos de participación y desarrollo a escala humana en la gestión del patrimonio.

2 METODOLOGÍA

El conocimiento y puesta en valor del ferrocarril de Antioquia en su doble vertiente de sistema territorial e itinerario cultural, debe ser abordado en igual proporción, desde su doble consideración del territorio, como espacio humanizado en constante transformación y resignificación, y el itinerario, como categoría multidimensional del patrimonio cultural, en otras palabras, un concepto dinámico e integrador, y a la vez inmutable de paisaje, contenedor de múltiples identidades y a la vez, de valores compartidos.

La metodología que según el ICOMOS (2008) debe establecerse para la investigación, valoración, protección, conservación, uso y gestión de los itinerarios culturales, debe tener en cuenta “la envergadura y valor de conjunto, así como sus dimensiones territoriales”, lo que en esta propuesta debe trascender el territorio como *entorno geográfico*, al territorio como patrimonio mismo, es decir como *patrimonio territorial*, en la medida en que se convierten en una unidad indivisible e interdependiente de los demás elementos definitorios del itinerario.

Un nuevo concepto de territorio que trasciende su consideración occidental física y euclidiana, que si bien se ha complementado con versiones naturalistas y ambientalistas, ha descuidado su verdadera dimensión social como proceso antrópico de adaptación, asentamiento y transformación. La implantación en el territorio del ferrocarril de Antioquia como ruta, deviene de decisiones geo-políticas fundadas en intereses económicos de comercialización e intercambio comercial, aprovechando los ríos navegables del Cauca y Magdalena al interior del territorio, como enlace con el comercio entre Europa y Norteamérica. Pero esto no es

suficiente para reconocer su impacto en el territorio, una vez, en su proceso histórico, se generaron a su paso rutas y focos de asentamiento, que permiten revisar los niveles de compromiso del sistema con el entorno social y territorial, y reconocer, la construcción de nuevas territorialidades en el uso y transformación del espacio humanizado. Un ejercicio que supera el enunciado geométrico y ambientalista por un territorio o espacio “(...) no dado, sino construido.” (Ortega Valcárcel, 1998). Además de trascender la percepción cultural estética del patrimonio como obra de arte excepcional a la concepción multidimensional de carácter ético, científico, social y pedagógico.

Si se parte de la premisa que el itinerario cultural no sólo atraviesa un territorio o territorios, sino que es el origen per-se de su(s) configuración(es), en tanto establece inevitables relaciones de intercambio y ocupación en el espacio geográfico, su valoración precisa del reconocimiento y revisión de la huella e impacto que lo hace vinculante con él.

Retomando la CIIC de 2008, en la definición que hace de los itinerarios culturales, se ratifica su premisa humanizante al definirlos como:

- a. Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, intercambios multidimensionales, contiguos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables periodos de tiempo.

- b. Haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.
- c. Haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia.(...) (ICOMOS, 2008)

Esta definición ratifica la idea del itinerario como una construcción territorial, es decir, como una adaptación de las necesidades del hombre al entorno físico y natural, que se ha ido llenando, no solo de soportes físicos, sino de prácticas culturales, contenidos simbólicos y significativos, es decir de referentes intangibles de la memoria ferroviaria. En los elementos definitorios de la carta que configuran el itinerario cultural, se hace referencia directa a esta acepción territorial cuando alude al entorno como parte inseparable, fundamental para la comprensión, conservación y disfrute del mismo:

El entorno territorial, ya sea natural o cultural (urbano o rural), enmarca al Itinerario Cultural, le proporciona un particular ambiente, caracterizado por elementos y valores tanto de naturaleza física como inmaterial, y es fundamental para la comprensión, conservación y disfrute del mismo

Es la posibilidad de analizar, por efectos metodológicos, el territorio en su acepción natural y cultural, aún en consideración a que son entidades indivisibles, pero que se pueden comprender mejor en la semántica del imaginario social del territorio.

El enfoque metodológico debe alinearse, por tanto, con las problemáticas planteadas en el primer apartado de este capítulo, que permitan identificar los elementos de valoración integral del itinerario, esto es, en su doble connotación de flujos y dinámicas de intercambio cultural y espacial de apropiaciones y significaciones referidas al espacio habitado. Por su condición patrimonial y categoría de itinerario cultural, además del potencial como recurso cultural para el desarrollo a escala humana, será necesario construir discursos patrimoniales enriquecidos en el diálogo abierto entre las evidencias tangibles e intangibles a través de la historia en sus diversas expresiones¹⁴, y los imaginarios sociales.

Tomando como supuesto el reconocimiento del ferrocarril de Antioquia en la categoría patrimonial de itinerario cultural (ICOMOS, 2008), los valores asociados a su singularidad en los contextos: histórico, tecnológico, social, urbano-arquitectónico, ambiental, paisajístico, simbólico y significativo, y el principio de realidad que le acompaña, en tanto patrimonio vivo, la investigación se plantea desde un enfoque cualitativo con énfasis en las técnicas etnográficas y de gestión patrimonial, en cinco escenarios transversales que configuran la memoria metodológica.

¹⁴ El debate entre la historia oficial que se cruza con relatos de sus actores en un proceso constante de retroalimentación entre los mitos y las realidades, narraciones y vivencias.

2.1 MEMORIA METODOLOGICA

La memoria metodológica plantea cinco escenarios de gestión del itinerario referidos a: la enunciación de supuestos teóricos, el reconocimiento de las creaciones y representaciones, la valoración patrimonial, y su diagnóstico y activación. Si bien se plantea como un orden y proceso secuencial, su implementación no exime la generación de procesos cíclicos de retroalimentación entre las fases, producto de nuevos hallazgos y representaciones. De otra parte, en cada escenario se establece una relación de triangulación del conocimiento entre los insumos documentales, las evidencias físico-espaciales del itinerario y los sentimientos de apropiación y significación que se re-construyen en el diálogo de saberes con las comunidades.

2.1.1 Primer escenario: Supuestos teóricos

Se refiere a los supuestos teóricos que dan soporte a la formalización de la ruta del ferrocarril como sistema estructurante del territorio e itinerario cultural, y permiten construir las categorías conceptuales para someter las evidencias y manifestaciones multidimensionales de la ruta y su compleja e íntima relación con el territorio, la comunidad y la cultura ferroviaria.

2.1.2 Segundo escenario: Reconocimiento

Corresponde al escenario de reconocimiento de las de creaciones y representaciones asociadas a la identificación del itinerario en toda su extensión y complejidad de elementos vinculantes. Una reconstrucción dialéctica que confronta las versiones histórico documental (investigaciones, ensayos, monografías, relatos, archivos históricos de prensa e informativos del ferrocarril, cartografías y fotografías históricas, entre otros), los levantamientos de los vestigios y evidencias de campo (parajes, infraestructuras, hitos naturales, sendas, elementos arquitectónicos y de arqueología industrial) y los relatos que derivan de la reconstrucción de los imaginarios y versiones de identidad, que se construyen desde el diálogo abierto de saberes con las comunidades y actores claves, a través de entrevistas semiestructuradas y talleres comunitarios de re-construcción de la memoria histórica (apropiaciones y significaciones).

2.1.3 Tercer escenario: Valoración

Hace referencia a la valoración patrimonial del itinerario, que deberá reconocer, a la luz de los atributos del itinerario: identidad, valores de conjunto compartidos, apropiaciones y significaciones, dinámicas de intercambio y fecundación múltiple de culturas, interrelación con el territorio e interacción simbólica de las evidencias, su naturaleza de itinerario cultural y sistema estructurante del territorio.

2.1.4 Cuarto escenario: Diagnóstico

Comprende el proceso de análisis y diagnóstico del itinerario, que permite determinar su estado de conservación, grado de integralidad y los niveles de apropiación. Como proceso diagnóstico se construye en el reconocimiento de los agentes histórico, social, económico, ambiental cultural y físico-espaciales, que interactúan con los contenidos y contenedores tangibles e intangibles del itinerario, y por su dinámica de flujos y estancias, los sistemas de movilidad y relación de correspondencia con el espacio territorial.

2.1.5 Quinto escenario: Activación

Un último escenario prospectivo que acompaña el diseño del modelo de gestión para la activación patrimonial del itinerario y que se construye desde un diálogo abierto, pedagógico y creativo con las comunidades como proceso de apropiación social del conocimiento, a través de talleres comunitarios con grupos focales, mixtos y sectoriales, con articulación a los programas institucionales de vigías de patrimonio. Un proceso que permite recrear y retroalimentar los hallazgos propios de la investigación con las comunidades y actores claves, para construir un renovado discurso patrimonial con fundamento en la activación del itinerario como alternativa de gestión cultural y desarrollo a escala humana.

Teniendo en cuenta la escala regional del itinerario y su valoración previa en el reconocimiento de valores de conjunto compartidos, se plantea la alternativa piloto

de estudio y acercamiento al modelo de gestión, en un trayecto representativo del ferrocarril correspondiente al tramo medio de la ruta, con la idea de que pueda adaptarse y flexibilizarse al trayecto completo del itinerario. Se trata de la etapa final de construcción del ferrocarril¹⁵ que atraviesa cinco estaciones, tres, como corregimientos del Municipio de Santo Domingo en la vertiente del Porce, y del lado de la vertiente del Nus, un corregimiento compartido entre los Municipios de Santo Domingo y Cisneros, y una última estación en la cabecera Municipal de Cisneros.

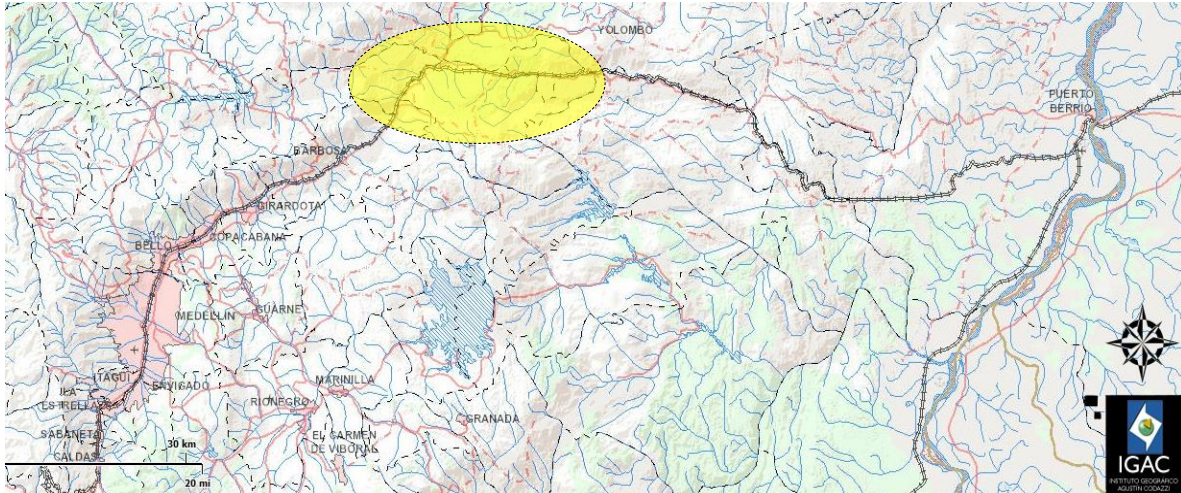


Figura No. 2-1. Demarcación del trayecto piloto en el contexto regional de la ruta del ferrocarril de Antioquia – Medellín – Puerto Berrío. Fuente web archivo IGAC – Colombia. Editada por el autor

¹⁵ Trayecto comprendido entre las estaciones de Botero y Cisneros en la zona de influencia del llamado Distrito de la Quebra, punto de transición geográfico entre los valles de los Ríos Porce hacia Medellín al suroeste y Nus hacia el Río Magdalena al este, divididos por la cordillera central, reto de la ingeniería Antioqueña que dio paso a la comunicación entre los dos valles con la construcción del llamado Túnel de la Quebra. Un trayecto con una extensión total de aproximadamente 19 km. y que atraviesa paisajes y valores de conjunto compartidos.

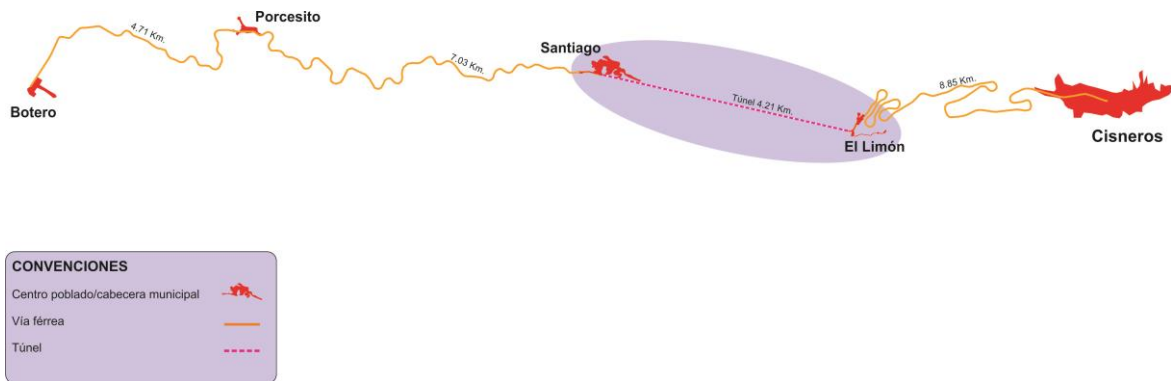


Figura No. 2-2 Trayecto piloto entre las estaciones Botero y Cisneros. Fuente: Elaboración propia.

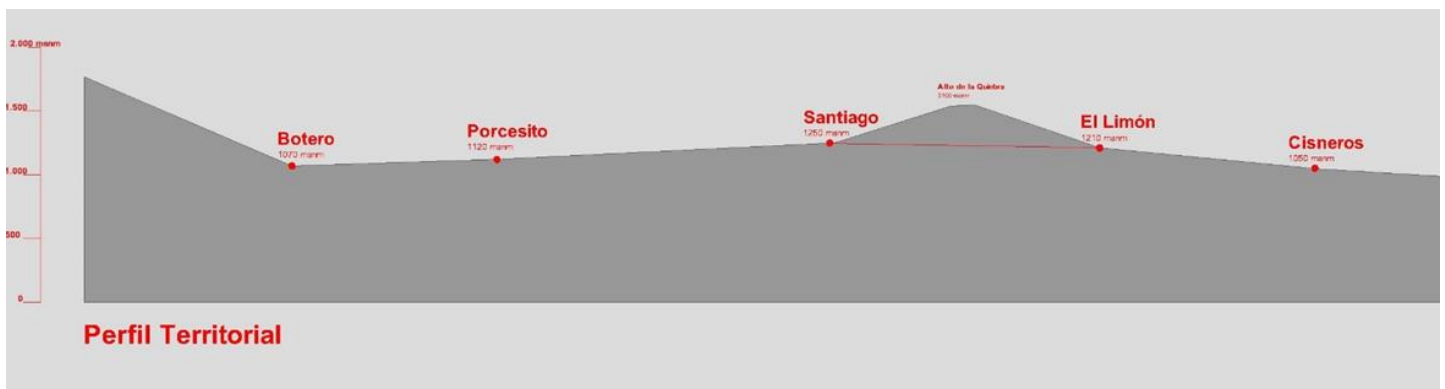


Figura No. 2-3 Sección longitudinal del trayecto piloto. Fuente: Elaboración propia

Un elemento común del trayecto y los conjuntos, si bien fueron pequeños caseríos aislados asociados a zonas de producción agrícola en épocas anteriores al ferrocarril, se constituyeron en asentamientos exnovo¹⁶ que lograron su

¹⁶ Se entiende por 'exnovo' aquellos asentamientos que han surgido de forma ex-profeso, es decir, intencionados por las paradas técnicas y obligadas de ferrocarril (estaciones, paraderos, campamentos, zonas de cargue) y no necesariamente por ser preexistencias de asentamiento anteriores. En ocasiones pueden coincidir con el cruce de caminos de arriería, rutas e itinerarios de paso y comercialización de productos agrarios y mineros.

consolidación con la construcción y funcionamiento de la ruta ferroviaria, además de compartir paisajes culturales y territorios discontinuos geográficamente (Valle del Nus y Valle del Porce). Uno de los rasgos más significativos de este trayecto, y que fueron develados en el primer acercamiento de valoración (Jaramillo Uribe, 2010) es el de constituirse como uno de los trayectos en mejor estado de conservación, y especialmente, de reflejar un elevado nivel de apropiación y sentimiento de protección de los pobladores vinculados a su área de influencia.

2.1.6 Esquema de la memoria metodológica

El esquema de la memoria metodológica representa cada escenario en sus diferentes relaciones de interacción interna como de transversalidad. Esta condición del proceso debe permear el conocimiento integral con versiones ampliadas y mejoradas de las categorías conceptuales como lo refiere el cambio cualitativo de la noción de patrimonio cultural y sus diversas expresiones. Es el caso de combinar valoraciones que vinculan la memoria metodológica a los atributos de un itinerario cultural, enriquecidos con categorías de patrimonio territorial y particularmente industrial. Valores de conjunto compartidos propios del itinerario cultural, se ven enriquecidos por valoraciones ambientales y paisajísticas propios del territorio como proceso antrópico de adaptación sistémica, y valoraciones de orden tecnológico y científico derivados de la arqueología industrial-ferroviaria que dio origen, sentido e identidad al itinerario.

Se establecen tres niveles dentro de cada escenario que deben responder al Qué (objeto patrimonial del conocimiento), el Cómo (las técnicas e instrumentos) y el para qué (los resultados) con la intención de responder a los objetivos específicos trazados en la investigación. El lugar común, en cualquier escenario, teniendo en cuenta la intención de acercamiento a un modelo de gestión es el territorio, al final, el espacio simbólico de negociación, como se plantea en el apartado de la gestión desde el desarrollo a escala humana. Es el lugar de las creaciones y representaciones y por lo tanto el espacio de comunicación y de trabajo.

El siguiente diagrama permite explicar de forma sintética el proceso de interacción y el camino recorrido como una forma de sistematizar la experiencia vivida, para develar la artesanía y reflexión del proceso intelectual.

ESQUEMA - MEMORIA METODOLÓGICA

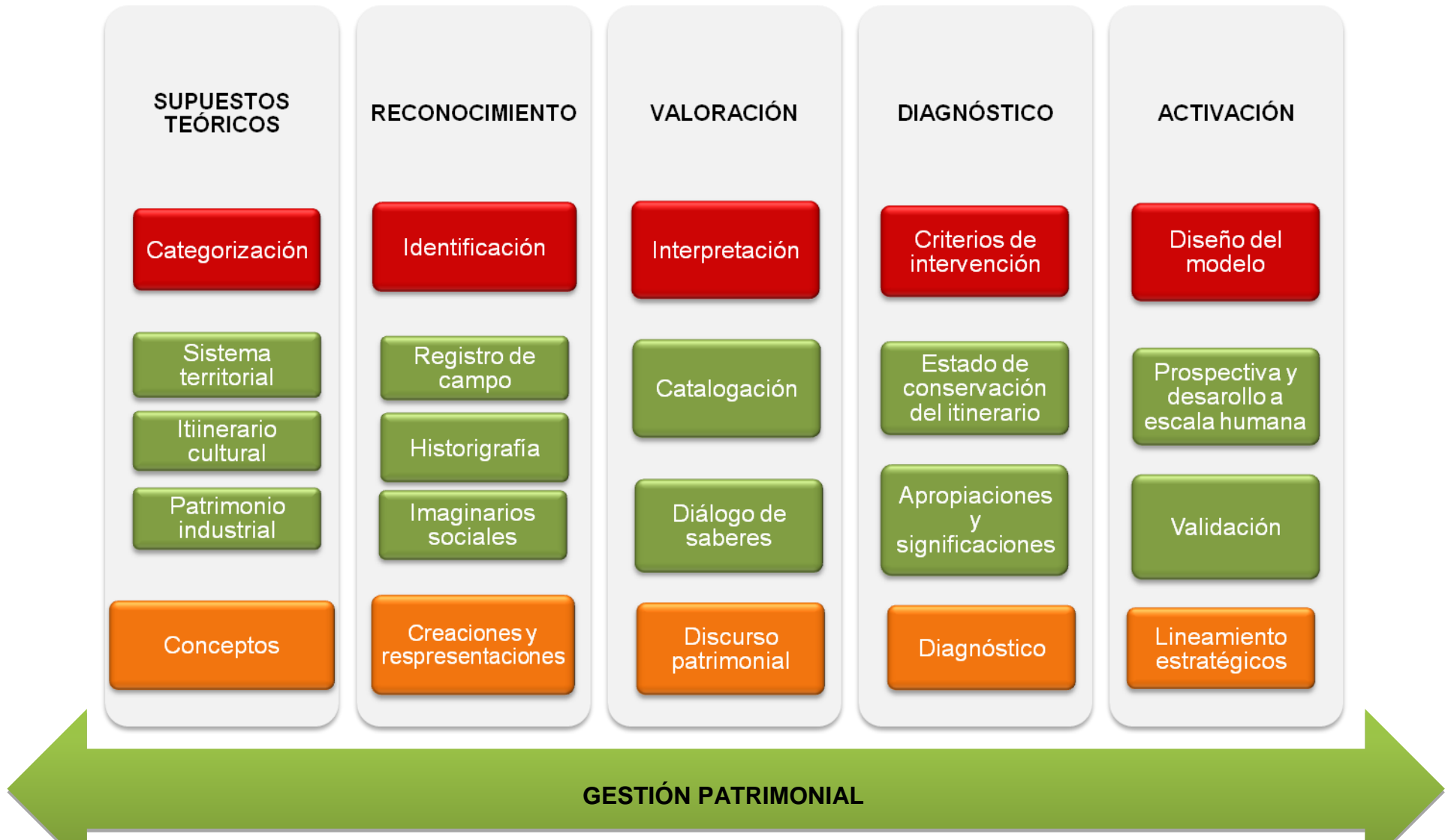


Gráfico No. : 2-1 Esquema: Memoria Metodológica. Fuente: Elaboración propia

2.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El reconocimiento del objeto de estudio en su doble vertiente de sistema territorial e itinerario cultural nos plantea, a su vez, una doble lectura del conjunto ferroviario en su relación integral con el territorio cultural, sin desmedro del rol del hombre en los procesos de activación y tutela del patrimonio cultural. Lo anterior nos plantea un tipo de estudio desde la perspectiva etnográfica, que establece una relación dialéctica entre el enfoque subjetivo de la historia como evidencia documental, y el relato de sus actores, teniendo como premisa el territorio en sus creaciones y representaciones colectivas.

Un proceso de investigación que no se aparta de las definiciones y metodología que el ICOMOS (2008) ha establecido para la investigación, valoración, protección, conservación, uso y gestión de los itinerario culturales y que invoca su dimensión compleja y abarcante del patrimonio y particularmente su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica, lo que le otorga un valor de conjunto, no obstante su escala trans-regional y la multiplicidad de paisajes que atraviesa.

Este enfoque singular se hace aún más específico cuando sus contenidos son la evidencia de procesos asociados a cambios en los sistemas de producción y comercialización que le antecedieron, y de allí su carácter de patrimonio industrial ferroviario, lo que le aporta categorías de análisis basadas en los valores de carácter histórico y social, tecnológico y científico, como lo refiere la carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial. (TICCIH, 2003). Ambas declaraciones

le apuntan al reconocimiento de un trabajo multidisciplinar y participativo caracterizado por su enfoque cualitativo y procedimientos de credibilidad, transferibilidad y confirmabilidad, tomando como principio la retroalimentación de la información regresándola al núcleo o comunidad donde se recogió.

En esa misma línea, y como aproximación a un modelo, define procesos de retroalimentación que reconocen el diálogo de saberes desde lo local, como camino hacia el fortalecimiento de la memoria y construcción de identidad, y su potencial capacidad de gestión.

En síntesis, la investigación combina diversos tipos de métodos, técnicas y fuentes con el principio de triangulación: Los diarios, levantamientos y registros de campo, el estudio histórico documental y las técnicas etnográficas como la observación, entrevistas y talleres comunitarios.

2.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

2.3.1 Recuperación de archivo documental y bibliográfico

Este apartado responde a la necesidad de reconstruir las creaciones y representaciones de la memoria ferroviaria de Antioquia en consideración a la dimensión histórica del itinerario y su estrecha relación con el territorio, en los procesos de asentamiento y configuración físico espacial, desarrollo de las comunicaciones y redes de intercambio comercial, instauración y expansión de una red de caminos vinculantes a la vía férrea como eje estructurante, la consolidación de sistemas de producción agrarios y mineros fortalecidos por el desarrollo industrial y tecnológico que acompañó al ferrocarril, y todo el resto de manifestaciones propias de la cultura ferroviaria y que se han constituido en valores compartidos y marcas de identidad a lo largo del tiempo.

Los métodos y técnicas empleados en esta fase de investigación histórica parten de la necesidad de examinar los fenómenos y relaciones asociados a la presencia del ferrocarril de Antioquia que permitan explicar su desarrollo y evolución en el tiempo, y como aporte al estudio de reconocimiento como categoría de itinerario cultural y patrimonio industrial, a esclarecer las relaciones históricas asociadas a su existencia, funcionalidad y pervivencia en las diferentes escalas regional, nacional e internacional, y en general, a develar los imaginarios y hechos

significativos, mitos y realidades, retos y desafíos que dieron cuenta de su impacto en el territorio, la comunidad y la cultura.

Se consultan fuentes documentales del Archivo General de la Nación, la Biblioteca Luis Ángel Arango, fuentes combinadas del Archivo Histórico del departamento de Antioquia, como las actas de la Asamblea Departamental, los libros de cuentas y el periódico de divulgación interna del Ferrocarril; las bibliotecas y casas de cultura de los municipios de Cisneros, Puerto Berrío y Santo Domingo; las cartografías históricas que dan cuenta de las propiedades, trazados y planos de los conjuntos urbano arquitectónicos que reposan en la biblioteca de la Fundación Ferrocarril de Antioquia.

De los archivos fotográficos se han recuperado imágenes representativas de los parajes, conjuntos y equipamientos ferroviarios, caminos y sistemas de movilidad, procesos de construcción de la vía férrea y obras de infraestructura, y en general, eventos de la cotidianidad asociados a vida social en las estaciones. Se han revisado también investigaciones, ensayos y monografías alusivos a la historia de los sistemas de transporte y ferrocarriles en América, Colombia y el departamento de Antioquia. Adicionalmente se han consultado registros fílmicos y entrevistas realizados a personalidades, jubilados e historiadores del ferrocarril.

Más allá del enfoque lineal y positivista propio de la “historia oficial”, lo que se plantea es un enfoque historiográfico fundamentado en la evidencia científica, ampliando su espectro a la actividad humana. Es allí donde toma protagonismo la condición existencial y vivencial del hombre ya no como sujeto exento de

historicidad, sino como portador vivencial del relato histórico. Se revisan otro tipo de fuentes y especialmente de huellas del pasado propios de la condición material y cultural del itinerario (monumentos, vestigios de la arqueología industrial, memoria oral, fotografías históricas, relatos de vida, etc.) donde pueden intervenir, en la indagación y verificación de fiabilidad de las fuentes, técnicas provenientes de otras disciplinas como la estadística, la demografía, la antropología, la arqueología, la geografía, el urbanismo y la arquitectura. Estas técnicas se complementan a través de procesos de participación ¹⁷ con las comunidades, donde las huellas y evidencias materiales del pasado son traídas al presente para invocar la palabra y el imaginario de las comunidades, y de paso contribuir en la construcción de un correlato histórico del itinerario.

2.3.2 Cartografías y levantamientos de campo

El trabajo de documentación del itinerario exige además, y en cada proceso, de su levantamiento de campo, caracterización y calificación que permita reconocer su aporte al estudio historiográfico y su estrecha relación con el territorio, en su espacio geográfico, tramas y redes de intercambio, conocimiento de su materialidad expresada en las prácticas culturales de asentamiento y construcción del espacio habitado, funcionalidad histórica, valor simbólico, rasgos tipológicos en la estructura urbana y esencia arquitectónica, y especialmente, los valores de conjunto compartidos en su estrecha relación con el paisaje y territorio cultural.

¹⁷ Ver subcapítulo 2.3.4

Las técnicas empleadas en la investigación son el registro fotográfico, la georreferenciación y aprovechamiento de los sistemas de información geográfica (SIG-ARCGIS), las mediciones topográficas y levantamientos arquitectónicos de los conjuntos, vestigios infraestructuras y edificaciones con información alusiva a los usos, transformaciones y estados de conservación, que permiten elaborar planos infográficos del itinerario y complementar las fichas de inventario de los inmuebles.

De igual forma, y a través de los procesos de participación comunitarios se elaboran cartografías sociales de la memoria y de los sueños, que dan cuenta de los usos, apropiaciones, sentimientos y representaciones del imaginario cultural vinculantes con la memoria en pasado y presente del ferrocarril. En ocasiones complementados con recorridos por las rutas informales que las comunidades han construido en su interacción de intercambio y disfrute de los paisajes e hitos naturales.

2.3.3 Identificación y catalogación

En esencia la identificación y elaboración de catálogos patrimoniales de itinerarios culturales, responde a estas necesidades y por tanto es un instrumento de gestión patrimonial orientado a registrar de forma objetiva¹⁸ el cúmulo de evidencias

18 La condición de objetividad alude a la naturaleza del objeto patrimonial y su esencia material, simbólica y significativa, es decir ausente de toda intención y discurso oficial de patrimonio. Se emparenta con el concepto que adopta el método SCCM de la restauración monumental (González Moreno-Navarro, 1999) donde ...”cuenta más el objeto (el monumento) — las necesidades objetivas (ahora sí en el sentido de ciertas) del monumento y de su entorno humano— que la manera de pensar o de sentir del sujeto restaurador, es decir, que las teorías, doctrinas, ideologías o escuelas genéricas con las que este pueda identificarse.”

tangibles e intangibles, como de acontecimientos significativos propios de su dinámica de flujos y permanencias a lo largo del tiempo y a través de una ruta determinada, permitiendo su visibilidad y ejercicio de legitimación social. Para el caso del ferrocarril de Antioquia se ha construido una ficha de identificación y caracterización general del itinerario basada en el modelo del CIIC (ICOMOS, 2003) que en esencia recupera los datos asociados al contexto natural y/o cultural, los contenidos tangibles e intangibles que guardan íntima relación, los valores de conjunto compartidos, el carácter dinámico y entorno del itinerario como área de influencia, a lo que se agrega su condición especial de sistema estructurante del territorio. De otro lado, y teniendo en cuenta su extensión, se precisa del reconocimiento de trayectos singulares, que si bien se encuentran integrados a la ruta y comparten valores de conjunto, obliga su caracterización, por acoger, de igual forma, ámbitos naturales y geográficos, prácticas culturales, vocaciones de uso, dinámicas y flujos de movilidad diversos que aportan a su mirada compleja.

El ejercicio de catalogación, por tanto, está enfocado a la identificación, valoración y reconocimiento de factores potenciales de gestión patrimonial del ferrocarril de Antioquia en la categoría de itinerario cultural, sobre la base de sus evidencias tangibles, en interacción directa con sus contenidos simbólicos. Esta información se clasifica y ordena en elementos constitutivos del itinerario con campos asociados a las variables descritas y se asocia a sistemas de representación cartográficos que permiten el manejo integrado de datos, de cara a su análisis e

interpretación en el contexto de los valores compartidos del itinerario. Esto permite que los procesos de identificación y valoración se puedan mirar de forma relacional y por tanto sistémica, obteniendo información que supera los datos aislados como claves de identidad, apropiación y sentimientos de conservación. El catálogo se constituye en síntesis y representación de los contenidos, apropiaciones y significaciones de las evidencias singulares del itinerario y se complementa de la misma forma, con el recurso de la infografía para documentar su impacto y relación sistémica con el territorio geográfico así como los valores de conjunto compartidos. Son por tanto un asunto disciplinar que debe responder desde las evidencias como escenario existencial a sus significaciones.

2.3.4 Cartografías de la memoria: crear y recrear los recuerdos

El primer instrumento participativo de reconstrucción de la memorias se relaciona con la mirada retrospectiva centrada en cinco grandes categorías conceptuales que permitieran su abordaje y reconocimiento, parte extraídas en esencia de la Carta de Itinerarios Culturales, como la **identidad** y los **valores de conjunto compartido**, y complementadas con otras categorías existenciales asociadas a los **imaginarios colectivos**, **niveles de apropiación** y **capacidad de protección**. Como estrategia de comunicación se acudió al recurso de la fotografía, las historias de vida y las representaciones cartográficas o cartografías de la memoria. En el primer caso se acude a fotografías históricas obtenidas de archivo y los álbumes familiares que comparten las comunidades, adoptando como dinámica y

denominación del taller: “Contar y recrear: La imagen invita a la palabra”, dirigida a grupos de adultos y adultos mayores empleando el recurso de la fotografía como pretexto para invocar la palabra en forma de historias de vida; “Tejiendo imágenes e historias - el expreso del tiempo”, dirigido a un público más amplio de jóvenes y adultos mediante la técnica del collage como recurso para construir historias colectivas; y “Un día en la vida de...Cartografía de las emociones” (Silva, 2006) para un público joven, ávido de expresar en la manualidad sus sentimientos y apropiaciones del lugar, complementado con estimulación de tipo sensorial (sonidos pregrabados de pitos de locomotoras) dirigida a adultos mayores y que permite asociar valoraciones simbólicas y conmemorativas con una profunda carga afectiva.

Una de las finalidades del trabajo de taller participativo con comunidades es, además de recoger información que aporte a la identificación y valoración del itinerario cultural, la de contribuir en la formación y fortalecimiento de la memoria ferroviaria como lugar común e instrumento de gestión. Un proceso de investigación acción que compromete las comunidades y les proporciona elementos pedagógicos de comunicación con el territorio y la cultura ferroviaria. Se incorpora en el diálogo de saberes la mirada del juego como una manera de estimular la imaginación y la reflexión en torno al patrimonio en clave de itinerario cultural. El juego como una alternativa de comunicación para dar rienda suelta a las ideas a través de mecanismos lúdicos reflexivos basados en la observación, la percepción, los sentidos y el disfrute en el hacer, que permite además disminuir el temor al riesgo y a la apuesta mediante la autovaloración; sobre todo, integrar la

inteligencia, las emociones y las experiencias. El propósito fue volver a los aprendizajes esenciales, al juego y su potencia lúdica, creativa y dinamizadora de los procesos de formación.



Figura No. 2-4: Taller: Tejiendo imágenes e historias con la comunidad de la Estación Cisneros. Fotografía del autor

La idea de reconocerse con el otro en el territorio y de establecer alianzas de trabajo conjunto para construir las representaciones colectivas y valores compartidos, a través de elementos simbólicos como el hilo atado a cada uno y

que simboliza los lazos invisibles que nos unen como sujetos y objetos patrimoniales.

Al final de las dinámicas y estrategias de participación, la comunidad entra en un consenso y acuerdo tácito que les permite representar, sin temor y desde su propio sentir, el territorio en un mapa “cartografías de la memoria”, esta vez, con la idea de integrar todos los elementos, manifestaciones, sentimientos y representaciones mentales del itinerario, que no sólo forman parte de la memoria, sino que se actualizan a sus vivencias y sentimientos de apropiación en tiempo presente.



escenario deseado, exenta de sentimientos de nostalgia y evocación, y animado por los lugares de ensoñación, desde los lugares reales de significación, en una

dinámica que se le denominó “Caminata de los sueños”. En esta medida, los procesos de prospección del itinerario, no pueden ser ajenos al grado de legitimación social y de correspondencia con las necesidades y satisfactores de desarrollo a escala humana (Max Neef, Manfred, Elizalde, Antonio y Hopenhayn, 1998), por tanto, y fundados en la teoría desarrollada por Max Neef, se han trabajado las 9 categorías axiológicas, que según cada ámbito socio-cultural pueden tener diferentes matices desde las necesidades existenciales del ser, tener, hacer y estar. Para el caso, y teniendo en cuenta la dinámica desarrollada en relación a las condiciones concretas del lugar, el espacio como escenario simbólico y comunicativo, se hizo énfasis en el “estar” y las necesidades según las categorías axiológicas de: Subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad. Algunas de ellas pueden lograr mayor o menor protagonismo, si se revisan en las necesidades compartidas de los sujetos sociales, por tanto y para el caso de itinerario cultural, cada entorno proporcionará las condiciones de bienestar propias de las necesidades humanas que históricamente se han consolidado.

En forma paralela se generan encuentros con grupos focales como vigías de patrimonio¹⁹, agremiaciones de jubilados del ferrocarril, sector educativo, alcaldías de los municipios, sector comercial y turístico, sector productivo y gremial de la

19 El Programa de Participación Vigías del Patrimonio es una iniciativa de la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura, que promueve la participación de la ciudadanía en los procesos de identificación, valoración, protección, recuperación y difusión del patrimonio cultural en Colombia.

Con este programa se promueven dinámicas de interacción de los habitantes con su territorio y se constituye en un escenario de convivencia, diálogo y de reconocimiento del otro. (Ministerio de Cultura. Republica de Colombia, 2004)

agro-industria, como los más representativos, para con ellos, en un diálogo más directo, plantear la activación y gestión del itinerario cultural como un recurso para el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo armónico y sostenible con el territorio.



Figura No. 2-6: Propuesta grupo sector turismo y comercio: Seminario taller Turismo y patrimonio - Cisneros 2012. Fotografía del autor

2.4 PROCESO DE ANÁLISIS

Se parte del supuesto del “itinerario cultural” como categoría superior y abarcante del problema de investigación, que se cruza con las tres fuentes de información, que para el caso se constituyen en escenarios de representación y consolidación, como son: el territorio y sus vestigios, soporte físico y evidencia antrópica; la comunidad, como sujeto activo, protagonista y reveladora de sentimientos de apropiación y significación, y la memoria histórica que se construye desde las fuentes documentales y bibliográficas.

El proceso de análisis, por lo tanto, se plantea como un asunto permanente en la investigación desde los momentos de conceptualización y de activación representados en la memoria metodológica, y que contempla procesos de reconocimiento, valoración y diagnóstico, mediados por las categorías conceptuales que derivan del territorio, el itinerario cultural y su énfasis en el patrimonio industrial ferroviario: *Del territorio*, su carácter dinámico de intercambio multidimensional, su conectividad e integralidad de elementos y su mirada sistémica; *Del itinerario cultural*, sus rasgos de identidad, valores de conjunto compartidos, imaginarios colectivos, niveles de apropiación, capacidad de protección, gestión y difusión del patrimonio; *Del patrimonio industrial ferroviario*, su valores histórico, tecnológico, científico, urbano arquitectónico y social.

Para el análisis de los hallazgos, se han determinado algunas categorías conceptuales, parte, fundamento definitorio del itinerario cultural en los términos de la carta, y otra parte, asociadas a las creaciones y representaciones derivadas del imaginario social. Los datos históricos son contrastados con las realidades objetivas y los sentimientos de apropiación y significación de las comunidades, estableciendo un discurso patrimonial propio y local, mediado por una disposición activa de las comunidades hacia la resignificación de la memoria, como estrategia primigenia de gestión.

Las categorías conceptuales que se derivan de las definiciones del itinerario cultural son la identidad y los valores de conjunto compartidos; y se complementan con las categorías existenciales asociadas y la capacidad de acción de las comunidades, como son los niveles de apropiación y capacidad de protección. Estas categorías son cualitativas y por tanto hacen referencia a los datos, hechos, características y atributos significativos del itinerario que determinan su estado de conservación y aportan a la construcción de identidades locales, fundados en su naturaleza dinámica y cambiante, que se transforma en devenir de cada momento histórico.

Como proceso final se realizan análisis de contenido a través de las preguntas claves en función de las tres categorías conceptuales mencionadas, con el fin de lograr una mayor comprensión de la realidad cultural y social del itinerario. Las preguntas están orientadas a los diversos sistemas de representación como son, el territorio y sus vestigios, la comunidad y sus voces y la documentación histórica.

2.5 CRITERIOS DE RIGOR: CREDIBILIDAD, CONFIRMABILIDAD, TRANSFERIBILIDAD, AUDITABILIDAD

Si partimos del supuesto del itinerario cultural como una categoría compleja y abarcante de la noción de patrimonio que se aplica al objeto de estudio, y de la construcción de un modelo de gestión con acento en el desarrollo a escala humana, de la misma forma, se deben establecer criterios de rigor y calidad científica de los estudios desde la perspectiva cualitativa del enfoque, tomando en consideración los aportes que derivan en cada proceso, desde la recolección de la información hasta el análisis e interpretación.

Entre los criterios de rigor se busca lograr lo que Lincoln y Guba (1986), denominan “trustworthiness”, que traduce “honradez, honestidad, autenticidad, imparcialidad, credibilidad o digno de confianza” (Arias Valencia & Giraldo Mora, 2011) lo cual sintetiza la dependabilidad –proceso sistemático– y la autenticidad, la cual incluye, “1) la conciencia reflexiva acerca de su propia perspectiva, 2) la apreciación de las perspectivas de los otros, 3) la imparcialidad en las construcciones, descripciones, representaciones y valores en los que se sustentan”.

2.5.1 Credibilidad

La correspondencia entre los datos observados, descritos, e interpretados con la realidad, no depende en este caso, de la validez interna del proceso, sino de la

complejidad de significados que se construyen en el imaginario social, consecuencia de la relación dialéctica entre el espacio -como patrimonio territorial- y las apropiaciones y significaciones²⁰. Las dinámicas de movilidad que establece el itinerario cultural determinan otra serie de correspondencias en una escala territorial más amplia, que plantean otros escenarios en consecuencia con procesos interculturales de fecundación múltiple y valores de conjunto compartidos.

Las estrategias que se han establecido para asegurar la credibilidad son las de estancia prolongada en campo, observación persistente, principio de triangulación y de convergencia, al permitir cruzar información documental de archivo y de fuentes bibliográficas que nos remiten en muchos casos a la historia oficial, con los hallazgos y evidencias de campo a través de técnicas de representación cartográficas y planimétricas, y las versiones de identidad que se construyen en el diálogo de saberes, producto de entrevistas y trabajo participativo con los actores claves y comunidades. Con relación a la credibilidad de información documental que se recogió de fuentes secundarias, sólo se dio crédito a los datos que pudieron ser verificados en las fuentes de origen, especialmente de archivos de prensa, notariales y de registro catastral, históricos de la nación y el departamento, y de archivos de la empresa del ferrocarril de Antioquia.

20 Ver apartado 1.2.3 del presente documento: 'De las apropiaciones y significaciones: el itinerario como creación y representación.'

2.5.2 Confirmabilidad

El proceso anterior no obliga a construir un solo criterio de credibilidad, antes por el contrario, debe poner todas las versiones de identidad en un lugar común, y reconocer el contexto de valor y significación que cada mirada le confiere, para construir un discurso patrimonial abierto y enriquecido por todas las interpretaciones, actuando con la debida cautela y neutralidad que deriva de su naturaleza cultural y subjetiva, pero motivado por la necesidad de establecer vínculos entre los mitos y realidades como criterio de confirmabilidad.

2.5.3 Transferibilidad

Más allá de extrapolar resultados a otros contextos, lo que busca este estudio es identificar, describir, explicar, comprender e interpretar una realidad concreta, desde la perspectiva de itinerario cultural, situados en el contexto social, histórico y territorial del ferrocarril de Antioquia. La categoría de itinerario nos permite reconocer criterio de unicidad a través de los valores de conjunto compartidos en una escala más amplia del territorio, y a su vez, reconocer algunas singularidades que aún en la diferencia, se acogen a los enunciados de la categoría superior del itinerario. Es decir el criterio de transferibilidad se establece en doble vía, tanto desde la escala macro del itinerario como desde la escala doméstica de las apropiaciones locales, determinando así un proceso de mutua correspondencia entre los hallazgos, el análisis e interpretación. En el asunto patrimonial es

imperativo establecer estos criterios, que al final hacen el puente entre la valoración y las estrategias de gestión.

La necesidad de acotar el ejercicio de análisis e interpretación, por la extensión y envergadura compleja del itinerario, a un trayecto piloto entre las estaciones de Botero y Cisneros, no deja de ser compatible con el acercamiento a un modelo de gestión, a partir de referencias locales y singulares vinculadas con la experiencia e imaginario social del trayecto, sin desmedro de su condición integral de itinerario cultural, a fin de extrapolar o transferir en alguna medida los resultados a otros contextos del itinerario.

2.5.4 Auditabilidad

Lincoln y Guba (1981,1982,1985,1986), reconocen la auditabilidad como un procedimiento para asegurar la calidad de la información surgida de la investigación, donde se examinan tanto los procesos, los informes y evidencias que dan testimonio de que la investigación está apoyada por los datos y que reposan en la memoria escrita y fotográfica del proceso vivido con las comunidades del trayecto de estudio del ferrocarril de Antioquia.

2.6 CONSIDERACIONES ÉTICAS; CONSENTIMIENTO INFORMADO

El presente estudio se da en el marco del respeto por la dignidad, la autonomía, la protección de los derechos y el bienestar de las personas que participaron. Se reconocen los actores de los municipios como interlocutores facultados de participar en un diálogo sobre normas, problemas, necesidades o intereses que le afectan en el marco del objeto de investigación. Se establece el compromiso de evitar que los participantes tomen una posición específica con presiones físicas o morales (González Ávila, 2002).

Unido a lo anterior, todos los participantes tuvieron conocimiento de los objetivos del estudio y de los aspectos éticos, tales como el respeto a sus pensamientos ideológicos, a su autonomía en la toma de decisiones; se veló por el cumplimiento del principio de beneficencia en tanto que el estudio aporta a la reflexión, privilegiando un diálogo horizontal que fomenta la libertad de expresión de sus significados, experiencias y vivencias.

La validez se realizó durante todo el proceso; desde la recolección de la información que se comparte con las comunidades y se contrasta permanentemente con estudios de este tipo.

En lo concerniente al consentimiento informado, se ha convenido de forma consensuada con las comunidades, previa invitación, buscando asegurar que los objetivos del estudio sean socializados y comprendidos. La información pueda ser

entregada de forma voluntaria, se permita o niegue la grabación de las entrevistas y las actividades realizadas, se garantice la confidencialidad de los datos y el anonimato de los participantes. En el consentimiento informado, se expresa la libertad de participar o no en el estudio, o de retirarse en el momento deseado.

2.7 PROCESO DE GESTIÓN PARTICIPATIVA

Este apartado permite sistematizar el proceso de gestión realizado que tiene su génesis en el trabajo colaborativo, dado que se ha enriquecido del conocimiento local de cada uno de los municipios y de la realización de acciones y estrategias con instituciones, líderes y actores sociales que han aportado experiencias significativas en el levantamiento de información, construcción de memorias e imaginarios, vivencias e interacciones en pro de la recuperación del ferrocarril como itinerario cultural. La experiencia piloto se ha centrado el tramo central del ferrocarril de Antioquia y las estaciones asociadas a los municipios de Santo Domingo y Cisneros, objeto de estudio de la presente investigación.

Actores claves

Las gestiones derivadas del proceso han permitido sentar en la mesa de trabajo de forma activa, a la Universidad de San Buenaventura, a través de la línea de investigación 'Memoria, identidad y cultura' en su rol académico e investigativo; los municipios de Santo Domingo y Cisneros, con sus organizaciones, líderes, vigías del patrimonio y comunidad en general, como protagonistas y actores claves en el seno del itinerario; y la institucionalidad cultural, representada en el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, como agente veedor y promotor de las políticas culturales del departamento y la nación, su articulación con la Ley General de Cultura en el escenario de la conservación del patrimonio. Como invitados a la

mesa se han vinculado y aportado a los procesos de gestión, las instancias administrativas del departamento de Antioquia como la Secretaria de Productividad y Competitividad, la Dirección de turismo, Asamblea Departamental, la oficina de Infraestructura Física y Proyectos Especiales, y la Secretaria de Cultura.

En el ámbito académico e investigativo se han incorporado al proceso estudiantes del pregrado de arquitectura vinculados al semillero de investigación de 'patrimonio industrial y ferroviario', con trabajos de grado y talleres de diseño del programa, aportando ejercicios de levantamiento, diagnóstico participativo y modelación de los ámbitos ferroviarios.



Figura No. 2-7: Socialización de los proyectos de modelación de los conjuntos ferroviarios del trayecto piloto en la Estación Santiago. Fotografía del autor, Mayo de 2012.

**PROYECTO
ESPACIO PÚBLICO**

CISNEROS -ANTIOQUIA

Restauración Estación de ferrocarril y adecuación del entorno inmediato.

LO PROYECTUAL:

Restauración Estación de ferrocarril en Cisneros y adecuación del entorno inmediato. Renovación del antiguo edificio de la Estación del Ferrocarril de Antioquia en Cisneros con la creación de usos nuevos. La estación se convierte en un museo interactivo donde se revivan todas las sensaciones generadas por el tren. Se adiciona un auditorio para 80 personas, un hall con una pequeña biblioteca y baños públicos. Se interviene el entorno inmediato con la creación de diferentes zonas de estancia.

DESARROLLO ESPACIAL
LA PIEZA ARQUITECTONICA Y EL ESPACIO PÚBLICO



2 Maqueta vista frontal. imag espacio público

3 Maqueta estación ferrocarril zoom FICHA TECNICA ESPECIFICACIONES M2

RESTAURACIÓN:
Estación cisneros pisos.
plaza principal, cooperativa
917.87 M2
PISOS DUROS
Andenes, plaza, ciclo ruta, plaza
estación policía, calles peatonales
y vehiculares.
7953,76 M2

ANTES



ANTES



ANTES



IMAGINOARIO PROYECTUAL ESPACIO PÚBLICO- ESTACIÓN FERROCARRIL

DESARROLLO PROYECTUAL
Espacio Público Cisneros



INTEGRANTES:
VIVIANA GIL
VERONICA SANCHEZ

Figura No. 2-8: Modelaciones del conjunto ferroviario de Cisneros elaborado por estudiantes de los talleres de diseño de la Universidad de San Buenaventura. Fotografía del autor. Mayo de 2012

En el área de proyección social y comunicaciones, la universidad ha propiciado espacios de convergencia para la gestión del convenio marco de cooperación interadministrativa con las diferentes instituciones municipales y culturales del departamento, el concurso de las asociaciones gremiales como la Sociedad Antioqueña de Ingenieros (SAI), la Asamblea Departamental de Antioquia, la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura, la Fundación Ferrocarril de Antioquia, los medios de comunicación, a través del Círculo de Periodistas de Antioquia, entre los más representativos.

El trabajo participativo con las comunidades y las acciones derivadas del convenio marco han facilitado la concurrencia de las juntas de acción comunal, asociaciones y organizaciones comunitarias como la 'Asociación de Madres del Cañon del Porce' en la estación Porcesito, la Fundación 'Fundatúnel' del corregimiento de Santiago, la Asociación de jubilados del ferrocarril de Antioquia del municipio de Cisneros; y como producto de la gestión del convenio de asociación entre la universidad, los municipios y el Instituto de Cultura y Patrimonio del Departamento, los cuatro grupos de vigías del patrimonio agrupados en las estaciones de Botero, Porce, Santiago –El Limón y Cisneros, con quienes se realizaron los talleres participativos de 'Creación y recreación de la memoria', y 'De la memoria a los sueños' y otros procesos de educación y sensibilización sobre el asunto patrimonial, legislación, turismo, promoción y difusión.

Aparte se realizaron entrevistas abiertas a varios habitantes de las comunidades y jubilados del ferrocarril, entre los que se destacan los señores Dorancé Bedoya de la estación Botero y Gilberto Henao de Cisneros; Aurora Carmona líder de la Asociación de Madres del Cañón del Porce y Bejamín Castaño, representante de la Fundación Fundatúnel, Francisco Cadavid, empresario de la finca 'La Chorrera' en el paraje de EL Limón, Tulio César Echeverrri, auxiliar de la biblioteca municipal y actual director de cultura de Cisneros, Edgar Herrera, profesor de la Institución educativa de Cisneros y Fredy García exdirector de turismo del mismo municipio.

Acciones y aspectos metodológicos

A continuación se describen las acciones realizadas durante el proceso de gestión e intervención y algunos aspectos metodológicos asociados a su singularidad, y que se han inspirado en la presente investigación:

Gestión y firma del convenio interinstitucional del megaproyecto educativo, cultural y turístico del Ferrocarril de Antioquia, con los municipios de Santo Domingo y Cisneros, vigente, y firmado en marzo de 2012, cuyo objeto principal es el de establecer las bases de una mutua cooperación entre las instituciones intervinientes para la realización de proyectos y actividades de docencia, investigación y de proyección social, encaminadas a la gestión participativa y proyecto piloto de rehabilitación del Ferrocarril de Antioquia: trayecto comprendido entre las estaciones de Botero y Cisneros. En esta medida y apoyados en los planes de gobierno y desarrollo de los municipios, se han vinculado los programas

de diseño, arquitectura y administración turística de la Universidad de San Buenaventura con el concurso de las comunidades.

En el marco de este convenio se realizan estudios de impacto, inventarios, difusión y promoción, talleres comunitarios, modelación y diseños paisajísticos, urbanísticos, arquitectónicos y de recuperación de material rodante.

Uno de los escenarios de difusión ha sido la participación en seminarios de patrimonio, turismo y cultura en la Universidad Nacional de Colombia (Seccional Medellín), Palacio de Cultura, Municipio de Cisneros, y ponencia en el Coloquio internacional de rutas turísticas e itinerarios culturales – Quebec 2012, organizado por la UNESCO, cuyas memorias se constituyen en aportes al conocimiento y gestión del patrimonio cultural de los itinerarios.

Coordinación y gestión de tres proyectos vinculados al trayecto comprendido entre las Estaciones de Botero y Cisneros, mediante convocatoria pública promovida por el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia (ICPA) y financiado con recursos del IVA de la telefonía móvil, evaluado y avalado por el Ministerio de Cultura (Convenio de asociación 174-2013) con el objeto de generar espacios de afianzamiento de identidad, empoderamiento, intervención y autogestión con las comunidades, así:

- Proyecto de Inventario de patrimonio arqueológico industrial y ferroviario y su inscripción y registro ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia de la Nación (ICANH). (Universidad de San Buenaventura, Instituto

de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipios de Cisneros y Santo Domingo, 2013)

- Creación y fortalecimiento de los grupos de vigías del patrimonio, talleres de sensibilización y formación de públicos cuya mediación pedagógica se evidencia en la sistematización de la experiencia del itinerario que pueda servir a los vigías como guía para la autogestión del itinerario. (Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipios de Cisneros y Santo Domingo, 2014)
- Diseño de guion museológico museográfico, montaje y creación de la Institución 'Museo ferroviario para el municipio de Cisneros' en la vieja estación del ferrocarril. (Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipio de Cisneros, 2014)

Para la realización de los tres proyectos se constituyeron espacios interdisciplinarios con un equipo de historiadores, arqueólogos con experiencia en etnografía, arquitectos con experiencia en sistemas de información geográfica, topógrafos, sociólogos, comunicadores y educadores con experiencia en formación de públicos, abogados con experiencia en legislación cultural, expertos en turismo cultural, museólogos, museógrafos y diseñadores gráficos. A manera de experiencia formativa y académica, se integran al equipo estudiantes del semillero de investigación en patrimonio industrial y ferroviario como auxiliares de investigación para el registro y sistematización de información, talleres y eventos comunitarios.

La metodología que se aplica se fundamenta en la perspectiva de la investigación, acción, participación, y combina el estudio histórico documental con las versiones locales de identidad y memoria ferroviaria derivados del diálogo de saberes (entrevistas, procesos de participación y talleres comunitarios) en permanente asociación con el territorio geográfico, las prácticas culturales y las evidencias materiales.

El inventario del patrimonio arqueológico industrial, representado en los vestigios materiales de la infraestructura ferroviaria, es revisado a la luz del trayecto específico y sus singularidades, teniendo en cuenta que se encuentran vinculados geográfica e históricamente al llamado “Paso de la quiebra”, y permitiendo poner en diálogo abierto los mitos y realidades propios de las versiones locales de identidad que se han consolidado en el imaginario de las comunidades, con los valores históricos y tecnológicos propios de la cultura industrial y ferroviaria.

Apoiados en las técnicas de prospección de la arqueología industrial para sondeo y excavación de vestigios materiales y artefactos propios de la infraestructura ferroviaria, se busca la comprensión de los procesos productivos de mecanización, las fuentes de energía, las formas de transporte, con especial alusión a la explotación de los recursos sociales y ambientales de carácter local y regional, a fin de insertarse en dinámicas económicas del orden nacional y mundial que buscaban imponer el esquema de producción industrial y sus tecnologías. El inventario contempla los levantamientos en los conjuntos de vestigios de

equipamientos complementarios, entre los que se encuentran las bodegas, talleres, embarcaderos de ganado y construcciones abandonadas, sistemas de saneamiento, captación, conducción y distribución de aguas, sistemas de telecomunicaciones, señaléticas, vías, mesas giratorias, intercambiadores de vías, etc.; y en los trayectos de vías, los puentes, viaductos, túneles, sistema de drenaje, señalizaciones, y demás elementos etnográficos asociados a la cultura ferroviaria.

Las fichas de registro incluyen la información solicitada por el Ministerio de Cultura para el inventario de bienes culturales inmuebles y muebles, complementada con las fichas de registro propuestas por el Comité Internacional de Itinerarios Culturales para patrimonio industrial, conjuntos arqueológicos y bienes muebles.

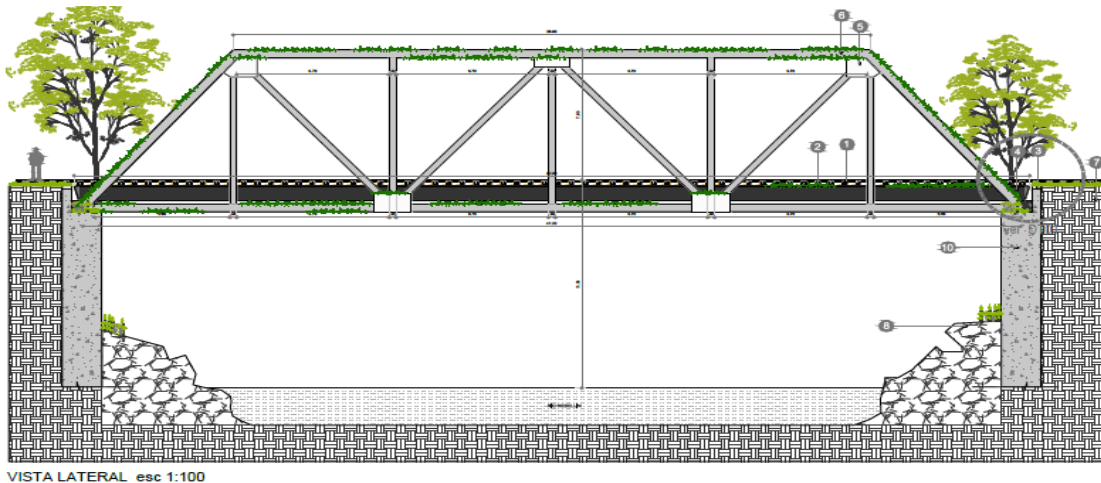


Figura No. 2-9: Apartes de la ficha de inventario de arqueología industrial y ferroviaria asociadas al levantamiento del puente El Cariaño en el paraje de Botero. Fuente: (Universidad de San Buenaventura et al., 2013)

Para el levantamiento de vía férrea y su infraestructura se implementan tareas de geo-referenciación (SIG), registro fotográfico y dibujo que complementen el análisis geográfico y técnico.

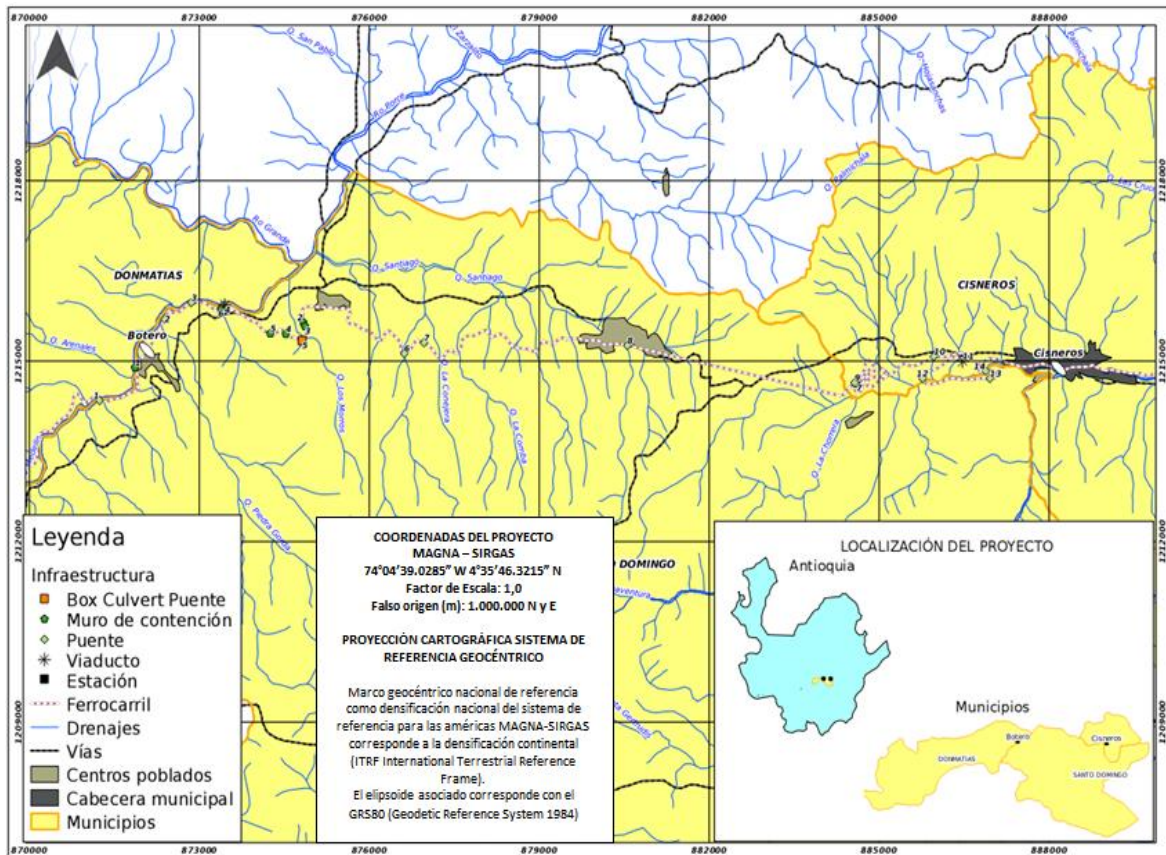


Figura No. 2-10: Plano típico de referenciación (SIG) en las fichas de inventario arqueológico asociado a los puentes hallados en la vía férrea. Fuente: (Universidad de San Buenaventura et al., 2013)

El proyecto de formación y fortalecimiento de grupos de vigías, permite poner en juego valoraciones y versiones de identidad a partir del juego, retroalimentadas con las comunidades en procesos participativos que permitan activar los imaginarios locales, y el relato, como estrategia de fortalecimiento de identidad. Se

promueven por tanto versiones del patrimonio que son legitimadas socialmente, y por tanto, todo tipo de acción en pro de los valores de conjunto compartidos. En este apartado entran en diálogo las disciplinas de la sociología, la geografía, la museología y la museografía, como instrumentos para su reproductibilidad y afianzamiento de identidad, que se ven complementados desde la legislación cultural, como herramienta para su manejo y conservación, y el turismo como aliado del patrimonio, en tanto, recurso para su autogestión, conservación, sostenibilidad y desarrollo humano en las comunidades.

El enfoque conceptual que orienta las dinámicas de los talleres se presenta en clave de itinerario cultural, y se fundamenta en cuatro categorías macro que son las que propone el ICOMOS (2008): Identificación, valoración, protección, conservación y gestión. Asociadas a ellas, se desarrollan cinco conceptos básicos: identidad, valores compartidos, imaginarios colectivos, niveles de apropiación, capacidad de protección, de gestión y comunicación del patrimonio.

El diseño de los talleres se basa en el diálogo de saberes y la participación crítica y activa, la cual permite orientar el proceso hacia una construcción conjunta; un proceso de aprendizaje a partir de la interacción entre iguales, la negociación y el intercambio de significados y de experiencias, tal como lo propone Paulo Freire en los aportes que hace a la Escuela Comunicativa. Por eso, unido a la reflexión crítica, orientada por las categorías y conceptos que fundamentan esta propuesta, se busca crear un escenario de diálogo y participación en el que se logre superar la mera trasmisión de información y/o conocimientos, y se pueda dar en cambio,

un verdadero proceso formativo: más participativo, constructivo, reflexivo y creativo.



Figura No. 2-11: Sesiones de sensibilización con los grupos de vigías de patrimonio de las estaciones de Botero, Porce, Santiago, El Limón y Cisneros en la Estación Cisneros. Fotografía del autor, Octubre de 2013.

La participación y el aprendizaje desde esta perspectiva, se entienden como un proceso de formación espontánea, en el cual las personas que participan de estas actividades, aprenden a reconocer al otro en el espacio de convivencia que se abre a partir del relato de historias y experiencias vividas; generando un escenario de reflexión y reconocimiento sobre los imaginarios colectivos, la memoria (dimensión histórica) como referente colectivo de los habitantes del lugar; aunque, si bien estamos hablando aquí de un referente colectivo, también puede estar incorporado a la vivencia de cada sujeto, la apropiación del mismo, los valores compartidos (dimensión social-cultural), los modos de habitar y re-significar los espacios y los elementos que componen el itinerario cultural del Ferrocarril de Antioquia, (dimensión espacial – geográfica); logrando además, identificar, valorar

y reconocer en ellos mismos, factores potenciales de gestión patrimonial en pro su conservación, disfrute.



Figura No. 2-12: Taller de construcción cartografías sociales en la Estación Octubre 4 de 2013.

Para la creación y montaje del Museo Ferroviario de Cisneros, se busca la participación de comunidades y sectores de la población civil que aportan a la construcción de su discurso patrimonial en el territorio, que trasciende la exclusividad de los bienes inmuebles amparados en la divulgación de los discursos oficiales o hegemónicos y que se asimila cada vez más a los objetos y a los escenarios actuales de reflexión sobre el itinerario cultural.

Los procesos de construcción del guion museológico están enfocados en la transversalidad de la historia del Ferrocarril de Antioquia entre los siglos XVIII y XX, incluyendo su compleja liquidación y ocaso, permeado por un énfasis comunitario que busca la recreación y apropiación de imaginarios y relatos colectivos. Se integran en este proceso, la administración pública a través de la dirección de cultura y turismo, la biblioteca municipal y casas de la cultura, las instituciones educativas de enseñanza media y técnica, las asociaciones de ferroviarios, los vigías del patrimonio, las organizaciones culturales representativas, que se convierten en bloque como dinamizadoras no sólo del proceso de creación, sino de gestión participativa y sostenible de la institucionalidad del museo.



Figura No. 2-13: Reunión de encuadre del proyecto de museo con los actores claves del Municipio de Cisneros. Fotografía: Natalia Álvarez, Octubre de 2013





Museo Ferrovial Cisneros
MUSEO FERROVIAL CISNEROS



ICPA – (Viztaz)



Fiestas de la Virgen del Carmen

“Estación: una estación eran los paraderos de los trenes, donde se vendían los tiquetes para los pasajeros, se aforaba la carga. La mayoría de las estaciones de Berrío a Medellín, tenía embarcaderos, corrales, cuando el ferrocarril cargaba ganado...” *Gilberto Henao*








Emisión de Cisneros Via principal que conforma el Municipio de Cisneros con Medellín / informe: Acto de Patrimonio 07/ (R) 231 8478 Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia Carrera 51 No. 52-03 - Medellín Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe



Museo Ferrovial Cisneros
MUSEO FERROVIAL CISNEROS



Fiestas de la Virgen del Carmen



Fiestas de la Virgen del Carmen

“Primero se hacía con el ferrocarril. La tradición era que mandaban una locomotora de Medellín con una plataforma y se arreglaba la imagen ahí y le ponían coches de pasajeros, iban hasta Santiago y hasta El Limón. Eso se demoraba 2 horas y media para venir de Santiago a Cisneros...”








Emisión de Cisneros Via principal que conforma el Municipio de Cisneros con Medellín / informe: Acto de Patrimonio 07/ (R) 231 8478 Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia Carrera 51 No. 52-03 - Medellín Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe

Figura No. 2-14: Postales de divulgación derivados de la creación del museo con temas alusivos a la memoria e imaginarios locales .



EL SONIDO QUE PRODUCE

El sonido del silbato de vapor, es uno de los sonidos más memorables y estimulantes de la locomotora, estos se utilizaban para dar señales a los empleados y advertir en ocasiones del peligro a las personas cercanas a la vía. El silbato consiste en una sola parte de cámara resonante que al emanar vapor produce el sonido.

"Vivir al pie de la línea férrea, era como decir aprenderse un disco: uno aprende quien cantaba... eran pitos sonoros, eran pitos que sonaban muy duro y se extendían. Zoilo Villa el de la 66, la 45 Juan Buches y el otro era don Alfonso". Dorancé Bedoya.

Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia (ICPA)

Locomotora del Ferrocarril de Antioquia. Archivo MUSE. Biblioteca Pública Flórez

PANEL 5

"El pito fúnebre: el tren lloraba cuando había muertos de accidentes. Había una cosa que quedó marcada en todos nosotros, y era la campana cuando llegaba a Puerto Berrío, eso era imposible de olvidar, eso quedó en nosotros. Las campanas fueron las primeras cosas que se robaron cuando abandonaron las estaciones".

Estación Cisneros, fotografía Retoque (2009-1990), 1910. Biblioteca Pública Flórez

Tubo de vapor, 2011. Archivo Genifer Jaramila

Humberto Tamayo, Conocedor de historia del Ferrocarril de Antioquia. Siendo adulto se dedicó a la ganadería en la región del Magdalena Medio y el Nordeste Antioqueño. Su abuelo fue colonizador en los territorios próximos a Puerto Berrío. Entrevista realizada en octubre de 2013 en Envigado, Antioquia.

PANEL 6

Figura No. 2-15:lzq. Logo símbolo del Museo ferroviario propuesto. Panel expositivo asociado al valor simbólico del pito de las locomotoras. Fuente: (Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipio de Cisneros, 2014)

3 VALORACIÓN INTEGRAL DEL ITINERARIO CULTURAL

3.1 VALORACIÓN HISTÓRICA

3.1.1 Antecedentes de la presencia del ferrocarril en Colombia y Antioquia (de los caminos prehispánicos al ferrocarril: un reto de la modernidad)

Hacer una retrospectiva de los sistemas de movilidad que antecedieron al ferrocarril no es propiamente el objetivo de este estudio, pero si reconocer los precedentes históricos que han determinado formas significativas de intercambio e interacción de las comunidades dentro del territorio antioqueño, que se han ido transformando y adaptando a las actividades y dinámicas singulares de interacción territorial en cada momento histórico. Esto es, reconocer no solo los flujos culturales itinerantes y sendas geográficas que se han constituido en permanencia a lo largo de la historia, sino también los procesos sociales, políticos y económicos que han dado pie a su transformación y cambio.

Antioquia en particular, presenta una situación especial que se acentúa claramente en el periodo comprendido entre el virreinato y los albores de la república, y es su economía basada en la extracción y comercio del oro, dejando la agricultura y ganadería al margen de las necesidades de supervivencia para el mantenimiento de los entables de las minas. Para Sofía Botero, la actividad minera “determinó no solo las rutas por las que se hizo necesario circular, sino el tipo de relaciones y necesidades a ser satisfechas por el comercio” (Botero Páez, 2005) Agrega además, teniendo en cuenta la historiografía regional, que los

propietarios de minas eran los encargados de los circuitos comerciales, del transporte de alimentos y mercancías, e inclusive podían ser propietarios de recuas de mulas para el transporte terrestre, y barqueta de bogas para el transporte fluvial. Como puede verse, toda una economía y apropiación territorial centrada en la extracción.

Siendo el oro una de las mayores riquezas y ambiciones de los conquistadores españoles y colonos del periodo republicano, y siendo el ferrocarril un sistema creado en la consolidación de una nueva república, es posible anticipar una relación directa entre su trazado y los intereses económicos derivados del preciado metal, y por tanto, para su valoración, es preciso comprender estas y otras razones de su presencia histórica en el territorio y su impacto socio cultural en las poblaciones influenciadas.

No hay que olvidar que las rutas navegables han sido las más antiguas y expeditas en el territorio americano y que la necesidad de llegar a ellas era determinante en la construcción de cualquier tipo de camino o enlace terrestre, no obstante la necesidad de comunicar las cuencas del Cauca y Magdalena en territorio antioqueño siempre han sido una prioridad desde la época prehispánica a la época moderna.



Figura No. 3-1: Mapa de los caminos de Hervé, Nare y Palagua, firmado por Daniel Villegas y Cardona. Fuente: AHA. planoteca, código de acceso 2108. (Imagen digital Sofía Botero Páez)

En Antioquia existieron tres caminos que marcaron esta relación, los llamados caminos de Hervé, Nare y Palagua, cuyas trazas presentan algunas coincidencias con el trayecto ferroviario, especialmente el más reciente camino de Palagua, por estar dispuesto y compartir buena parte de su recorrido sobre la cuenca del río Nus, y de allí la importancia de reconocer estas trazas naturales como permanencias y referentes geofísicos que han subsistido, con sus transformaciones, en la comunicación y traza de caminos en Antioquia.

El río Nare ha servido para unir las grandes cuencas hidrográficas del departamento y la nación, y en la conquista fue lugar común para atraer las expediciones españolas en pos del codiciado tesoro del Pansenú. (Academia Antioqueña de Historia. Asociación de Exgobernantes y Exdiputados de Antioquia, 2007). Aparte de consolidarse como un medio para el comercio virreinal y de intercambio de productos con la metrópoli y el resto del país, fue un medio de intercambio cultural con España y otras naciones del mundo, facilitando el proceso de colonización y transculturación, con la llegada de gobernantes, científicos, representantes de la iglesia, comerciantes y hombres de empresa.

La arriería, se convirtió entonces en el único medio expedito de comunicación e intercambio comercial al interior de las comarcas y con el resto del mundo en su enlace con la arteria fluvial del Magdalena, estableciendo una red de caminos normalmente paralela a sus ríos tributantes, como lo son para Antioquia, los ríos Porce, Nare, Nus, Samaná, entre los más representativos. No obstante, su traza irregular y poco apta para los caminos ferroviarios, en algunos tramos permitió

más adelante su rectificación y acomodación a la trocha angosta ferroviaria, que según Cisneros, respondía con más eficiencia a la topografía antioqueña.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los países americanos comienzan a sentirse influenciados por el boom de la revolución industrial y adoptan el sueño de las ferrovías como una opción para salir del atraso. Los intereses del gobierno norte-americano se concentraron en el istmo de Panamá por su privilegiada posición geoestratégica y de comunicación, ofreciendo al gobierno colombiano su concesión en la construcción y manejo del primer ferrocarril interoceánico e intercontinental del planeta. La fiebre del oro y de conquista del oeste americano se facilitó con la Panamá Rail Road Co., reduciendo en 1855, el trayecto marítimo y terrestre entre Nueva York y San Francisco a solo 21 días. Para entonces en Norteamérica existían dos formas de comunicación entre el este y el oeste, y eran la ruta fluvial que bordeaba el continente americano pasando por el Cabo de Hornos cuyo recorrido podía tardar más de dos meses, y la ruta de las diligencias que paradójicamente podía emplear el mismo tiempo, dadas las difíciles y arriesgadas condiciones del territorio que atravesaba, sorteando desiertos, ataques de indios, cuatrería, etc.

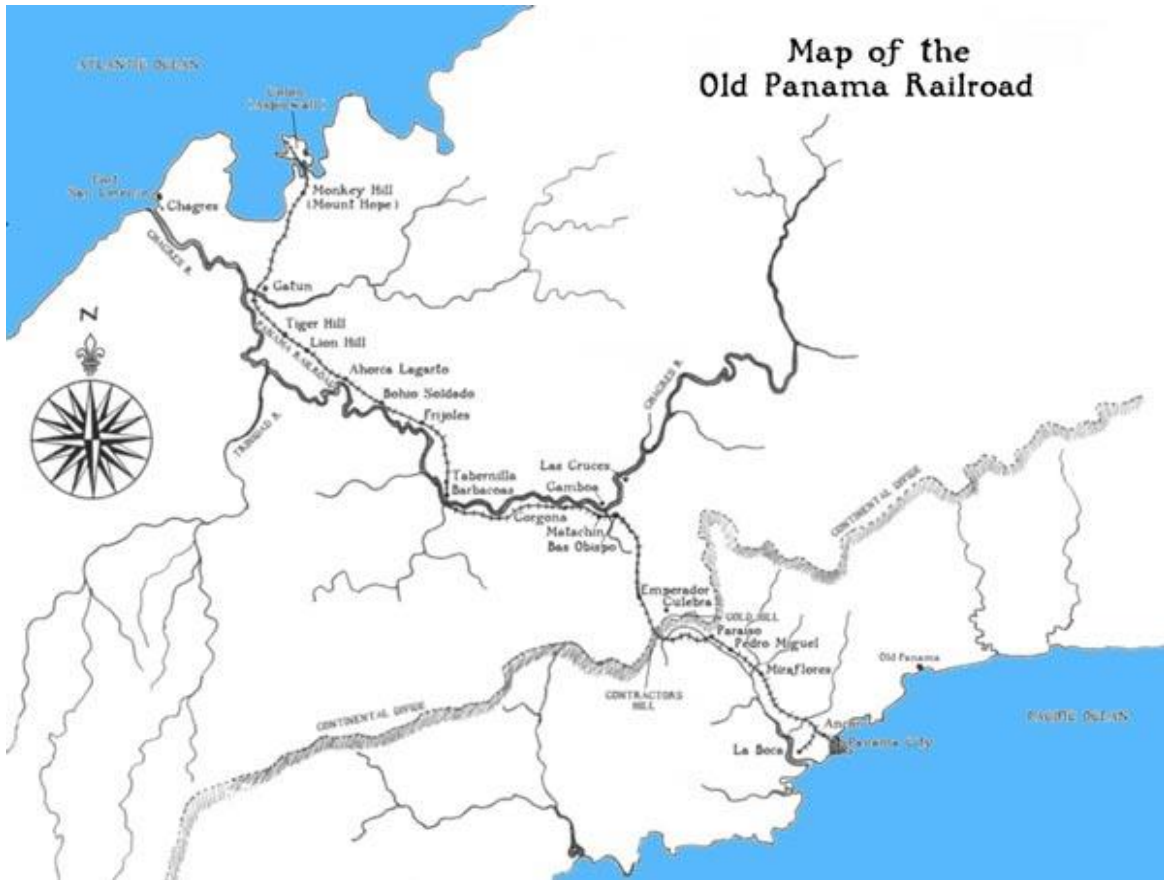


Figura No. 3-2: Mapa del viejo ferrocarril de Panamá

Fue un proyecto tan exitoso económicamente que logró librar su inversión en pocos años de funcionamiento con los ingresos obtenidos de los fletes e importes de viaje, constituyéndose al cabo de los años en una de las empresas más lucrativas del mundo, lo que para el entrante gobierno republicano resultaría un modelo a seguir en sus regiones, que el mismo Luís Ospina Vásquez llamaría la “superstición ferroviaria” (Ospina Vásquez, 1987), queriendo decir con ello, que la construcción de ferrovías podría significar progreso y prosperidad para los países que emprendieran esta empresa.

3.1.2 Apertura y construcción del circuito ferroviario de Antioquia

La situación de aislamiento que mantenía Antioquia con el resto del país y el extranjero a finales del siglo XIX, acentuada, en buena parte, por las condiciones geográficas extremas de su sistema montañoso, el desarrollo y bonanza de una economía basada en el oro, el café, la quina, el tabaco y la exigencia de mejores condiciones para su comercialización, como también la naciente ciudad industrial de Medellín, obligaron a pensar que era necesario establecer una conexión más expedita con el río Magdalena en el límite oriental del departamento, arteria fluvial de comercio y conexión entre las zonas más pobladas al interior del país y la costa Atlántica, enlace con Europa y Norteamérica.

El último tercio de siglo XIX significó cambios trascendentales en la forma tradicional de movilidad regional de arriería por una nueva iniciativa estatal de concesionar la construcción de ferrocarriles con el ejemplo exitoso previo del ferrocarril de Panamá, que sirvió de inspiración para el advenimiento de proyectos ferroviarios regionales. El caso del ferrocarril de Antioquia comunicaría en principio, la capital del departamento (Medellín) con el río Magdalena, arteria fluvial de intercambio comercial y movilización de pasajeros desde el periodo colonial.

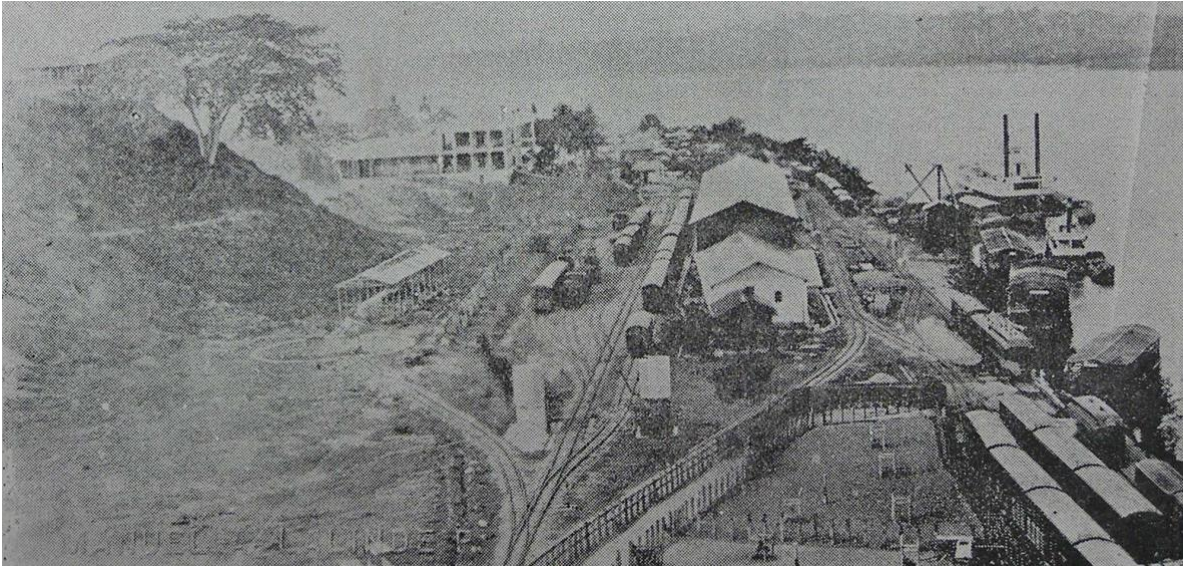


Figura No. 3-3: Puerto Berrío en 1921. Zona de la Estación y del Puerto, al momento de las obras de relleno. Reproducción de Revista Sábado núm. 20, Medellín, 17 de septiembre de 1921, 219.

Para la creación e inicio de las obras del ferrocarril, se celebra un contrato a nombre del estado soberano de Antioquia bajo la dirección del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien aporta sus conocimientos y experiencia adquiridos en la pionera y avanzada red ferroviaria de la Isla en territorio americano. En sus estudios previos elabora un folleto técnico titulado “Ferrocarriles de vía estrecha” donde plantea la alternativa de construcción de una trocha angosta de 3 pies (914 mm.) con argumentos que no presentan una sólida sustentación técnica y comparativa con otros diseños de vía como:

Las vías estrechas cuestan la mitad de lo que cuestan las anchas; Las vías angostas permiten fletes inferiores en un 25% de las otras; La vía angosta tiene bastante capacidad para el tráfico de cualquier línea en este continente.

Se comienzan los estudios a fines de 1874 y la construcción de los primeros rieles el 29 de octubre de 1875, desde Puerto Berrío sobre el río Magdalena, en un primer trayecto de 109 kilómetros hasta la estación de “La Quebra”. Esta estación determinaba la primera interrupción y barrera geográfica a superar para llegar a Medellín por las condiciones montañosas extremas. Mientras tanto, entre ese año y el de 1914 se construye del otro lado la línea férrea en el costado occidental, el tramo de Medellín a Porce, quedando pendiente la solución de empalme a través de lo que más adelante, entre los años 1926 y 1929 se le denominaría el “Túnel de La Quebra”, y que conectaría los valles del Nus y de Porce, específicamente entre las estaciones del Limón y Santiago.



Figura No. 3-4: Fase de construcción del Túnel de la Quebra –Boca El limón 1926. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-003-0713.

Entretanto, el trayecto de Medellín al río Cauca, se empezó a construir en 1911 por una empresa independiente con el nombre de ferrocarril de Amagá, llegando al caserío de Bolombolo sobre el río Cauca en 1928 y bordeando su margen para terminar en La Pintada hacia el año 1933.



Figura No. 3-5: Inauguración del ferrocarril de Amagá en su llegada a Medellín. Fotografía de Melitón Rodríguez, 1911. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto

Las gestiones privadas para obtener esta concesión ferroviaria ante los gobiernos nacional y departamental estaban marcadas por intereses políticos y económicos de sus socios, terratenientes, industriales, banqueros y comerciantes, deseosos de invertir en esta empresa, que además de lucrativa para ellos, les permitía

abaratando los fletes de la numerosa carga que se generaba en las regiones del suroeste antioqueño y oriente chocoano, muy ricas en carbón, caña, oro, ganado, tabaco, caucho, quina, tagua y especialmente café, que para entonces se estimaba como una de las zonas más ricas del país en este renglón. Coincide el año de fundación de la compañía con el repunte de la producción y las exportaciones del grano, que luego de registrar la cifra de cien mil sacos en 1880, llegó a superar los tres millones en 1930. El ferrocarril de Amagá se convirtió entonces en un proyecto estratégico para el abastecimiento de carbón a todos los ferrocarriles del occidente colombiano y a la naciente industria de Medellín, que producía buena parte de su energía con máquinas de vapor. Facilitó la provisión de carbón al ferrocarril en el trayecto Medellín-Puerto Berrío, reduciendo considerablemente sus gastos de operación y el impacto en la destrucción de los bosques utilizados para combustible de las locomotoras.

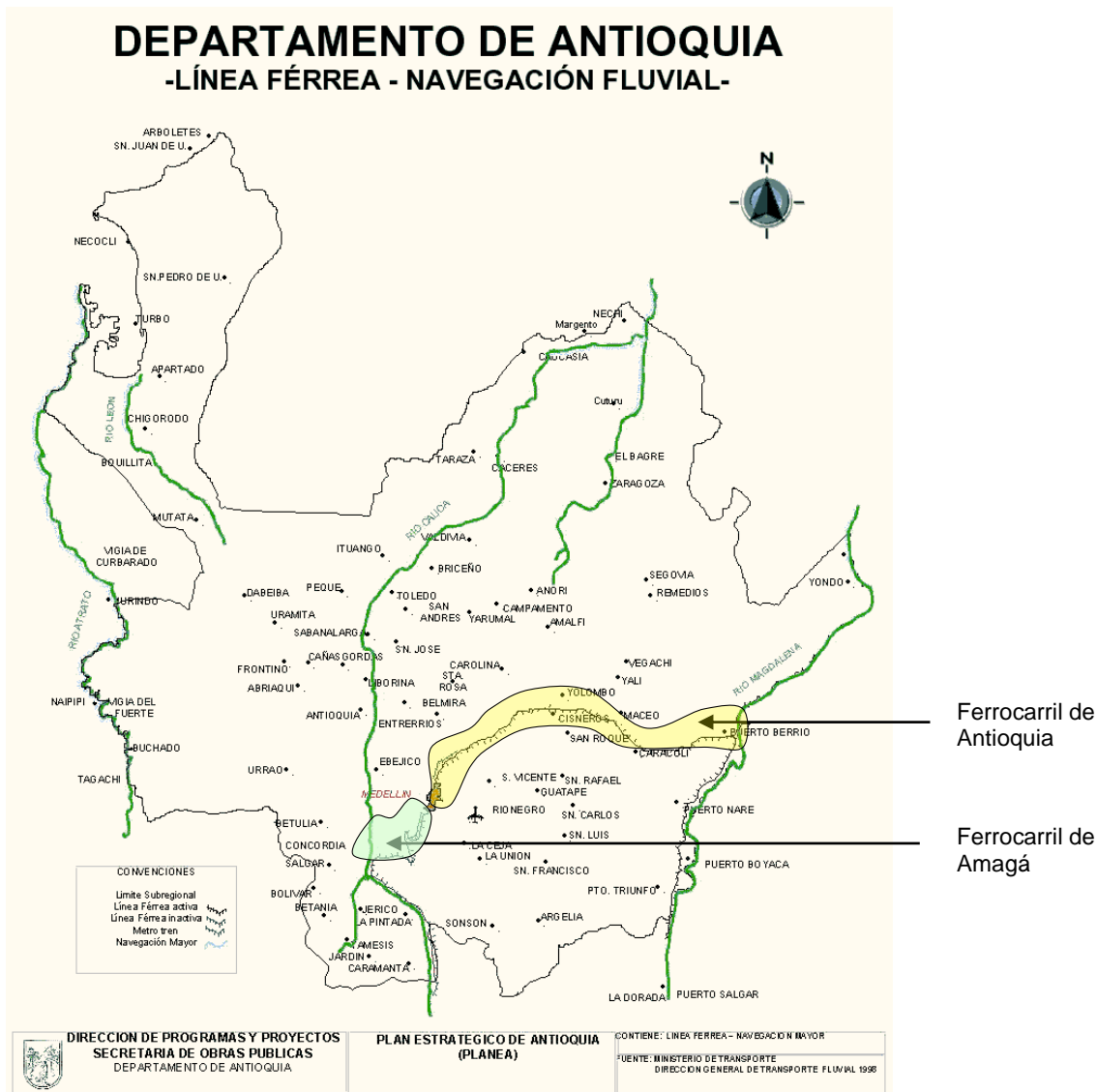


Figura No. 3-6: Mapa de la línea férrea en Antioquia. Fuente: Gobernación de Antioquia- Secretaría de Obras públicas. Editado por el autor

Con este tramo se cierra entonces uno de los circuitos ferroviarios más importantes del país, no sólo como medio de transporte de carga y pasajeros, sino por el impacto tecnológico y económico en el desarrollo de las comunidades y regiones antioqueñas. Una empresa que alcanzó a ser tan poderosa como el

mismo departamento, que promovió y adelantó la construcción de carreteras alternas comunicando poblados y zonas de producción agrarias con las estaciones, y adicionalmente equipamientos urbanos como centros de acopio, hoteles, hospitales, escuelas, obras de infraestructura regional como pequeñas centrales hidroeléctricas, desarrollo de las comunicaciones a través del telégrafo, etc.

La ruta elegida para el trazo de la línea férrea se acomodó en buena parte al camino carretero preexistente, con algunas variaciones en el recorrido producto del diseño estricto de la vía, lo que denota una clara coexistencia histórica entre los sistemas de movilidad carreteros y ferroviarios. Una herencia de los caminos de arriería adaptados a los caminos carreteros, y previo a ello, de los caminos prehispánicos reutilizados en el periodo colonial. Se incorporaron a la ruta 18 estaciones que servían de conexión a través de caminos de arriería, que paulatinamente se fueron convirtiendo en una red de carreteras que acercaban las zonas de producción minera y cafetera alejadas de la línea. Fue una construcción con muchos altibajos, que obedeció, de una parte a las condiciones malsanas y agrestes de la topografía antioqueña, y de otra, a una seguidilla de guerras civiles que entorpecieron la continuidad de las obras.

A partir de la década de los 30 comienza un proceso gradual de decaída del ferrocarril, luego de un país empobrecido por las guerras civiles, peticiones sindicales, malas inversiones de la empresa, priorización estatal por la construcción de carreteras que disminuyeron en un 86% la inversión en transporte

férreo, la no planeación de las vías con criterio de integración nacional con diseños diferentes de trocha y los altos costos de mantenimiento por el trazado irregular de las vías, entre los factores más relevantes.

3.1.3 La tardía integración del sistema ferroviario nacional

El proyecto regional de ferrocarriles se fue tornando un proyecto nacional de interconexión, cuando luego de orientar sus vías para comunicar los centros urbanos más importantes del país como Medellín, Bogotá y Cartagena, con los puertos fluviales (río Magdalena) y marítimos (Costa Atlántica), van configurando hacia la década de los años 20 circuitos regionales que se integran en un solo sistema ferroviario hacia 1941, con el empalme del ferrocarril de Antioquia y el del Pacífico, y la terminación del ferrocarril del Atlántico en trayecto La Dorada-Fundación-Santa Marta en 1961.

Una de las primeras alarmas de la crisis que se venía llegar en el ferrocarril de Antioquia, fue a fines de los años cuarenta con los primeros balances en rojo a los que se iría sumando una baja notoria en el flujo de pasajeros y de carga.

Algunos historiadores refieren su fracaso a los sindicatos y privilegios salariales y prestacionales que superaban a los demás servidores públicos, y que además lograban favorecimientos onerosos como jubilaciones plenas a cualquier edad, a veces con tan solo quince años de servicio. Los balances eran cada vez más negativos al punto de que en 1947 se considera la posibilidad de un empréstito para el auxilio de cesantías. Pero la otra cara de la moneda mostraba un cúmulo

de errores técnicos, decisiones políticas y actos administrativos que frente a la limitación de inversión en los ferrocarriles, se entra a competir con los camiones, al punto de decirse que si las carreteras no se hubieran pavimentado, los camiones eran más rápidos que el tren en Colombia, el cual apenas alcanzaba una velocidad promedio de 20 Km/hora, debido en buena parte, al diseño angosto de la trocha.

Luego de muchos debates en la Asamblea Departamental²¹ el ferrocarril de Antioquia es vendido a la nación con la idea de integrarse al sistema nacional y liberarse del déficit financiero que venía padeciendo luego de que el oleoducto y la telefonía intermunicipal destinaban sus réditos a cubrir el déficit fiscal sin dejar margen para su reinversión y funcionamiento. La venta se sustenta también con la idea de que los ferrocarriles nacionales puedan levantar la empresa y mejorar las condiciones de manejo y conectividad con el resto del país, asunto que nunca prosperó.

3.1.4 El ferrocarril de Antioquia: reflejo de cambios y transformaciones en la historia del departamento

Como se ha señalado anteriormente, la principal motivación para la construcción del ferrocarril de Antioquia fue la minería, y al cabo de los años, con incremento

21 "(...) se le facilito a la Corporación departamental el acuerdo pleno para darle un segundo debate con las modificaciones que fueron introducidas, la Ordenanza No. 15 de3 1961 mediante la cual se autorizó al Gobernador de Antioquia para vender el ferrocarril a la nación" (Morales Cano, 1974)

del comercio internacional, la agricultura representada en el café como su mayor exponente de exportación.

El café empieza, a finales del siglo XIX, a convertirse en el motor del desarrollo nacional, pero los ferrocarriles no se construyeron pensando en el grano, salvo quizá el de Cúcuta, porque en esa época ya era una región cafetera importante y, muchos años después, el de Amagá, para atender el crecimiento de los caficultores del suroeste antioqueño. Retomando a Ospina Vásquez (1987), se ha comprobado que el desarrollo ferroviario obedeció más a una creencia, que a una previsión económica. Un error que se ha repetido a lo largo de la historia colombiana y que ha dado motivos para pensar que existe una directa relación entre la introducción de un medio de transporte con la idea de progreso y desarrollo.

Fueron innumerables los impactos generados por la construcción del ferrocarril de Antioquia para la región entre los que se pueden destacar:

1. La cristalización de grandes empresas textileras, cementeras, siderúrgicas, ferrerías, que se levantaron en función del suministro del carbón transportado desde las minas de Amagá; la creación de la federación Nacional de Cafeteros, que si bien no pertenecía al ferrocarril, surgió del incremento acelerado de la exportaciones del grano y su precio competitivo en el mercado internacional por el abaratamiento de los fletes de transporte; la construcción del Hotel Magdalena, que sirvió de centro de negocios, lugar de tránsito para los viajeros que hacía trasbordo al ferrocarril luego de largos trayectos en las embarcaciones de vapor y

los hidroaviones sobre el río Magdalena. Un atractivo turístico y referente arquitectónico representativo de la nueva arquitectura “decó” que se irradiaba por todo el territorio desde el puerto de Barranquilla. Con la construcción de esta obra se introdujo la técnica del cemento armado en Antioquia.



Figura No. 3-7: Hotel Magdalena, Puerto Berrío, en 1923. Reproducción de 100 años de Arquitectura en Colombia, UNESCO - Biblioteca Pública Piloto, 2001

2. La apertura y modernización de las comunicaciones a lo largo del río Magdalena y el ferrocarril de Antioquia en su conectividad con las regiones y el mundo, aparte de ser portadoras y proveedoras de medios de comunicación ágiles, cómodos y seguros para el comercio e intercambio de productos de importación y exportación, fue generando a su vez, un interés paralelo por la visita

de sus epicentros de comercio en particular de la capital y Puerto Berrío como estaciones terminales y de confluencia de negocios. Puede decirse que existió un periodo floreciente para el turismo de la región una vez se pone en servicio el túnel de la Quiebra (1929), completándose de esta forma el itinerario ferroviario entre los dos epicentros comerciales y regionales. Ya las estaciones albergaban no solo los equipamientos para movilización de carga sino que iban dotándose de fondas, hoteles y programas de esparcimiento familiar alrededor de los innumerables ríos y ambientes campestres que surcaba el ferrocarril. Se daba a conocer al visitante la gastronomía local y se empezaba a generar una nueva cultura ferroviaria que se expresaba en las fiestas populares, la llamada música de carrilera inspirada en las tonadas norteñas del continente americano. Este florecimiento se mantuvo hasta el año 1963 cuando el ferrocarril de Antioquia pasa a la nación y se une al ferrocarril de la Costa y del Pacífico. Para entonces el sistema ferroviario decae y el atractivo turístico se centra en el “expreso del sol” concebido como el medio de enlace entre el interior y la costa Caribe en la población de Santa Marta.

3. En sus orígenes la implementación de la telegrafía y más adelante (1932) la dotación del servicio de telefonía en las cabeceras municipales cercanas a la línea en ambas secciones. (Tisnés & Zapata Cuéncar, 1980); aporte en la construcción de escuelas departamentales en los diferentes municipios, hospitales, plazas y galerías de mercado.; construcción de infraestructuras de redes de acueducto y alcantarillado, plantas eléctricas como la del Limón, que llegó a abastecer el Municipio de Cisneros y sus veredas; apoyo a la educación, otorgando becas para formación en la Escuela de Minas; creación de la Escuela de Aprendices de

mecánica con orientación tecnológica; campo de práctica de los ingenieros de minas en labores de sostenimiento, transporte, locomoción, como requisito de graduación; la Escuela de Ingenieros Militares tuvieron los patios y casa redonda de la Estación Central para las prácticas del Batallón de ferrocarrileros “Cisneros”; construcción, en su última fase de vida del oleoducto entre el Magdalena y Medellín (Morales Cano, 1974). Múltiples obras de inversión social que aportaron al desarrollo de las comunidades y que todavía son reconocidas como aportaciones del ferrocarril.

Lo anterior permite demostrar cómo esta empresa ferroviaria ha trascendido en la memoria de los antioqueños como una empresa de notable impacto en el desarrollo social y económico de la región y departamento.

3.1.5 Procesos históricos de ocupación y ordenamiento territorial del sistema ferroviario

Si hacemos una caracterización biofísica y geomorfológica del territorio colombiano, no podemos olvidar que se encuentra ubicado en el extremo noroeste del subcontinente, surcado por una cadena montañosa que forma parte del sistema andino, la cual se ha subdividido en tres cordilleras que se han formado por la presencia de diferentes capas tectónicas y se han ido acomodando y modelando por la acción de múltiples cuencas hidrográficas, las alimentadas por un régimen de lluvias intertropical, que en definitiva, le confieren una condición singular de biodiversidad y de acción antrópica sobre su espacio, parte de su difícil

adaptabilidad a sistemas de comunicación, aún en nuestros días. Esto para explicar cómo todo acción productiva y patrón de asentamiento poblacional se ha concentrado históricamente en los valles interandinos del Cauca y Magdalena, que se forman de las tres cordilleras oriental, central y occidental, y que determinan sistemas de movilidad como el ferrocarril, que por sus condiciones estrictas de diseño, han debido adaptarse a su topografía.

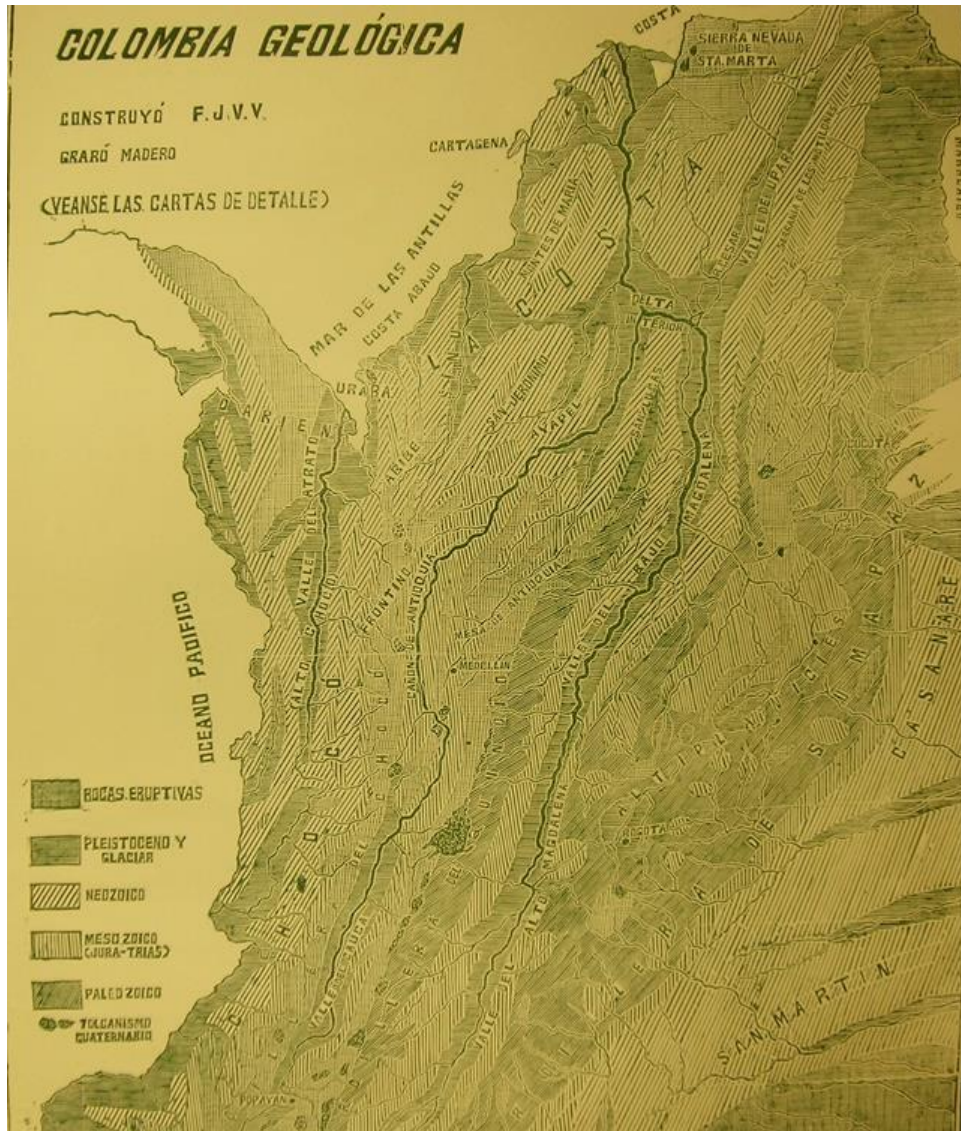


Figura No. 3-8: Mapa Geológico de Colombia. Véase las cuencas del Río Cauca y Magdalena al centro y su recorrido por la zona Andina del territorio Colombiano. Fuente: (Vergara y Velasco, 1906)

Entre las cuencas del Cauca y Magdalena es importante resaltar la jerarquía que ha tenido el río Magdalena, no solo por poseer la mayor anchura promedio sobre el valle y extensión a lo largo de buena parte del territorio colombiano, sino por sus excelentes condiciones de navegabilidad, que la han otorgado un reconocimiento histórico por ser el mayor canal navegable de la nación.

Para abordar el tema de los ferrocarriles en Colombia y su relación con los procesos de planificación y ordenamiento territorial, es necesario hacer algunas precisiones históricas de su presencia e impacto en el territorio nacional y regional. Desde la construcción del ferrocarril de Panamá como la primera empresa ferroviaria que operó en la nación en la segunda mitad del siglo XIX, se comienza una etapa de construcción de líneas regionales soportadas en la idea de conectar zonas de producción de bienes exportables mineros y agrícolas con el mercado internacional, y la importación de algunos bienes manufacturados, es decir, no fueron pensadas con la idea de un sistema integrado a escala nacional que fortaleciera el mercado interno, lo que restringía la rentabilidad financiera y social de proyectos más ambiciosos. Sumado a este factor, los diferentes diseños de trocha empleados limitaban la movilidad dentro del territorio, lo que más adelante se convirtió en un problema técnico a la hora de integrarse en el sistema férreo nacional, con las demoras y sobre-costos por trasbordos de carga y pasajeros. Hacia 1872 y en los primeros años del boom ferroviario en Colombia, ya existían tres tipos de trochas en el territorio nacional; mientras la trocha del ferrocarril de Antioquia era de 914 mm., la del ferrocarril de Barranquilla a Sabanilla al norte de 107 mm y la del ferrocarril del sur era de 100 mm.

En lo político, la fase de surgimiento de los ferrocarriles coincide con un periodo pretencioso de un gobierno federal que dio pie al nombre de los “Estados Unidos de Colombia”, que no logra dar sentido a su nueva identidad y antes por el contrario, lo que pudo evidenciar fueron regiones desarticuladas de un ideario político nacional que fortaleciera el estado. Los ferrocarriles no fueron la excepción

y se tardó muchos años, entre contratos y concesiones, que favorecían más la inversión extranjera que el beneficio local, pasando por cambios fluctuantes de gobiernos y políticas de estado, como para que el ferrocarril se interpretara dentro de un proyecto o plan nacional de movilidad.

En el plano jurídico, y durante el gobierno de Santander en 1835 se promulga la primera ley para el fomento de vías férreas mediante la modalidad de las concesiones que luego se reforzaría en el gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera en 1866, con la Ley Nacional sobre el Fomento de Obras Públicas para impulsar las Obras Terrestres (Correa R., 2009). Esta iniciativa estuvo truncada por un proceso interminable de guerras civiles que fueron diezmando las obras en casi 30 años de letargo, mientras se iba consolidando un proceso de industrialización, que más adelante permitió fortalecer un mercado interno y reactivar la empresa ferroviaria en función de sus necesidades de acopio de insumos y comercialización de productos en el mercado nacional e internacional.

El trazado del ferrocarril de Antioquia desde Puerto Berrío y más adelante sobre el margen del río Nus hasta el alto de La Quiebra era una novedad en el trayecto propuesta por el ingeniero Cisneros en relación con las rutas camineras de época prehispánica y del virreinato ²² lo que representó el asentamiento ex novo de algunas poblaciones subsidiarias al itinerario del ferrocarril. La exigua población de Remolinos al norte del puerto colonial de Nare sobre el Magdalena, elegida por el

²² No hay que olvidar que el puerto más antiguo y primero de Antioquia desde la época del virreinato hasta la república era el Puerto de Nare, a pocos kilómetros al sur de este sobre el Magdalena, y que desde principios del siglo XIX comienza su decadencia por el desplazamiento de la actividad portuaria y comercial del nuevo Puerto.

ingeniero para sustituir este puerto del periodo virreinal, se constituye en punto de partida del trayecto y nuevo puerto de transferencia férreo- fluvial, cambiando su denominación por la de “Puerto Berrío”, fundación que data de la guerra de Trujillo en 1876 (Duque A., 1937) y atribuido en memoria del político y gobernante Pedro Justo Berrío, gestor de la empresa ferroviaria y fallecido un año después de los inicios de la obra.

De igual forma, a lo largo del trayecto, se construyen algunas estaciones de paso, que se fueron consolidando como centros regionales de enlace con otras poblaciones y zonas de explotación minera, agropecuaria y madereras, que más tarde adquirieron el estatus de municipios como es el caso de los poblados de Caracolí y Cisneros. Adicionalmente se construyeron algunas estaciones de paso, denominadas “campamento” o de “paradero” de menor jerarquía, pero que servían de apoyo a la construcción y mantenimiento de la línea y, a su vez, de enlace con caminos de arriería; por mencionar algunos casos, la estación San José comunicaba con el municipio de Maceo de donde se extraían finas maderas; a la de Guacharacas llegaban las recuas de mulas provenientes de Segovia y Remedios, otras como la de San Jorge y Sofía, servían de punto de enlace con los municipios de San Roque y Yolombó respectivamente, favorecidas por su proximidad y fluida conectividad con la región.²³

²³ Los poblados de Remedios y Yolombó son fundaciones del periodo virreinal (1560) emplazadas en una zona rica en oro, habitadas por las etnias tahamíes y yamecíes que ocupaban el territorio comprendido entre los ríos Porce y Magdalena, coincidiendo con el área de influencia actual del ferrocarril, y sometidas como esclavos por los españoles en la explotación del preciado metal. Hoy día estas poblaciones mantienen vigente la economía y explotación aurífera.

Sirva lo anterior, para ratificar la importancia del ferrocarril, no solo como medio lineal de transporte entre la capital y el puerto fluvial del Magdalena, sino como sistema enervado y estructurante del territorio, capaz de asumir las demandas de movilidad de pasajeros y carga del momento, con una reducción importante de riesgos, tiempos y costos, aparte de permitir la interacción con otras escalas del territorio y permear otras expresiones de la cultura.

Como eran poblaciones dependientes no solo de la construcción de la línea férrea y sus equipamientos básicos como campamentos de obreros, centros de acopio, talleres, bodegas y estaciones, fue necesario paulatinamente ir dotándolas de otro tipo de infraestructuras como sistemas de comunicación (telégrafo), acueductos, centrales hidroeléctricas, hospitales, escuelas, caminos y carreteras a los centros de explotación y producción, etc. que fueron dando configuración y unidad al conjunto ferroviario como sistema urbanizador del territorio. Por mencionar algunas en Puerto Berrío, el planeamiento y trazado urbano originario, la carretera a “El Ciego”, construcción del Hospital “La Cruz”, acueducto y central eléctrica, aparte de los campamentos de trabajadores con sus proveedurías de raciones alimentarias. Esta misma idea se fue extendiendo a los demás caseríos, poblados y municipio del trazado, otorgando al conjunto territorial una identidad propia de la cultura ferroviaria.

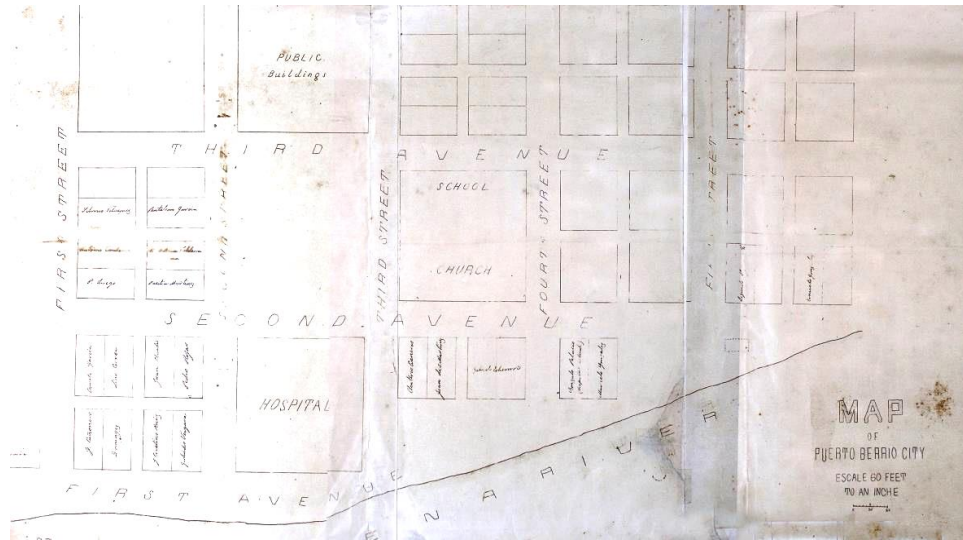


Figura No. 3-9: Mapa de Puerto Berrío, sin fecha ni autor. Mapoteca Archivo Histórico de Antioquia, Código 2144. Es el trazado inicial de Puerto Berrío hacia 1876.



Figura No. 3-10: Panorámica de Puerto Berrío, entre 1914 y 1918, cuando se rellenó el pueblo para subir el nivel. Se aprecia la línea del ferrocarril y la antigua capilla antes de ser demolida y construida la Iglesia en el marco de la Plaza. Fotografía de autor anónimo

La primera fase de construcción del ferrocarril, prevista según los términos del contrato para ejecutarse en 8 años, no se pudo cumplir, en buena parte por los

imprevistos, enfermedades, pérdidas de vidas, etc. ocasionados por las condiciones malsanas de la región selvática y húmeda que atravesaba. A este factor se sumaron una seguidilla de guerras civiles internas que paralizaron varias veces el programa de trabajo y los flujos de inversión en el último tercio del siglo XIX y primera década del XX, lo que obligó a aplazar por varias décadas la terminación de la línea.

Sólo a partir de la segunda década del siglo XX fue posible terminar los trayectos del Nus y del Porce hasta la Estación terminal en Medellín en 1914 dejando el paso montañoso de “La Quiebra”, como un camino carretero de enlace provisional entre las estaciones terminales de “Santiago” y “El Limón”, que se constituía en un reto a superar más adelante con el fortalecimiento de la empresa ferroviaria y la industria cafetera. Precisamente, es a partir de la guerra de los mil días (1899-1902) que empieza a surgir la economía del minifundio cafetero y a reconocerse en esta industria el renglón más importante de exportación del país, constituyéndose, hasta la década de los 70 en el primer productor mundial de este producto.

Mientras la economía del latifundio cafetero de la cuenca del Magdalena se iba sustituyendo por la de los hatos extensivos de ganadería, en la cuenca del Cauca se consolidaba la economía del pequeño empresario cafetero que fue irradiándose por todo el sur del departamento de Antioquia, en lo que se le ha denominado el territorio de la “colonización antioqueña” marcando una identidad y una impronta en el territorio y paisaje cultural. Esto tiene que ver con la idea de construir el

ferrocarril de Amagá, una empresa privada que pretendía acercar la línea del Nus y del Porce al valle del Cauca, para facilitar y abaratar los costos de transporte en la comercialización del café que se producía en esta zona. Esta nueva línea permitió, acercar el ferrocarril a las zonas de explotación de carbón de piedra de Amagá, recurso energético que empezaba a escasear en la explotación maderera sobre las márgenes del trayecto ferroviario, y que también servía de insumo para la naciente industria antioqueña sobre la zona central.

Sin embargo, este nuevo desarrollo y extensión de las vías férreas que empezó a incrementarse a partir de los años 30 por todo el país, y facilitó la exportación del grano por las dos costas marítimas, fue funcional solamente para los intereses del comercio exterior que venía dinamizando la economía colombiana, y no precisamente un mecanismo de integración territorial.

3.2 APROPIACIONES Y SIGNIFICACIONES

3.2.1 La pervivencia de los hechos históricos en la memoria viva del ferrocarril

Si bien a la fecha el ferrocarril de Antioquia ha perdido temporalmente su vigencia como sistema de transporte en la región por tres décadas, buena parte de sus componentes físicos se mantienen en pie, aunque en precario estado de conservación por su abandono y falta de mantenimiento. La línea férrea, desmantelada en algunos tramos del recorrido sobre la margen del Porce, y en casi su totalidad en el tramo del área metropolitana de Medellín, por los procesos de crecimiento y conurbación que se fueron generando en las últimas décadas, fueron absorbiendo el trazado con proyectos viales, urbanísticos y de infraestructura.

Las bienes inmuebles, estaciones, bodegas, talleres, oficinas, etc., en desuso, se encuentran en riesgo de ruina abandonados a la deriva del tiempo y la intemperie, algunos ocupados o invadidos por grupos de ancianos sin hogar, madres cabeza de familia o desplazadas por la violencia, que bien o mal, aún a pesar de las intervenciones locativas de adecuación para vivienda, han logrado mantener en pie las edificaciones y que en la mayoría de los casos adquieren carácter de reversibilidad; y los bienes muebles locomotoras, vagones, equipos de taller, amoblamiento de oficinas y estaciones, relojes de estación, campanas, equipos

técnicos de ingeniería, documentación, etc. si no han desaparecido por el saqueo o falta de registro de inventario, se encuentran arrumados y abandonados en algunas de las edificaciones de los talleres de Bello, salvo unos pocos, que fueron restaurados por la Fundación Ferrocarril de Antioquia y recuperados en la Estación terminal Medellín, hoy rehabilitada como un centro cívico cultural en la zona central administrativa del departamento.

Aunque al presente no se ha hecho un inventario riguroso de los bienes pertenecieron al ferrocarril de Antioquia, puede decirse que constituyen un patrimonio tangible de invaluable significación en la memoria del ferrocarril, y que son sólo un componente material de su presencia histórica, la que se complementa y adquiere verdadera significación en la apropiación comunitaria de su imagen simbólica y significativa que ha pervivido en la memoria de los antioqueños. Hablar del ferrocarril de Antioquia para quienes formaron parte de su vivencia como para los que nacieron en la era de su abandono, tiene una enorme significación, y de allí el interés por reconocer cuáles son sus atributos y señales de identidad, asunto que trasciende la escala material del conjunto ferroviario a la escala social, económica y cultural del departamento.

Como se anotaba en el subcapítulo precedente, la historia del ferrocarril está íntimamente ligada a la historia del café en sus momentos de auge y bonanza, aún por encima de la minería y otros tipos de explotación como la ganadería, por cuanto se trata de una actividad que alcanzó un impacto significativo en la población como factor generador de empleo, riqueza y bienestar social. En

particular se destaca el arraigo, la identidad y sentido de pertenencia que tiene para sus cohabitantes, en buena parte, por su condición de pequeña empresa sustentada en la cultura del minifundio cafetero, lo que no sucedía con la explotación minera generalmente manejada por empresas foráneas o con la economía del latifundio ganadero, que nunca generaron un valor agregado al desarrollo regional de las comunidades y manejo sostenible del medio ambiente. La cultura del café acercó más las comunidades y afianzó el valor por la familia, generó un espíritu corporativo que se dinamizó con la creación de la Federación Nacional de Cafeteros en 1927, logrando fortalecer la economía cafetera como una economía sólida que sostenía sus precios internos, aun con los altibajos que podía generar el precio internacional del café, y lo más importante, una industria consciente en cada momento de establecer un equilibrio e interacción armónica con el medio natural. De allí que hoy se ha incorporado a la Ley General de Cultura la zona cafetera en la reciente categoría patrimonial de “paisaje cultural”, como un sistema holístico que combina, como lo expresa Carl Troll en su texto sobre ecología del paisaje, sistemas como la geosfera, la biosfera y noosfera (Toledo, 2006).

Si bien el ferrocarril atraviesa por paisajes culturales como el declarado paisaje cafetero, y como medio de transporte ha contribuido al fortalecimiento de la economía agraria y de paso, al desarrollo integral de la región, es preciso considerar su importancia como itinerario cultural y revisar qué dinámicas se incorporan a los flujos itinerantes establecidos en la economía y mercado cafetero para poder hablar de intercambios y sincretismos con otros sistemas culturales.

3.2.2 Re-funcionalización de sus vías y complementos

Existen múltiples versiones de apropiación en el uso de los elementos y componentes asociados a la ruta férrea. El uso de la vía férrea hoy día se ha generalizado como un medio vernáculo y artesanal de transporte, adaptando vehículos híbridos tirados por motocicletas urbanas, que sirven de medio de locomoción doméstico de carga liviana y pasajeros. Se ha constituido en un servicio social y de enlace entre las cabeceras municipales, viejos poblados de estaciones y zonas rurales, para el transporte de campesinos, escolares y hasta un incipiente turismo recreativo de fin de semana.



Figura No. 3-11: Sistemas de movilidad artesanal (mesa y moto-rodillos) usados sobre el corredor férreo. 2012. Fotografía del autor.

Con el desplazamiento de máquinas de vapor por la tecnología de máquinas diesel-eléctricas, muchos de los tanques de almacenamiento de agua para aprovisionamiento de las vaporinas que rodaron hasta finales de la década de los sesenta, fueron reutilizados como acueductos veredales.



Figura No. 3-12: Sistemas de acueducto y almacenamiento de agua para provisión vaporinas. 2012. Fotografías del autor.

3.2.3 El itinerario como creación y representación: un asunto del imaginario y legitimación social

Este análisis ha permitido poner en diálogo los mitos y realidades entre las evidencias documentales y las huellas físicas, como vestigios antrópicos de ocupación y transformación del espacio y territorio. Como prueba de ello, las cicatrices que aún son legibles en la roca y que desde la arqueología industrial son la evidencia de los procesos de voladura con dinamita en la construcción del Túnel

de la Quiebra, y que se comprueba con las evidencias documentales del periódico del ferrocarril y los datos de cuentas y compras para su construcción. Una versión que entra en diálogo con las historias de vida y el mito, que anclados en la memoria e imaginario comunitarios, magnifica el reto y valentía de los obreros en la construcción de tan magna obra de la ingeniería, con la versión de haber sido construido, como coloquialmente se dice, “a pico y pala”.

En la apertura del Túnel se removieron 96.212 metros cúbicos de roca; por razón del exceso de excavación para el revestimiento, se removieron 14.320 metros cúbicos; lo que hace un total de 110.532 metros cúbicos. En este trayecto se invirtieron 540.000 libras de dinamita, o sea 144 libras por cada metro lineal de Túnel, ó 5,4 libras por metro cúbico de material removido (Tisnés & Zapata Cuéncar, 1980, 323)

En esta perspectiva se cruzan muchos relatos que se constituyen en creaciones y representaciones de la memoria e identidad ferroviaria, que resaltan, no sólo su valor histórico, tecnológico y de impacto social, sino su estrecha relación con el territorio, como espacio de interacción y de apropiación.

De otra parte el ferrocarril y especialmente, la máquina, adquieren una fuerte connotación en el relato no sólo historiográfico sino en el imaginario comunitario. La máquina se constituye en el elemento más emblemático de la memoria ferroviaria y por tanto del itinerario, de un lado, por su connotación y valor simbólico que, en una sociedad de profunda filiación conservadora de

convicciones católica y ortodoxa de la época, llegó a suscitar múltiples interpretaciones cercanas incluso a lo pecaminoso, teniendo en cuenta que detrás de su presencia venía el cambio y una sociedad más liberal y emancipadora; del otro lado, la máquina sintetiza el advenimiento y desarrollo de la era tecnológica e industrial, y toda su connotación de modernidad. Para muestra basta con citar algunas alusiones de la época al tema del desarrollo industrial en publicaciones monográficas y guías publicitarias de ciudad:

Medellín es el centro de un activo comercio de importación y de exportación. Las industrias alcanzan notable desarrollo. Hay fábricas de hilados y tejidos, de tejidos de punto, de fósforos, de cigarros y cigarrillos, de bujías, de cerveza, de bebidas gaseosas, de chocolate, de camisas, de calzado, de pañolones, de objetos de loza y vidrio, de mosaicos, de jabón, de botones, etc. (Olano & Peyrat, 1916).

De algunos años a esta parte se viene perfilando la fisonomía industrial de la ciudad de Medellín. Y ya ha perdido el tipo artesanal de la producción, convirtiéndose, cada vez con mayor intensidad, en un poderoso núcleo de grandes industrias nacionales. Sólo en lo que respecta a la industria textil, por ejemplo, el capital fijo invertido en ella monta a \$ 14.744.382.00, mientras el número de obreros y empleados que ocupa, según investigación directa, alcanza a 5.938 (Unión, 1941).

En el trabajo participativo y diálogo de saberes con las comunidades, como se anotaba en la metodología, se identificaron cinco centralidades del trayecto

intermedio de la ruta Medellín- Puerto Berrío (Botero, Porce, Santiago, Limón y Sinceros), en la transición del llamado paso de la Quiebra que conecta las divisiones de los cañones del Porce y Nus, y que por su configuración de asentamientos ex novo, significación y nivel de conservación, permitieron una lectura integral y especialmente representativa del itinerario.

Del primer instrumento que se aplica a los talleres de participación en el diálogo de saberes con las comunidades, y que se fundamenta en las cartografías de la memoria como retrospectiva, se recogen algunos testimonios a manera de creaciones y representaciones, que han sido clasificados en las categorías conceptuales: **identidad, valores de conjunto compartidos, imaginarios colectivos, niveles de apropiación y capacidad de protección**, establecidas en el ítem 2.3.4 de la metodología y que dan cuenta de la representatividad de la ruta como categoría patrimonial de itinerario cultural.

Como reafirmación de **identidad** se señala la importancia de la maquina como símbolo en la comunidad cisnereña, en un acto mayoritario de complicidad, que validan la imagen de la máquina de vapor no. 15, como escudo alternativo del municipio, aún por encima del escudo oficial, donde prevalece la imagen del Nus y el cuerno de la abundancia, en alusión a la fertilidad y riqueza agrícola del territorio que ocupa. De allí que sea común escuchar expresiones alusivas como: *“Nuestro escudo del municipio debería ser la 45.”*



«...nuestro escudo debería ser la 45...»

Figura No. 3-13: Vaporina No. 15 al frente de la Estación Cisneros, representaciones del imaginario ferroviario en los talleres de participación retrospectiva, escudo municipal y logo-símbolo de los 100 años de su fundación, 2012.

Como **valores de conjunto compartidos** surgen nuevas versiones que se asocian a la integralidad del itinerario con el territorio y los procesos antrópicos de explotación e inter-dependencia, que demuestran lo abarcante de la cultura ferroviaria en un proceso simbiótico de representación entre los ámbitos naturales productivos y de equipamiento ferroviario, que se cargan de significación. El agua, como fuente común entre los procesos de producción agrarios (para el caso piloto de los cultivos de caña y la producción panelera), de generación de energía y

fuelle de vida, de abasto al aprovisionamiento a las calderas de las vaporinas durante más de 80 años de frecuencia en la vía férrea, se constituye en un aliado común dentro del imaginario ferroviario que se carga de valor simbólico en alusión a la región que atraviesa. El Valle del Nus, cuyo nombre deriva del vocablo Tahamí, “Nusika” que significa: “princesa del valle de muchas aguas” son la prueba, en las voces de sus habitantes de estas nuevas versiones de identidad e integralidad con el territorio.



Figura No. 3-14: Composición temática elaborada en los talleres comunitarios que representa la integralidad del ferrocarril con el territorio. Fotografía del autor

Para Don Dorancé, jubilado del ferrocarril y habitante del corregimiento de Botero, la vía férrea “*son dos brazos abiertos e infinitos que nos conectan*”, no obstante la multiplicidad de paisajes, regiones y geografías que atraviesa.²⁴

En el **imaginario colectivo**, el sonido del “pito” de las locomotoras, aparte de anunciar el paso por la comarca, venía cargado de significaciones que invocaban sentimientos de alegría por la llegada, de tristeza por las despedidas, de canto a la memoria de los fallecidos, entre otros. Las mismas voces de ferroviarios, esposas e hijos, al escuchar las grabaciones sonoras como invocación a la memoria lo manifiestan:

*“Las esposas y los hijos sabíamos, por el pito, cuál era la locomotora donde venían nuestros padres.”*²⁵

Y en alusión a momentos solidarios de luto por el fallecimiento de seres queridos:

*“También existía el pito funerario que era más largo y triste.”*²⁶

Las comunidades de las diferentes estaciones y corregimientos asociados al corredor férreo, aún los grupos sociales que habitan distantes a ella, y que por alguna razón tuvieron la oportunidad de frecuentar el ferrocarril, manifiestan altos **niveles de apropiación** en la evocación a su memoria, que no pueden ocultarse y

²⁴ Testimonio del Señor Dorancé Bedoya pensionado del ferrocarril de Antioquia, en taller participativo con la comunidad de Botero: “Creemos y recreemos nuestra memoria”, realizado el 11 de noviembre de 2011.

²⁵ Testimonio de Doña Aurora Carmona, líder de la Asociación de mujeres del cañón del Porce del corregimiento y estación de Porcesito. Taller: “Creemos y recreemos nuestra memoria”, realizado el 11 de noviembre de 2011.

²⁶ Testimonio de Aurora Carmona en el mismo taller. Nota 25.

que de paso, se preguntan con regularidad: “Por qué se acabó en ferrocarril?” No se escapan las nuevas generaciones, y el imaginario de los niños mantiene vigente su memoria como el centro de sus representaciones mentales, paradójicamente sin haberlo usado y vivenciado.



Figura No. 3-15: Dibujo de un niño que plasma su imagen del municipio de Cisneros en taller participativo desde la retrospectiva. Fotografías del autor.

Al revisar los sentidos de pertenencia y apropiación social, debe existir una coexistencia y simultaneidad con la **capacidad de protección**, para que pueda validarse, y en esa medida se constituye en un anticipo a la medición de las voluntades y capacidad de autogestión que nacen de los actores. Así, en las

nuevas dinámicas de apropiación de los sistemas de movilidad artesanal del ferrocarril, como alternativa de emergencia y sobrevivencia de estas comunidades apartadas, descontextualizadas de todo sistema estructurante del territorio, y en particular, ausentes de estado, surgen sentimientos de cuidado y conservación que hacen del patrimonio ferroviario una memoria que se resiste a morir. Así, de las voces de los operarios de estos sistemas de movilidad se reconocen expresiones como:

*“Nosotros fuimos los que abrimos el paso a los moto-rodillos. Limpiamos permanentemente la vía de maleza, despejamos derrumbes y hacemos mantenimiento constante.”*²⁷

Y como alusión a la versatilidad en respuesta a las necesidades de movilidad de las comunidades:

*“La ruta de la Victoria se hace periódicamente para recoger gente de las veredas que salen a los caminos reales....también sirve de ruta ambulancia para atender casos de enfermos o emergencias...se pide al celular.”*²⁸

En otro escenario de participación, en particular con las madres cabeza de hogar que han ocupado la Estación Porce desde el cierre de operación del ferrocarril, como espacio compartido de vivienda, de reunión de la “Asociación de Madres del Cañón del Porce” y emisora comunitaria, se ha podido evidenciar, en el estado de conservación integral del inmueble, un sentimiento compartido protección, no

²⁷ Entrevista realizada al Señor Mario Alveiro Carmona, operario de moto-rodillo en noviembre de 2011.

²⁸ Testimonio del Señor Mario Alveiro Carmona en la misma entrevista.

obstante su condición provisional de ocupación y el reconocimiento de que a futuro sea necesario devolverlo a su funcionalidad inicial. De sus voces es recurrente la expresión: *“nosotras no invadimos la estación, la tomamos prestada”*.

En la Estación Botero, hoy ocupada por familias desplazadas, la misma comunidad valida su condición informal de ocupación a través de la metáfora: *“gracias al calor humano es que las paredes se mantienen en pie”*²⁹

²⁹ Testimonio de la señora Claudia Valdés, habitante en la Estación Botero. Taller “Creemos y recreemos nuestra memoria”. Noviembre de 2011.

4 IDENTIFICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DEL ITINERARIO

4.1 FICHA DE IDENTIFICACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA ICOMOS

4.1.1 Extensión aproximada

Trayecto Medellín Puerto Berrío: 194 Km.

A continuación se aporta el modelo diligenciado de ficha que el Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) ha diseñado para la identificación de los itinerarios culturales (CIIC-ICOMOS, 2003) y asociado al trayecto históricamente reconocido del ferrocarril de Antioquia, que comunica Puerto Berrío en la zona media del Río Magdalena, con Medellín, la capital del departamento de Antioquia, República de Colombia ³⁰:

4.1.2 Denominación del itinerario:

Ferrocarril de Antioquia: Trayecto Medellín - Puerto Berrío

4.1.3 Tipo de utilización (función) del mismo:

Uso principal: Geo-estratégico, de intercambio comercial nacional e internacional, turismo y movilización de pasajeros.

³⁰ Si bien el ferrocarril de Antioquia, pasó de ser un proyecto regional de comunicación al Río Magdalena como sistema multimodal de conexión trans-nacional, su huella, proceso de consolidación y vigencia histórica apenas logró impactar de forma significativa en el trayecto de la referencia, no sin antes advertir, aún a pesar de su escala regional que su dinámica se inscribe dentro de las definiciones que el CIIC establece para un itinerario cultural.

Usos secundarios, en su caso: No registra

Otros usos inducidos, en su caso: Sistema informal y vernáculo de movilidad regional (pasajeros y turismo ocasional) de pequeña escala que nace de la obsolescencia y desaparición del tren de carga y pasajeros.

Utilización anterior y actual, en sus respectivos casos:

1875-1963 - Primer momento: Construcción y consolidación: Ruta comercial de carga y movilización de pasajeros de escala regional (Divisiones Porce y Nus del departamento de Antioquia) enlace entre interior de la Provincia con Europa y Norteamérica, con aprovechamiento de la navegación fluvial a vapor sobre el río Magdalena en Puerto Berrío (Estación terminal).

1963-1998 - Segundo momento – decadencia del sistema: Integración de rutas regionales al sistema de ferrocarriles Nacionales en Colombia. Se margina de su naturaleza mixta férreo – fluvial y se desata su declive y obsolescencia.

1998 a la fecha: - Tercer momento - Cambio de funcionalidad: Sistema de movilidad artesanal e informal del moto-rodillo para demanda de pasajeros y carga liviana de escala municipal.

4.1.4 Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario

Subregiones del Valle de Aburrá (División Porce) – Nordeste y Magdalena Medio (División Nus) del departamento de Antioquia, República de Colombia. Los

municipios que integran el corredor férreo por subregión son once (11) en total y están repartidos por subregión así:

Valle de Aburrá: Medellín, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa

Magdalena Medio: San Roque, Ca racolí, Maceo y Puerto Berrío

Nordeste: Santo Domingo, Cisneros y Yolombó

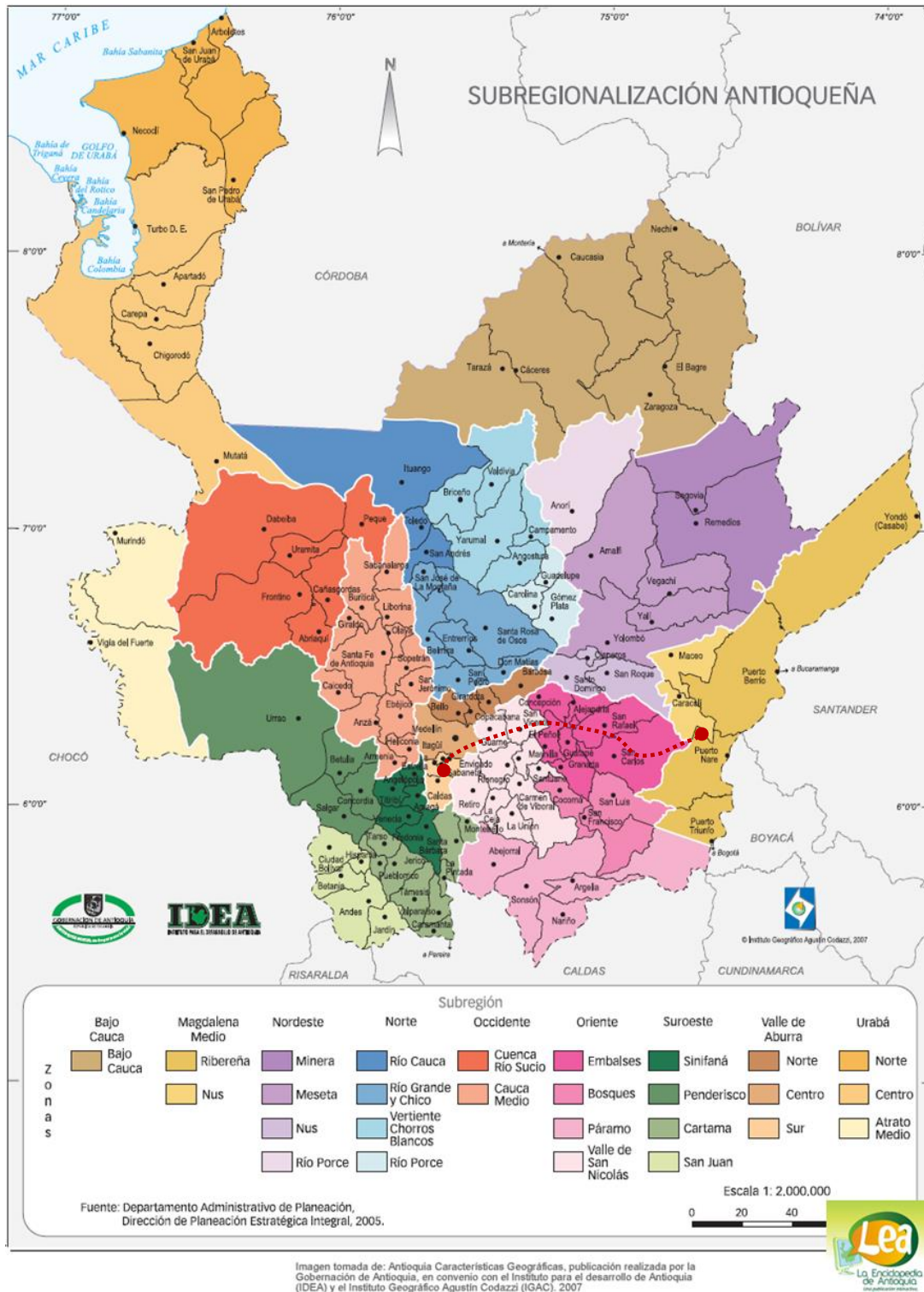


Figura No. 4-1: Ruta del ferrocarril de Antioquia, subregiones y municipios que atraviesa. Imagen intervenida por el autor. Fuente: Anuario estadístico de Antioquia, 2006. <http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/anuario2006/transporte/turistico-sub>

4.1.5 Naturaleza física del itinerario

Terrestre: Por ser ferrocarril, se constituye en un medio de transporte terrestre que se integra al territorio a través de caminos y carretables construidos expresamente por la misma empresa ferroviaria, para la interconexión con las zonas productivas mineras y agrícolas, como también con centralidades regionales (municipios), lo que amplía su escala a las zonas de influencia productiva, comercial y de movilidad regional. Ha perdido su vigencia y funcionalidad con la interrupción del sistema ferroviario, pero no por ello, su autenticidad y vigencia en la memoria.

Mixta: En una escala supra-regional histórica, el ferrocarril de Antioquia, como muchos otros proyectos regionales emprendidos a finales del XIX y principios del XX, tuvo una funcionalidad multi-modal asociada a la ruta fluvial más antigua de Colombia utilizada en las épocas prehispánica, colonial y republicana de la Gran Colombia. Con la unificación del sistema nacional ferroviario a mediados del siglo XX y la pérdida de la navegabilidad por el río Magdalena en las últimas décadas del siglo XX, el transporte al interior se concentra en la ruta ferroviaria, que luego, a partir de la década de los 60, y por factores combinados de orden político, técnico y económico, pierde su importancia y queda subordinado por el ímpetu y desarrollo de las carreteras y el transporte automotor.

4.1.6 Recorrido del itinerario:



Figura No. 4-2: Mapa y perfil general del ferrocarril de Antioquia. 1878", Francisco Javier Cisneros. Técnica: litografía y color. Colección particular, Medellín. Original: 119 x 64 cm. Fuente: César Augusto Lenis Ballesteros, Roberto Luís Jaramillo y Andrés Vélez, Cartografías para el Bicentenario, Medellín, Alcaldía de Medellín, 2010, 56 - 57

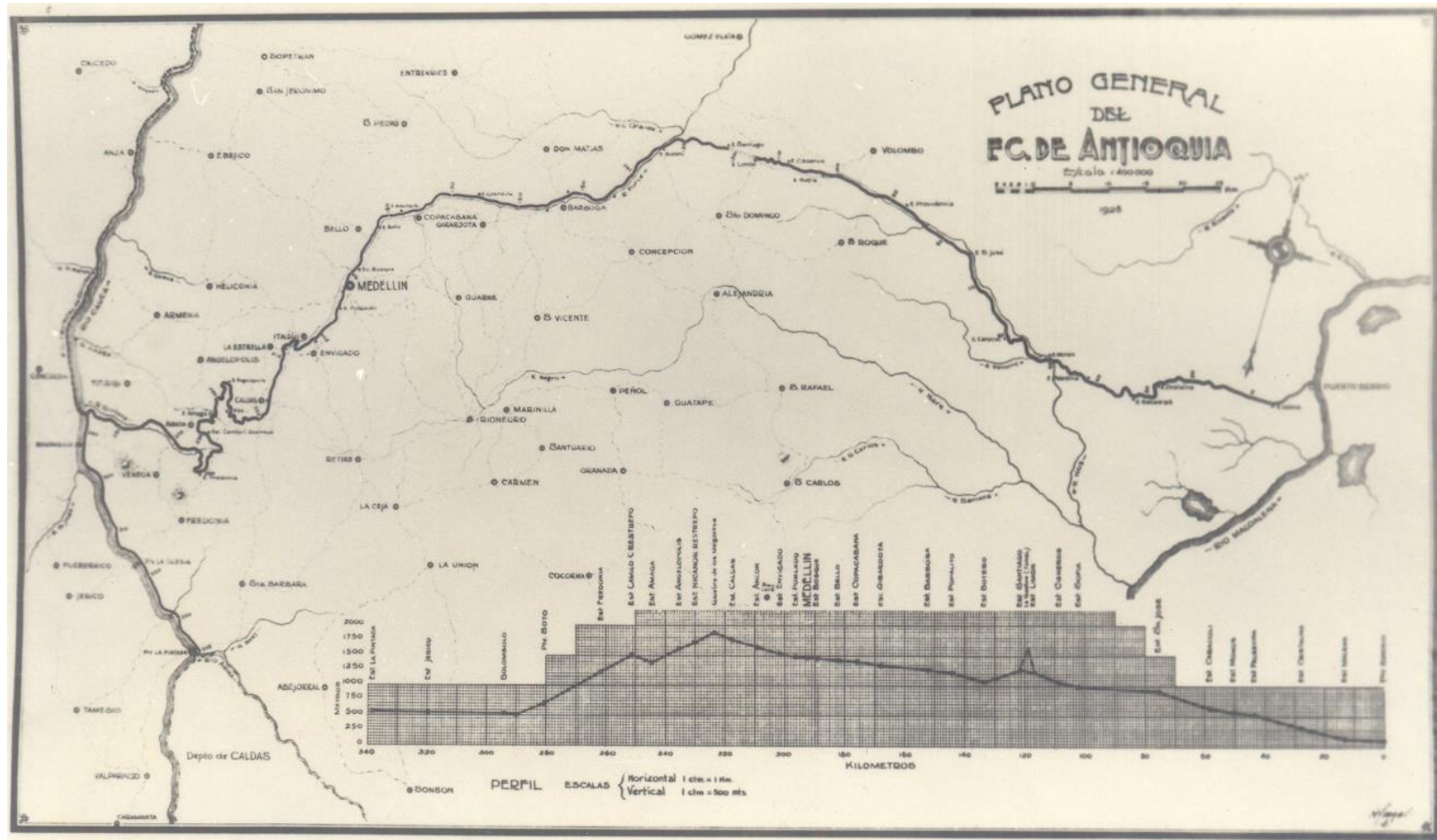


Figura No. 4-3: Sistema integrado del ferrocarril de Antioquia y su extensión al ferrocarril de Amagá entre las cuencas del Río Magdalena y Cauca. Véase altimetría y accidente geográfico de la Quebra (Cordillera central), por muchos años (1875-1929) comunicado mediante carretero entre las cuencas del Porce y Nus, que dio pie a la construcción del Túnel de la Quebra (1926-1929). Fuente: Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia (1926)

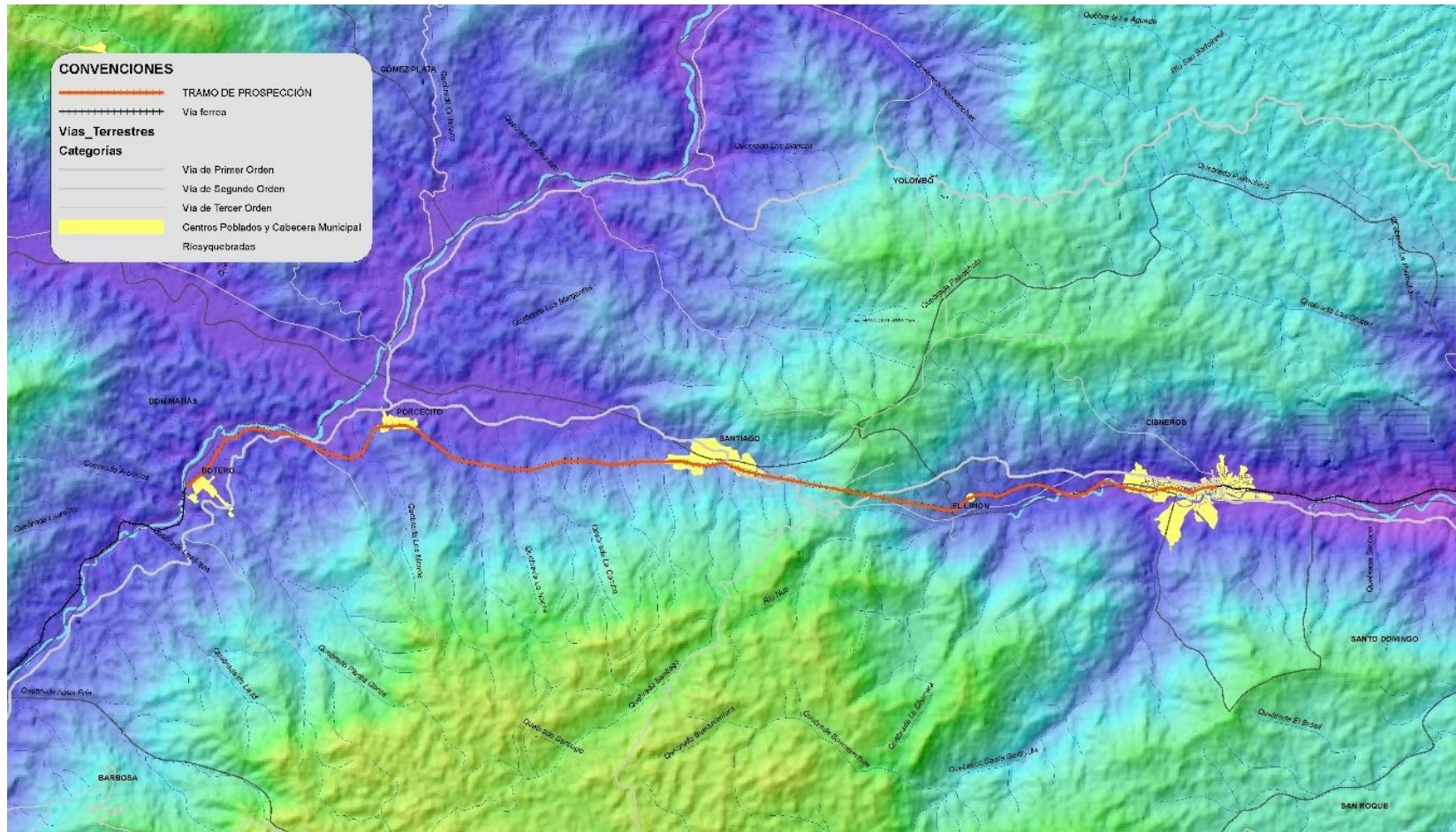


Figura No. 4-4: Trayecto piloto entre las Estaciones Botero y Cisneros (franja central en el Paso de La Quebra) Fuente: Inventario de Arqueología Industrial y Ferroviaria en los Municipios de Santo Domingo y Cisneros. Convenio Universidad de San Buenaventura - Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. Dic.2013

4.1.7 Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos

Históricos: Si históricamente el medio de locomoción principal es el ferrocarril, su origen e implementación como un sistema integrador del territorio se ha complementado con otros subsistemas de acceso a los centros poblados urbanos y rurales de explotación minera, agro-industrial y agrícola, para permitir el intercambio comercial de productos y flujo de personas en doble vía. Esto ha permitido combinar e integrar otros medios como los caminos de arriería, los carreteros, carreteables y navegables como el Río Magdalena.

Actuales: Se ha rehabilitado un trayecto de 33 km. de la vía férrea entre Puerto Berrío y la Estación Cabañas³¹ para transporte férreo de carga y acceso a la zona de cantera en inmediaciones de la estación, que provee de balasto para la construcción y mantenimiento de la carrilera del sistema ferroviario central. También se utiliza como medio artesanal e informal de transporte, entre Puerto Berrío y la Estación San José del Nus (Km. 75) con vehículos livianos de fabricación casera denominados coloquialmente, ‘moto-rodillos’ o ‘moto-riel’. Son mesas de madera con ruedas de balineras movido por un sistema adaptado a la transmisión de una motocicleta, que sirven para desplazamiento de pasajeros, y

31 En la actualidad este tramo se adhiere a un proyecto en curso del Departamento Nacional de Planeación destinado a la recuperación de la malla férrea nacional, denominado ‘Sistema Ferroviario Central’, que pretende desarrollar actividades de construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento por el sistema de concesión, en una línea de 1.245 Kilómetros de vía férrea sobre la cuenca del Río Magdalena, desde Villa Vieja en el departamento del Huila, al Sur del país, hasta Chiriguaná, en el departamento del Cesar, al Norte, empalme con el ferrocarril del Atlántico. (Departamento Administrativo Nacional de Planeación. República de Colombia, 2008)

en forma de trenes, para transporte de productos del campo, materiales de construcción y enseres domésticos. Luego se interrumpe hasta la Estación Cisneros (Km.109) donde se retoma el uso del moto-rodillo cruzando la cordillera central a través del Túnel de la Quiebra, hasta la Estación Botero (Km.132)³². El resto de la vía hasta Medellín (Km.194) presenta interrupciones por efectos del abandono, desmantelamiento, apropiación ilegal de predios y corredor férreo, derrumbes y pérdida de la banca.

4.1.8 Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales

No es fácil precisar una constante en el uso, ritmo y duración de los desplazamientos, que permita asumir una generalidad, teniendo en cuenta factores múltiples como el proceso mismo de construcción de la vía, la modernización de sus infraestructuras y material rodante, las dinámicas de comercialización e intercambio de productos y desarrollo productivo, como el declive y obsolescencia histórico del sistema ferroviario en el departamento y la nación. Los desplazamientos históricos y actuales más representativos asociados a los diferentes momentos de construcción y consolidación del ferrocarril son:

³² Corresponde al trayecto piloto, objeto de la presenta propuesta de gestión del itinerario.

Primeros años de construcción y consolidación como sistema mixto de transporte: ferrocarril-carretero-ferrocarril (1875-1929):

Se concibe como un proyecto regional de conexión entre el interior del departamento de Antioquia y el Río Magdalena, punto de partida para su construcción, y que se caracterizó como un sistema combinado de ferrocarril-carretero-ferrocarril. *Ferrocarril*, en los extremos del trayecto a Medellín (Divisiones Porce y Nus, que toman su nombre de las dos cuencas hidrográficas por las que se desarrolla la línea) y *carretero*, en la zona media (accidente geográfico de la cordillera central, históricamente denominado Distrito de La Quebra). Una vez consolidado este trayecto mixto, se establecen frecuencias de desplazamiento diarias de ida y vuelta tanto para las dos divisiones del ferrocarril, como para el movimiento de transporte terrestre: carretas, camiones, vehículos de pasajeros³³. En igual proporción se establecían rutas subsidiarias de arriería, y con el tiempo, carreteros que fueron construidos, algunos en concesión por las sociedades comerciales, y otros, por la empresa ferroviaria, que comunicaban las zonas rurales con las estaciones principales, para la movilización de pasajeros y el abastecimiento de productos del agro, ganadería y minería, con intercambio en doble vía de bienes de servicio y de producción provenientes de Europa y Norteamérica en la ruta de enlace fluvial con el Río Magdalena.

³³ Durante algún tiempo el trayecto de La Quebra se hizo con trenes tipo Renard que corresponden a remolques accionados por tractores de orugas y que hacían el transbordo de la carga y pasajeros en la zona del carretero.

Los trenes más conocidos y de estricta puntualidad eran entonces: El ordinario, el especial y auxiliar de pasajeros, el local mixto, el de carga y el de sostenimiento y su régimen de movimiento se determinaba según los siguientes cuadros³⁴:

Tabla 4-1: Itinerarios División Nus: Puerto Berrío-El Limón

TREN	SALIDA	LLEGADA
Ordinario	6:00 a.m.	12:00 m.
Especial	8:00 a.m.	12:30 p.m.
Local	Sin itinerario fijo	
Auxiliar de Cabañas a Cisneros (Domingo)	5:30 a.m.	9:00 a.m.

Tabla 4-2 Itinerarios División Nus: El Limón- Puerto Berrío

TREN	SALIDA	LLEGADA
Especial	1:00 p.m.	5:30 p.m.
Ordinario	1:30 p.m.	6:30 p.m.
Auxiliar de Cisneros a Cabañas (Domingo)	3:00 p.m.	7:30 p.m.

³⁴ Fuente: Datos obtenidos de Morales Cano, 1974. (.142-145) y complementados por fuentes orales de viajeros frecuentes y ferroviarios y aportados en las tablas 3.1 a 3.9.

Tabla 4-3: Itinerarios División Porce: Santiago-Medellín

TREN	SALIDA	LLEGADA
Ordinario	7:30 a.m.	11:00 a.m.
Ordinario	9:00 p.m.	1:30 p.m.
Ordinario	3:00 p.m.	6:30 p.m.

Tabla 4-4: Itinerarios División Porce: Medellín-Santiago

TREN	SALIDA	LLEGADA
Ordinario	7:30 a.m.	11:00 a.m.
Ordinario	3:00 p.m.	6:30 p.m.

Después de la construcción del Túnel: Consolidación de la red férrea del departamento (1929-1954):

Se sustituye el trasbordo al carretero en el Alto de la Quebra y se unifica la ruta ferroviaria entre Puerto Berrío y Medellín con el siguiente régimen de movimientos:

Tabla 4-5: Itinerarios Puerto Berrío-Medellín

TREN	SALIDA	LLEGADA
Mixto ordinario	6:00 a.m.	2:30 p.m.
Pasajeros especial	11:40 a.m.	7:30 p.m.
Auxiliar Caracolí-Medellín (diario)	5:00 a.m.	9:00 a.m.

Tabla 4-6: Itinerarios Medellín Puerto Berrío

TREN	SALIDA	LLEGADA
Mixto ordinario	6:00 a.m.	2:30 p.m.
Pasajeros especial	11:40 a.m.	7:30 p.m.
Auxiliar Medellín Caracolí (diario)	3:00 p.m.	7:00 p.m.

Tabla 4-7: Itinerarios Trenes extras

TREN	SALIDA	LLEGADA
Barbosa-Medellín	5:30 a.m.	7:30 a.m.
Medellín-Barbosa	6:00 p.m.	8:00 p.m.

Después de la venta del ferrocarril de Antioquia a la nación (1962-1991)

Con la venta y adición del ferrocarril de Antioquia a la nación en 1962, se cierra una nueva etapa de unificación, que se augura, en su momento, como la “redentora” del obsoleto y decadente sistema ferroviario en Colombia, y que buscaba la integración de todas las empresas regionales con la creación de los ferrocarriles Nacionales de Colombia. Esta iniciativa vino acompañada de un cambio de tecnología de las máquinas a vapor por locomotoras diésel-eléctricas, técnicamente más potentes, veloces y eficientes. Aparecen entonces nuevas rutas que se extendieron en buena parte del territorio nacional que permiten interconectar el interior con los puertos en el Océano Atlántico (Santa Marta) y Pacífico (Buenaventura) generando nuevas rutas de carga y pasajeros. Surgen

entonces rutas turísticas de transporte de pasajeros con trenes de lujo como el denominado “Expreso del Sol”, que comunicaba a Medellín y el interior con Santa Marta en el mar Caribe. Esta ruta salía diariamente de Medellín a las 3:00 p.m. con una escala en la Estación Grecia, en inmediaciones de Puerto Berrío, para hacer trasbordo con el tren que venía de Bogotá. Paralelamente existían los trenes de carga y mixtos de pasajeros con la ruta Medellín-Puerto Berrío-Dorada que partían de Medellín desde las 7:00 a.m. Adicional existía “La Local” una ruta de uso mixto sin horario fijo, ajustada a las condiciones de la demanda y que hacía escala en todas las estaciones, denominada coloquialmente “El Lechero”. Los regímenes de movimiento en la división Antioquia en estas últimas décadas se resumen en el siguiente cuadro:

Tabla 4-8: Itinerarios Medellín-Puerto Berrío

TREN	SALIDA	LLEGADA
Ordinario de pasajeros (cada dos días)	6:00 a.m.	3:00 p.m.
Pasajeros especial (sábados)	7:00 a.m.	2:30 p.m.

Tabla 4-9: Itinerarios Puerto Berrío-Medellín

TREN	SALIDA	LLEGADA
Ordinario de pasajeros (día siguiente al ordinario Medellín-Puerto Berrío)	10:00 a.m.	7:00 p.m.
Pasajeros especial	10:40 a.m.	7:30 p.m.

En la última década de decadencia y abandono de la línea férrea

(1991 -1998)

Se comienza la era de decadencia del ferrocarril que termina con el abandono y cierre de la vía. Sólo prevalece un tren turístico entre Medellín y Cisneros denominado “El turista”, que hacía el recorrido a la Estación Cisneros para aprovechar los balnearios en el Río Nus en las inmediaciones del mismo Municipio.

Tabla 4-10: Itinerarios Medellín-Cisneros

TREN	SALIDA	LLEGADA
Tren ‘El Turista’ (sábados)	7:00 a.m.	11:30 p.m.

Tabla 4-11: Itinerarios Cisneros-Medellín

TREN	SALIDA	LLEGADA
Tren ‘El Turista’ (domingos)	5:00 p.m.	9:00 p.m.

En las nuevas dinámicas de movilidad informal (1998-2014)

Una vez desaparece el ferrocarril se establecen de manera informal rutas artesanales de movilidad con moto-rodillos, que no ofrecen un frecuencia específica y que más bien, se acogen a las demandas y necesidades de la población local y turismo ocasional. Por el abandono y falta de mantenimiento, y en algunos casos por vandalismo e invasión de los predios asociados al corredor

férreo, sólo se mantienen en pie los trayectos entre las Estaciones de Puerto Berrío y San José del Nus, Cisneros y Botero.

4.1.9 Ejes fundamentales del itinerario

El eje principal del itinerario del ferrocarril de Antioquia se desarrolló entre Puerto Berrío en el extremo este de la ruta sobre el Río Magdalena y Medellín, capital del departamento de Antioquia.

Puerto Berrío se ha consolidado históricamente como un puerto multimodal y comercial que conectó el ferrocarril con la navegación a vapor por el Río Magdalena en la ruta de intercambio con Europa y Norteamérica; Medellín, como terminal y centro de operaciones, de intercambio comercial y afluencia de pasajeros.

En su recorrido, y por procesos históricos de asentamiento, movilidad, expansión territorial e intercambio de bienes y servicios, algunas de las estaciones se han desarrollado y consolidado como centralidades regionales, reforzando en algunos casos, y generando, en otros, convergencia de caminos de arriería y carreteros en su conexión a las zonas de producción agrícola, ganadera y mineras del departamento. Los pueblos que mayor desarrollo y crecimiento han evidenciado con la presencia del ferrocarril son Caracolí, San José del Nus, Cisneros, El Limón, Santiago, Porce y Botero,

4.1.10 Hitos o etapas principales del recorrido

Desde la perspectiva regional y geográfica del itinerario, lo que históricamente se reconoció como las Secciones o Divisiones Nus y Porce del Ferrocarril, conservan hoy su vigencia, mediados por el llamado Paso de La Quiebra, que por más de 50 años y desde que se inicia su construcción, se constituyó en una barrera infranqueable antes de la construcción del Túnel que hoy lleva su nombre. Es a partir de su construcción en 1929, cuando desaparece el carreteable que unía los dos tramos, y se logra la integración del itinerario. Hoy, lo que otrora se denominaba división Porce, se funde con la subregión del Valle de Aburrá (capital del departamento), pasando por el trayecto de montaña asociado al distrito de la Quiebra que hoy coincide con la subregión nordeste, y cierra el recorrido en la zona baja del valle del Nus, antes División Nus, en lo que se le conoce como Subregión del Magdalena Medio.

4.1.11 Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido

Vestigios físicos del camino

La vía férrea en toda su extensión está construida en rieles de acero sobre traviesas de madera de comino, parte ya sustituida en la actualidad por prefabricados de hormigón reforzado en la zona de movimiento del ferrocarril entre Puerto Berrío y la Estación Grecia. .



Figura No. 4-5: Izq. Corredor férreo y vía original con enriado y traviesas en madera de comino en la zona de La Quebra. Foto del autor- Der. Corredor férreo rehabilitado con nuevo enriado y traviesas en hormigón prefabricadas. Trayecto Puerto Berrío- Grecia. Fotografías del autor



Figura No. 4-6: Puentes de vigas simples en alma llena y superficie de rodadura superior para luces cortas. Izq. Estación Santiago. Der. Trayecto Botero-Porce. Fotografía Paulo C. Gómez M.

A lo largo de la vía se registran obras civiles de puentes en estructura metálica y madera, terraplenes, muros de contención en piedra y ladrillo, acueductos, sistemas de drenaje y conducción de aguas como elementos de soporte de redes de telegrafía, postas de kilometraje, y señalética asociada a nomenclatura de las estaciones.



Figura No. 4-7: Imágenes superior: Acueducto para el conjunto y. Estación Botero, construido en piedra, ladrillo y argamasa; imágenes línea media: Sistema de conducción y drenaje de aguas superficiales Estación Botero; Imágenes línea inferior: Mesa giratoria para cambio de sentido de las locomotoras en Estación Santiago. Fotografías Carlos Orozco. ³⁵

35 Estas imágenes forman parte del inventario de arqueología industrial y ferroviaria derivado del presente proyecto de investigación y desarrollado en el marco Convenio de asociación entre la Universidad de San Buenaventura y el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. Junio-Diciembre de 2013.

El Túnel de la Quebra se ha consolidado como una de las obras de ingeniería más emblemáticas del ferrocarril de Antioquia y la nación por lo que significó como reto al desarrollo de la ingeniería y avance tecnológico; también por las nuevas relaciones de intercambio multidimensional que se facilitaron con la apertura de la provincia de Antioquia al mundo y todo lo que representó en el cambio de ideario.

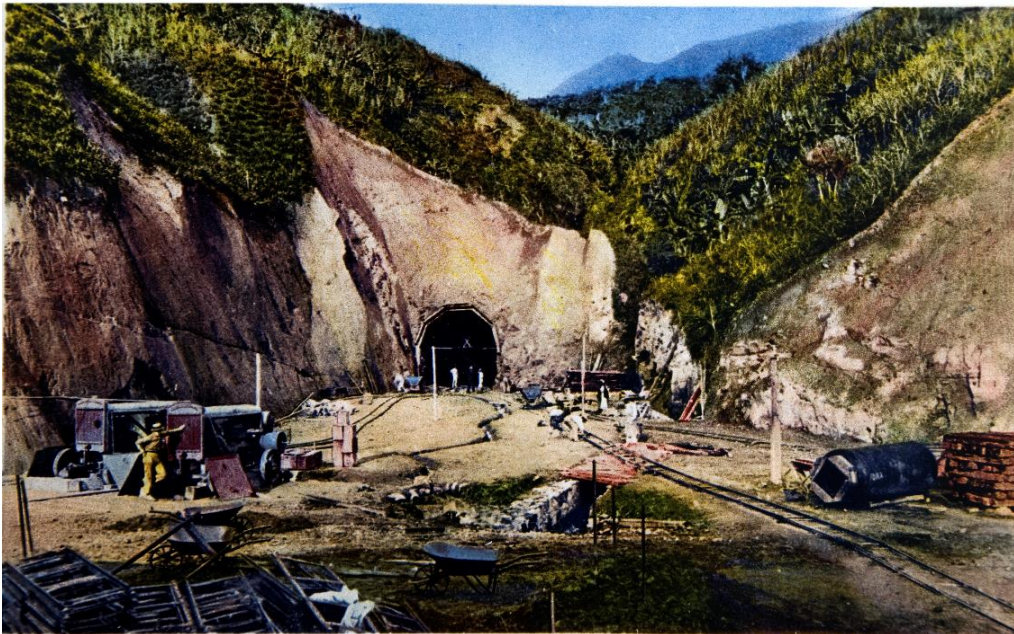


Figura No. 4-8: Superior- Bocas de túnel de La Quebra en las estaciones de Santiago y El Limón. Fotografía del autor. Inferior: Fotografía retocada de la boca del túnel por Santiago en su etapa de construcción. Fuente: Archivo fotográfico de Antioquia, Biblioteca Pública Piloto. Ref. BPP-F-015-0345.

Equipamientos y obras de infraestructura complementarios. Embalse y micro-central eléctrica concebida para la construcción del Túnel de la Quebra en predios de la Estación El Limón. Por muchos años sirvió de planta generadora de energía en la comarca.



Figura No. 4-9: Hidroeléctrica en El Limón: Izq. Obras preliminares de construcción, Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-003-0724. . Der. Casa de máquinas. Fotografía del autor.

Sistemas de recolección de agua para alimentación de las “vaporinas”³⁶ coloquialmente denominados bebederos. Aparecen en todas las estaciones y son elementos reutilizados para almacenamiento de combustible diésel con el cambio tecnológico a las máquinas de vapor a las diésel-eléctricas, y en algunos casos, como acueductos veredales.

³⁶ Expresión acuñada en el gremio de ferroviarios que hace alusión a las locomotoras a vapor



Figura No. 4-10: Bebederos de las vaporinas en desuso de las Estaciones Botero, San José del Nus y Sabaletas. Fotografía del autor.

Elementos asociados a los conjuntos ferroviarios:

Los campamentos que fueron levantando al paso de la construcción del ferrocarril, las paradas de mantenimiento, de abastecimiento de agua o combustible, y las estaciones de pasajeros en general, fueron consolidándose con el tiempo como asentamientos y caseríos rurales, que por su condición de conjuntos ferroviarios, estaban dotados de unidades funcionales y espacios complementarios, necesarios para la operación y funcionamiento del ferrocarril, tales como: Estaciones, talleres, bodegas, casas de jefes de estación, corrales y embarcaderos de ganado, bodegas tiendas, posadas, casas de cuadrillas, hoteles, casas de telégrafos, entre las más comunes.



Figura No. 4-11: Estaciones de Cisneros y El Limón. Fotografías del autor



Figura No. 4-12: Bodegas de las estaciones El Limón y Botero (Hoy en estado de ruina).Foto del autor



Figura No. 4-13: Izq. Residencia de Cuadrillas (Hoy Comando de Policía de Cisneros. Der. Residencia de Ingenieros en EL Limón, Fotografías del autor



Figura No. 4-14: Casas de jefe de estación en Popalito y Providencia. Fotografías del autor



Figura No. 4-15: (Izq.) Hotel Magdalena en Puerto Berrío y (Der.) Restaurante, Hotel en El Limón, Fotografía del autor.



Figura No. 4-16: Kioscos de las Estaciones El Limón (Izq.) y Santiago. (Der), Fotografías del autor

Las nuevas dinámicas de asentamiento poblacional que derivaron de la presencia del ferrocarril, fueron consolidando centralidades regionales que hoy han logrado la categoría de corregimientos, y en algunos casos, de municipios, como sucede con Cisneros y Puerto Berrío en la división del Nus, con equipamientos propios de la operación del sistema y otros, de carácter complementarios y que determinaron su nueva vocación urbana como: plazas, plazuelas, profilácticos, hospitales, escuelas, capillas, iglesias, entre los más comunes.



Figura No. 4-17: (Izq.) Espacios en el conjunto urbano de Santiago: Plazoleta contigua a la Estación. (Der.) Plaza principal de carácter cívico-religiosa. Fotografía del autor



Figura No. 4-18: (Izq.) Escuela América en Puerto Berrío (Der.) Profiláctico en Caracolí. Fotografías del autor

Otra serie de elementos de carácter simbólico y conmemorativo, asociados a la identidad de los lugares, la historia y gesta de construcción del ferrocarril y sus protagonistas, los medios de transporte, etc.



Figura No. 4-19: (Izq.) Tumba del Ing. Alejandro López, Diseño del Túnel de La Quebra. (Centro) Conjunto de placas conmemorativas y tumba del Ingeniero A. López, (Der.) Placa alusiva al gobernador de Antioquia en cuya administración se construye el Túnel de La Quebra. Fotografías del autor

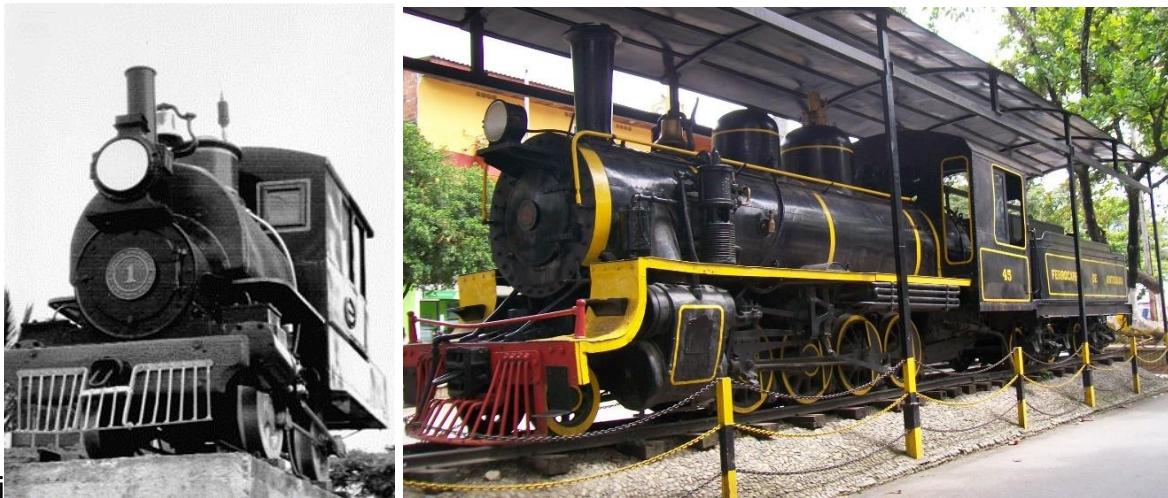


Figura No. 4-20: Izq. Monumento a la locomotora No. 1 contigua a la Estación Medellín. Fotografía Klaus Dieck. Der: Locomotora No. 45 en el municipio de Cisneros. Fotografía del autor

Teniendo en cuenta el carácter lineal y específico de la ruta ferroviaria, como su corta extensión (194 Km.), se consideran puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso, las estaciones terminales, centralidades regionales y de transbordo de carga y pasajeros que históricamente, y por el proceso de construcción de la vía, se adoptaron y fueron consolidando. Antes de la construcción del túnel, las estaciones que albergaron casas de cuadrillas, hoteles, posadas, centros de abastecimiento de productos agropecuarios, y que sirvieron de transferencia con otros medios de transporte carretable y fluvial, son las Estaciones Medellín (terminal), Hatillo, Barbosa, Botero, Santiago, El Limón, Cisneros, San José del Nus, Caracolí, Grecia y Puerto Berrío.

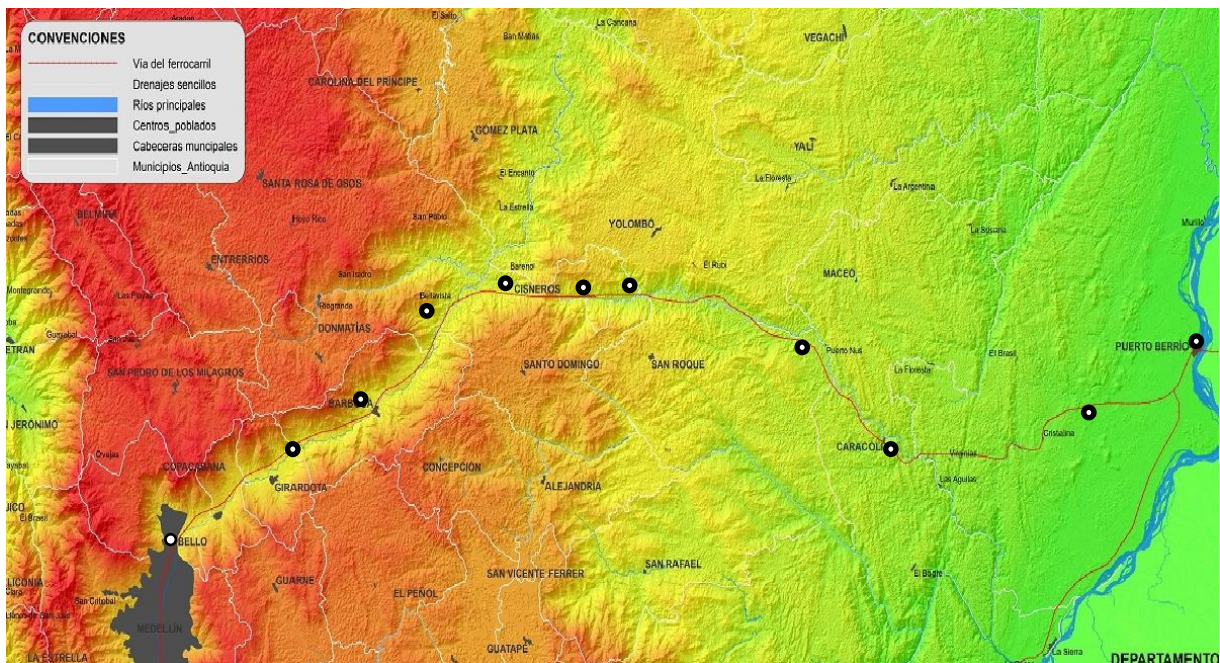


Figura No. 4-21: Trayecto del ferrocarril de Antioquia. Tomado de las memorias del proyecto de inventario de arqueología industrial y ferroviaria del ferrocarril de Antioquia en los Municipios de Cisneros y Santo Domingo y realizado por la Universidad de San Buenaventura y el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, Diciembre de 2013

4.1.12 Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario

Los hechos relevantes en la configuración del itinerario están directamente vinculados al proceso de construcción, apertura de las estaciones y el Túnel de La Quebra, la venta del ferrocarril de Antioquia a la nación en la década de los 60 en su transición al fracaso del sistema integrado de los ferrocarriles regionales, y consustancial a ello, el impacto socio cultural y económico con la apertura comercial de la provincia al mundo, la transición y el desarrollo industrial y tecnológico locales, las nuevas formas de asentamiento y ocupación del territorio, las tradiciones y prácticas culturales.

El sueño de abrir un camino carretero o de rieles desde Medellín hasta un Río navegable, tiene su origen en 1866 durante el gobierno del entonces presidente del Estado Soberano de Antioquia, Pedro Justo Berrío, y que más adelante, en 1872 mediante una ley nacional, se refrenda y autoriza al gobierno federal otorgar auxilios para la obra. En 1873 el recién posesionado gobernador del departamento de Antioquia, D. Recaredo Villa sanciona una ley que autoriza la construcción del camino de rieles entre el Río Magdalena y la localidad de Barbosa al Norte del Valle de Aburrá. Se inician las conversaciones con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, con quien, el 14 de febrero de 1874, se firma un contrato de concesión del ferrocarril, y se pone en la tarea de buscar recursos, inversionistas y materiales en Londres y Nueva York, para fundar la empresa.

Es así como en 1875 en un paraje sobre el Río Magdalena conocido como “Remolino Grande” se funda un caserío que servirá de puerto de entrada y Estación del ferrocarril de Antioquia, que adopta el nombre de “Puerto Berrío” en honor al recién fallecido y mentor de la idea del camino de hierro, el Sr. Pedro Justo Berrío.

Se sortearon muchas dificultades e imprevistos relacionados con las características extremas y geomorfológicas del terreno, las enfermedades tropicales asociadas a sus condiciones malsanas, un período de sucesivas e interminables guerras civiles, que obligaron en muchos casos a rescindir contratos con las empresas concesionarias, etc., que no fueron impedimento para que la construcción de la línea continuara su avance. El primer trayecto representativo en la sección de cañón del Nus llega hasta un paraje conocido como “El Zarzal” en las estribaciones de la cordillera central, para subir al Alto de La Quiebra, donde se construyó y puso al servicio la estación de “Cisneros” -1910-, que adopta su nombre del ingeniero precursor de la ruta. Esta estación se convierte temporalmente en terminal mientras se adelantan los estudios técnicos y diseños que permitieron superar el cambio de topografía con el paso por la cordillera y dar continuidad a la línea, obligando temporalmente a usar un camino carretero entre la Estación Cisneros y la Estación Botero al lado opuesto de La Quiebra, en el cañón del Porce. Botero, se inaugura el mismo año que Cisneros y se convierte no sólo en estación terminal y de transbordo, sino en lugar para el mantenimiento y ensamble de material rodante, estableciendo la conexión con la ciudad de Medellín. De esta forma se concluye el primer recorrido integrado ferrocarril-

carretero-ferrocarril a la capital, con la inauguración de la Estación Medellín en 1914, lo que permitió abrir las fronteras de la provincia al país y el mundo.

Mientras tanto en el llamado Distrito de La Quiebra se adelantaban tramos adicionales de aproximación entre las dos divisiones Porce y Nus, acortando el carretero, esta vez, entre las nuevas Estaciones de Santiago y El Limón, puestas al servicio en 1918 y 1920 consecutivamente, y que para 1929 se convirtieron en las bocas de entrada y salida del Túnel de La Quiebra, una de las obras y retos de ingeniería antioqueña más importante del departamento y la nación.

La tesis de grado del ingeniero Alejandro López elaborada en 1899, y que planteaba un estudio comparativo entre las diferentes propuestas presentadas al departamento para la construcción del túnel, fue finalmente la que determinó los diseños y construcción definitiva del túnel.

Con la construcción del túnel se cierra el circuito férreo entre Medellín y el puerto fluvial sobre el Magdalena, acortando los viejos caminos de arriería precedentes cuyas jornadas de semanas reducían a itinerarios de 6 a 8 horas en tren.

4.1.13 Período de utilización

Histórico:

Entre 1875 y 1910: Como ferrocarril entre Puerto Berrío y Cisneros (División Nus).

Entre 1919 y 1926: Como ferrocarril-carretero-ferrocarril en su trayecto completo.
(Divisiones Nus y Porce)

Entre 1926 y 1998: Como ferrocarril en su trayecto completo Puerto Berrío –
Medellín.

Actual:

Desde 1995 a la fecha: Como sistema artesanal de transporte en los trayectos
Puerto Berrío – San José del Nus y Cisneros (sección Nus) – Botero (Alto de la
Quiebra).

4.1.14 Significado del itinerario

Carácter representativo:

Podría afirmarse que el ferrocarril de Antioquia marcó un hito, no sólo en el devenir histórico del departamento, sino que determinó el ideario de una nueva cultura industrial y de apertura al desarrollo tecnológico y económico, a lo que se sumaron una nueva forma de ocupación y transformación del territorio en los ámbitos rural y urbano. Marcó la apertura de las comunicaciones y el transporte al país y al mundo, y la capacidad de asumir retos de ingeniería en una topografía aparentemente indómita.

Carácter evocador:

De igual forma el ferrocarril de Antioquia evoca e invoca la memoria y la tradición a través de la palabra y el relato de sus actores y herederos, que se refleja en sentimientos de nostalgia y frustración por lo que fue, y dejó de ser. Se constituye pues en un legado con profundo valor de antigüedad que alienta en muchos sentimientos de afecto, pertenencia e identidad por lo ferroviario, no sólo como medio de movilidad, sino por el resto de manifestaciones, creaciones, prácticas y representaciones culturales que se han ido decantando con el tiempo y hoy son su mayor legado. En su carácter evocador, se constituye en reflejo y evidencia de la historia de las comunicaciones, el desarrollo industrial y tecnológico del departamento. Adicional a ello también abrió las puertas del turismo regional vinculado a la riqueza natural de los parajes que atraviesa, entrando en el mercado y dinámica de recurso de atractivo turístico.

4.1.15 Simbología que entraña

El ferrocarril de Antioquia se ha consolidado como una marca de identidad para los antioqueños y es un símbolo inequívoco del advenimiento de la modernidad, entendida como un cambio de paradigma en las formas de ocupación del territorio, los sistemas de producción, el trabajo, la tecnología y las comunicaciones. Elementos y estructuras singulares de la arqueología industrial propios de los equipamientos ferroviarios y sus complementarios se constituyen en símbolos que

dan cuenta de ello: Locomotoras a vapor, torres de agua, talleres, bodegas, despensas, casetas de comunicaciones, embarcaderos de ganado, campamentos, plataformas giratorias, micro-centrales eléctricas, trapiches paneleros, entre otros. Existen además los ámbitos naturales, como espacios que se contextualizan al itinerario y se encuentran asociados al territorio geográfico; estos son, en una escala supra-regional las cuencas de los ríos Porce y Nus y el alto de la Quiebra en su franja media, con sus parajes y ámbitos naturales representativos.

4.1.16 Rituales relevantes:

La tradición y culto católico de las comunidades asociadas al itinerario han incorporado, en sus fiestas, la devoción por la Virgen del Carmen como advocación de la Virgen María, adoptada como patrona de los ferroviarios y en general, por extensión, de los transportadores en Colombia. A lo largo de la vía las comunidades han dispuesto pequeñas imágenes y grutas como tributo a la virgen, y cada año, a mediados del mes de julio, es expuesta y llevada por los rieles en la tradicional “Fiesta de la Virgen”, invitando a las comunidades a su veneración.



Figura No. 4-22: Fiesta de la virgen del Carmen, procesión entre Las Estaciones de Santiago y Cisneros. Imagen de archivo familiar desconocido. Fuente: Archivo personal de Fredy García.

4.1.17 Valor sugestivo

A lo largo de la historia y aún hoy, en el abandono y obsolescencia de la ruta como sistema férreo de transporte de carga y pasajeros, su mirada integral como itinerario cultural, sugiere, en el imaginario colectivo, una serie de imágenes, como escenarios futuros, que resaltan su vocación y potencial eco-turístico y cultural vinculado a los ámbitos y parajes naturales, balnearios, arquitecturas y pasado histórico.

En las dinámicas sociales de apropiación del itinerario prevalece la necesidad de fortalecer escenarios de encuentro y participación comunitarios que permitan

incorporar la gestión cultural de la memoria ferroviaria desde la perspectiva local de desarrollo a escala humana, propio de las relaciones naturales de intercambio y valores de conjunto compartidos que se extienden al itinerario.

4.1.18 Dinámicas que ha generado

Dinámicas de movilidad regional y turística por medios informales y artesanales de movilidad, que demuestran la pervivencia de su autenticidad, memoria y funcionalidad histórica, y especialmente, sentimientos profundos de afecto y pertenencia por lo ferroviario en las comunidades aledañas, que se solapan con las medidas cautelares de protección y conservación de este patrimonio.

Las comunidades han demostrado, a través de sus propias dinámicas de apropiación del itinerario, su voluntad y capacidad de autogestión, en las acciones espontáneas, aún dentro de sus limitaciones, de mantenimiento y promoción del itinerario, que se ven reflejadas en su estado de conservación: Tareas de limpieza y mantenimiento de la vía, ocupación provisional de los inmuebles con un criterio de reversibilidad, promoción de rutas eco-turísticas vinculadas a los atractivos naturales, y lo más reciente, la organización de grupos locales de vigías³⁷ de patrimonio adscritos a programas institucionales, entre los más representativos.

³⁷ Forma parte del ejercicio de investigación en los procesos de interacción con los actores públicos y privados, la gestión anticipada de un Convenio de Asociación entre el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia (ICPA) y los Municipios de Cisneros y Santo Domingo, la creación, formación y fortalecimiento de grupos de Vigías de Patrimonio (Programa adscrito al Ministerio de Cultura) que ha permitido generar espacios de interlocución para el afianzamiento de la memoria ferroviaria y de paso la promoción del itinerario como categoría integradora del patrimonio cultural.

4.1.19 Contenidos patrimoniales (Relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos):

Contenidos materiales: elementos de patrimonio físico (antropológicos, etnográficos, arqueológicos, arquitectónicos, etc.)

Está compuesto por las evidencias físicas y vestigios de la arqueología industrial y ferroviaria que derivaron históricamente de la presencia del ferrocarril de Antioquia en su implantación en el territorio y funcionalidad, acompañado de los ámbitos, parajes y creaciones vivas que se han ido materializando y consolidando como propios del imaginario ferroviario. Dentro de los contenidos materiales propios del sistema ferroviario se han considerado dos grandes grupos que guardan estrecha relación con su naturaleza funcional de flujos y estancias así:

De infraestructura vial ferroviaria y de redes (flujos): Que tienen que ver son sus modos de producción (recursos naturales y medios técnicos) necesarios para su estricta funcionalidad. Estas incluyen todo tipo de infraestructuras de transporte (movilidad) y redes de servicios de abasto y canalización de fuentes de agua (fuentes hídricas, sistemas de captación, distribución y canalización), energía (subestaciones y plantas generadoras), movilidad o comunicaciones (camino y rutas subsidiarias), obras de ingeniería (puentes, viaductos, túneles, pozos de inversión o giratorias), telecomunicaciones (redes de telégrafo, telefonía), seguridad, elementos y técnicas asociadas a su construcción, en general, anexos

a la ruta en toda su extensión. Complementario a estas evidencias aparecen otros bienes muebles que aportan a su dinámica de movilidad como todo lo que constituye el material rodante, sistemas de señalización y artefactos en general que se adscriben a las infraestructuras férreas.

De equipamientos urbano-arquitectónicos³⁸ (estancias): Para el caso de estudio se refiere a los espacios construidos de carácter urbano-arquitectónico como complemento al funcionamiento de los conjuntos ferroviarios y que forman parte de los lugares de trabajo, habitación, salud, educación, comercialización, recreación, culto religioso, alojamiento, y estaciones de pasajeros. Son en su generalidad elementos de orden arquitectónico que se agrupan exclusivamente en cada conjunto que sumados a las infraestructuras ferroviarias y de redes configuran las categorías o tipologías de conjuntos ferroviarios (Estaciones terminales, paradas, campamentos, entre las más representativas).

³⁸ Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas. En función a las actividades o servicios específicos a que corresponden se clasifican en: equipamiento para la salud; educación; comercialización y abasto; cultura, recreación y deporte; administración, seguridad y servicios públicos. Aunque existen otras clasificaciones con diferentes niveles de especificidad, se estima que la aquí anotada es la suficientemente amplia como para permitir la inclusión de todos los elementos del equipamiento urbano." Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Glosario de Términos sobre Asentamientos Humanos, México, 1978

Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual: patrimonio intangible

Dentro de las manifestaciones de la cultura inmaterial vinculantes con el itinerario toman asiento expresiones musicales con un amplio repertorio de tonadas populares de influencia nortea (corridos mexicanos) y del sur del continente (tangos, zambas), que dan cuenta de los encuentros y desencuentros, y en general temas alegóricos a las vivencias propias de la cotidianidad en los poblados ferroviarios, posadas, restaurantes, cantinas y recorridos en tren.

Para los viajeros y pobladores de las estaciones y especialmente para las cuadrillas de ferroviarios, el sonido del silbato de las locomotoras, comúnmente llamado “el pito”, se constituyó en un referente y marca de identidad ferroviaria, con sonidos que anunciaban las llegadas, advertían el peligro, identificaban a los maquinistas, al tiempo que podían recordar fechas conmemorativas o eventos fúnebres.

Los productos vinculados a la agricultura regional como la piña, los subproductos derivados de la producción de la caña de azúcar, como la panela, el blanqueado, entre otros, y otros alimentos asociados a la tradición gastronómica a lo largo de la ruta, como la papa y torta de pescado frito, las empanadas, las tortas de carne y las hojaldras, son otros de los más representativos de las paradas del tren.

Como se anotó en el apartado de los rituales relevantes se destaca el culto y celebración de la Fiesta de La Virgen del Carmen, patrona de los ferroviarios y transportadores y que tiene acogida en todo el itinerario.

Contenidos ambientales: paisaje cultural, incidencia del paisaje natural, etc.

Históricamente, y por la influencia del ferrocarril de Antioquia en los procesos de poblamiento y apropiación territorial de las cuencas hidrográficas sobre las que se trazó la ruta (Porce-Nus), como las limitaciones topográficas que obligaron a su fraccionamiento y mixtificación por casi medio siglo (férreo-carretero-férreo), determinaron las dos secciones naturales y culturales (División Porce y División Nus), que hoy conservan su identidad geográfica y que aún son compatibles con las tres subregiones del departamento conocidas como: Valle de Aburrá, para la división Nus; Nordeste, para la transición entre las dos cuencas en el Alto de la Quebra; y Magdalena Medio, para la cuenca del Nus. (Ver ampliación en capítulo 3.2.1 El ámbito natural y geográfico del itinerario y sus diferentes escalas territoriales)

Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio

Teniendo en cuenta la mirada integral del ferrocarril de Antioquia como categoría patrimonial de itinerario cultural y sistema estructurante del territorio, el estudio de

titularidad o naturaleza jurídica es múltiple, en tanto trasciende los límites del corredor férreo y sus equipamientos básicos, con sus áreas de influencia territorial, paisajes, ámbitos, parajes, rutas subsidiarias y bienes de naturaleza pública o privada, que han establecido, directa o indirectamente, filiación con la memoria cultural y ferroviaria del itinerario.

En lo que atañe a bienes muebles o inmuebles que guardan estrecha relación con el ferrocarril de Antioquia como empresa y sistema férreo y su estricta funcionalidad, se reconocen: la franja de terreno o corredor férreo por donde discurre la vía férrea con sus anexion³⁹, parcelas, estaciones, equipamientos, infraestructuras de servicio y de redes, y/o vestigios de la arqueología industrial y ferroviaria.

En enero de 1963 la empresa del ferrocarril de Antioquia pasa a manos de la nación para integrarse a la red nacional de los ferrocarriles Nacionales de Colombia. En 1989 mediante el decreto 1588, y como estrategia para recuperar la red y sistema de movilidad férrea de la nación, se crea la Empresa Colombiana de Vías Férreas –FERROVÍAS-, “empresa Industrial y comercial del Estado a la que se delegó la administración, reconstrucción, mantenimiento, conservación y expansión de la red ferroviaria, quedando la nación con la titularidad legal de las vías, estaciones y demás equipamientos e infraestructuras ferroviarias.” (Alvear Sanín, 2008). Simultáneamente, y al ordenarse la liquidación de la empresa

³⁹ Son parte esencial de la vía ya sean aquellos que le dan origen a la línea, cortes y terraplenes, viaductos, puentes, alcantarillas, túneles y en general las obras de arte necesarias para el establecimiento de la superficie sobre la que se asienta la vía; o los que conforman la vía misma como el balasto, los durmientes, los rieles, los aparatos de vía y elementos para asegurar la circulación como señales y enclavamientos.

ferrocarriles Nacionales de Colombia, se crea el Fondo Pasivo Social de ferrocarriles Nacionales de Colombia, mediante Decreto 1591 de 1989, como Establecimiento Público de Orden Nacional, personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, encargado de la organización y administración de las prestaciones asistenciales a que tengan derecho los empleados y los pensionados del ferrocarril y, fruto del mismo objeto, las funciones de administrar los bienes heredados de dicha empresa, para lo cual quedaba habilitado para adquirir, enajenar, arrendar y gravar tanto los muebles como los inmuebles (Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia, 2014).

El 26 de julio de 2003, mediante decreto 1791 se suprime la empresa FERROVÍAS, y se ordena su liquidación, pasando a manos del Instituto Nacional de Vías, organismo adscrito al Ministerio de Transporte de la Nación.

En noviembre de 2009 se firmó convenio de cooperación entre el Instituto Nacional de Vías y el departamento de Antioquia, donde INVÍAS hace entrega al departamento del corredor férreo con sus anexidades, en el tramo comprendido entre la Estación Cabañas (Km. 37) del Municipio de Puerto Berrío y Medellín, y cuyo objeto se centra en la habilitación, mantenimiento y operación del corredor férreo, donde el departamento se obliga a elaborar los estudios, el uso, restauración, administración y goce de los inmuebles, así como permitir el desarrollo de un tren multipropósito de carga y pasajeros. Como párrafo se obliga al departamento a cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Cultura para los bienes declarados Patrimonio Cultural de la nación, y que para

el caso corresponde a la mayoría de las estaciones de pasajeros y algunas edificaciones complementarias.

La propiedad de la vía férrea y los vestigios arqueológicos que hacen parte de su infraestructura como muros de contención, bases de puentes, obras de drenaje, plataformas giratorias, así como los otros elementos infraestructurales y de superestructura de la vía férrea que están prestando su función original, son de propiedad de la nación en cabeza del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

En síntesis, la naturaleza jurídica de los bienes asociados al patrimonio cultural ferroviario, según la Sala de Consulta del Consejo de Estado, corresponde a: “la infraestructura ferroviaria o el sistema ferroviario nacional, en palabras del legislador de 1988, está conformado tanto por bienes de uso público como por bienes fiscales, representados en instalaciones, edificaciones, lotes de terreno, corredores férreos, cuya clasificación en uno u otro grupo, dependerá de la afectación al uso común de los bienes que forman parte del sistema.”

Según Decreto 746 24-IV-1996, en el tramo correspondiente al itinerario de identificación, y según el último listado de Bienes declarados de Interés Cultural de la nación registrado en agosto de 2011, se contabilizan 33 estaciones (tipo paradas, de paso y terminales), dos hoteles, dos bodegas, un edificio de oficinas y el Túnel de La Quebra.

Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes

De las 33 estaciones con declaratoria de Bienes de Interés Cultural de la nación, 8 han desaparecido o ya se encuentran en ruinas, bien sea por intervenciones inconscientes de megaproyectos de infraestructura como el caso del Metro de Medellín, que demolió la Estación Bello para su construcción, otras por abandono, y como consecuencia de ello, el deterioro por exposición a los agentes naturales, o por acción vandálica del hombre, saqueos y desmantelamiento de las edificaciones, etc. La mayoría de las estaciones en pie, se encuentran habitadas por familias, en la mayoría de los casos, desplazadas por el fenómeno de la violencia en la región del Nordeste y Magdalena Medio, lo que, de alguna manera, y a pesar de las intervenciones internas de reforma para adición y adecuación de unidades de vivienda, se conservan en su integridad material, dado el carácter de provisionalidad y reversibilidad de las intervenciones.

El resto de edificaciones complementarias, bodegas, talleres, hoteles, taquillas, casas de jefes de estación, casas de cuadrillas, etc. y de equipamientos e infraestructura de servicios necesarios para la operación del sistema, y que formaron parte del inventario de bienes del ferrocarril, como micro-centrales y casas de máquinas, telefónicas, sistemas de acueductos, tanques, giratorias, embarcaderos, etc., forman parte de la arqueología ferroviaria y se encuentran en desuso. Una de las mayores y más representativas infraestructuras del ferrocarril son los Talleres de Bello, hoy ubicados al norte del Área Metropolitana de

Medellín, con una extensión de más de 10 hectáreas, y formado por patio de maniobras y 15 edificaciones destinados a talleres de fabricación, ensamble y mantenimiento de material rodante. A pesar del abandono manifiesto conservan en su integralidad piezas arquitectónicas y con valor de conjunto.

Si bien, el corredor férreo no ha sufrido alteraciones, salvo su re funcionalización para el servicio del tren metropolitano en el Valle de Aburrá, ha perdido su funcionalidad y por el mismo antecedente de abandono y falta de mantenimiento, presenta discontinuidad en algunos de sus tramos producto de las crecientes del río Porce y Nus lo que ha ocasionado pérdida de la banca. A la fecha existe el tramo rehabilitado del Puerto Berrío a la Estación Cabañas en un trayecto de aproximadamente 33 Km, y el más reciente, de aproximadamente 19 km, entre las Estaciones de Botero y Cisneros, con capacidad de movilización de vehículos livianos y carro-motores.

Los parajes naturales, balnearios y atractivos naturales que tradicionalmente estuvieron ligados a la historia del ferrocarril como destinos turísticos, se conservan moderadamente en su integralidad, salvo afectaciones por proyectos puntuales de generación de energía, que han alterado el caudal natural de las quebradas y el paisaje circundante, sumado a los efectos de la leñatería que derivaron de la explotación maderera, empleada como combustible para las máquinas de vapor, hasta la década de los 60s, y que se vio reflejado en la subregión del Magdalena Medio, próximo a la Estación de Puerto Berrío, hoy con una alta concentración de latifundios ganaderos.

4.1.20 Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo (óptimo, medio, mínimo o nulo)

La población de los municipios que integran y beneficiaron potencialmente del corredor férreo entre Puerto Berrío y Medellín alcanza, en 2014, un total de 496.419 habitantes (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2005), sin sumar la población del área metropolitana de Medellín. Uno de los mayores potenciales del itinerario se ve reflejado en el grado de implicación de las poblaciones en lo que toca a profundos sentimientos de apropiación y significación de la memoria ferroviaria, que en buena medida, han sido el factor que ha permitido mantener, con los mínimos recursos, y en pie, buena parte de su infraestructura. Con los fenómenos de desplazamiento forzado de pobladores de otras regiones, se están presentando procesos informales de invasión en predios del corredor férreo, que no cumplen con los estándares mínimos de calidad y normativa y por tanto, alteran la funcionalidad y unidad paisajística de la ruta, lo que ameritan un trabajo de sensibilización y reasentamiento de las familias en zonas de expansión urbana de los municipios.

4.1.21 Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación

En lo que concierne a los Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT) de los Municipios del corredor férreo se establecen retiros y restricciones urbanísticas en los conjuntos ferroviarios, corregimientos y cabeceras municipales que definen la vía férrea como un elemento constitutivo del espacio público junto con las estaciones y áreas de influencia. Esto ha determinado que las políticas y planes de gobierno estén orientados en la conservación y mejora de estos bienes y su área de influencia con destinación exclusiva y complementariedad al espacio público. En la zona rural el suelo de uso para la protección tiene como finalidad proteger las fuentes de agua (nacimientos y riberas), divisorias de aguas, vía férrea, líneas de energía, oleoducto, gasoducto y vía nacional. Así, en la vía férrea se protegerá 2.5 metros para las zonas destinadas al paso peatonal y para la construcción de viviendas se dejará un retiro de 20 metros a cada lado del eje de la vía férrea.

Otro aspecto que resalta el Consejo de Estado en la consulta 1469 de 2002, agrega: “las leyes y demás normas que en materia ferroviaria se han expedido hasta la fecha, sistemáticamente, al regular la materia, involucran las zonas contiguas, aledañas o anexas como parte del mismo, en tanto su existencia obedece a estándares técnicos de diseño de la vía, con miras, siempre, a garantizar la seguridad de este medio de transporte (Restrepo Gutiérrez, 2013).

En esta materia ha sido INVIAS, a la fecha, la entidad responsable y encargada del mantenimiento y recuperación de la vía.

La dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura abre convocatorias públicas periódicas para el desarrollo de estudios, diseños e intervenciones de restauración, y fruto de ello, ya han sido restauradas las Estaciones de Santiago y Medellín. En marzo de 2012 se firmó un convenio de cooperación entre el Ministerio de Cultura y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), para adelantar el “Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del ferrocarril” (PNREF), que tiene por objeto promover la investigación, gestión y asesoría técnica para la generación de proyectos de intervención, como la creación de una categoría especial de patrimonio ferroviario dentro del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural (SNPC). A la fecha, y derivado del mismo plan, se adelanta la restauración de las Estaciones de El Limón, Caracolí, ambas adscritas al itinerario del ferrocarril de Antioquia.

4.1.22 Otros itinerarios de similar carácter

En este apartado se presentan varios ejemplos de rutas o itinerarios de similar carácter seleccionados cronológicamente en consideración al tipo de ruta, temporalidad, origen histórico, escala e inscripción en la lista de patrimonios nacional y mundial; su impacto tecnológico, territorial y socio-cultural, y condición trans-regional o trans-fronteriza. Adicionalmente se analizan de forma sucinta aspectos generales asociados a su funcionalidad, gestión y puesta en valor:

El ferrocarril Semmering

Inscrito en la lista de Patrimonio de la Humanidad en 1998 fue construido entre 1848 y 1854. Con una extensión de 41 kilómetros en terrenos de montaña comunica Between Gloggnitz, estado de la baja Austria y Simmering, estado de Styria. Se destaca por su proeza y despliegue técnico de la ingeniería, representado en la solidez de sus túneles, viaductos y otras obras de infraestructura. Hoy día conserva su utilización y se complementa con usos residenciales y de ocio en un paisaje natural excepcional.

Ferrocarriles de Alta montaña de la India

Estos ferrocarriles históricos de la India, han sido promovidos en las últimas décadas por el gobierno local ante la UNESCO, logrando su declaratoria como patrimonio de la humanidad. Son la evidencia de procesos representativos de transferencia cultural y tecnológica, en un entorno colonial cuya construcción y operación se mantiene a la fecha. De igual forma el tráfico ha sido regular y permanente, como medio de intercambio comercial, movimiento de pasajeros y turistas ofreciendo una amplia gama de servicios, en origen, vinculados al interés Británico de acceder a las zonas de cultivo de palmas y especias para su comercialización. (UNESCO, n.d.).

Entre los inscritos y nominados hoy por la UNESCO se encuentran:

1. El ferrocarril de Darjeeling, el primero en lograr la declaratoria en 1999. Fue construido en 1881, se encuentra ubicado en el Himalaya al nor-este de la India y tiene una extensión de 88,48 kilómetros sobre una trocha angosta de 2 pies (0,610 metros) que conecta Nueva Jalpaiguri con Darjeeling, pasando por Ghoom a una altitud de 2.258 metros.
2. El ferrocarril de la montaña Nilgiri ubicado al sur de la India, tiene una extensión de 45,88 kilómetros y conecta Mettupalayiyam a Udagamandalam en Tamil Nadu. Su construcción se realiza entre 1891 y 1908. Tiene una altimetría que va desde los 326 a los 2.203 metros sobre el nivel del mar, constituyéndose en un reto a la ingeniería y la tecnología de la época con el empleo combinado de tramos en línea de adherencia y cremallera y piñón. Es añadido como extensión por la UNESCO al ferrocarril Darjeeling del Himalaya a la lista de patrimonio de la Humanidad en 2005.
3. El ferrocarril de Kalka Shimla es una línea de ferrocarril de trabajo con una extensión de 96,6 kilómetros. Construido para proporcionar un servicio a la ciudad serrana de Shimla. Se destaca por el despliegue de diseño de ingeniería de la época al tener el puente multi-arco (galería) y el túnel más largo del mundo al momento de su construcción.

4.

Hihaz railroad Palestina

Fue un ferrocarril de vía angosta que comunicaba Damasco con Medina. Se inició en 1900 formando parte del tren Otomano construido para extender la línea de la Terminal Haydarpaşa en Estambul más allá de Damasco a la ciudad santa de La Meca, lo que le confiere un carácter de ruta de peregrinación. Adicionalmente se concibe para mejorar la integración económica y política de las provincias árabes distantes en el Estado otomano, y para facilitar el transporte de las fuerzas militares.

Ferrocarril Rético de los ríos Albula y Bernina

Concebido en 1903 y declarado en 2008 Patrimonio de la Humanidad es un sitio que agrupa dos líneas ferroviarias históricas que cruzan los Alpes suizos por dos puertos de montaña. El sitio es un ejemplo notable de la utilización del ferrocarril, a principios del siglo XX, para acabar con el aislamiento de las poblaciones de los Alpes centrales e inducir un cambio socioeconómico duradero en la vida de los montañeses. Se constituye en una obra excepcional en el plano técnico, arquitectónico y ambiental, que establecen un contraste armónico y equilibrado entre la arquitectura, la ingeniería y el paisaje circundante. Es el tramo transalpino más alto de Europa y uno de los ferrocarriles más empinados del mundo. Las líneas que lo definen son:

1. La Línea Albula, situada al nordeste del sitio y con una extensión de 67 km, contiene un conjunto impresionante de obras de ingeniería formado por 42 túneles y galerías cubiertas y 144 puentes y viaductos.
2. La línea del Bernina tiene 61 km y cuenta con 13 túneles y galerías y 52 puentes y viaductos.

Ferrocarril San Diego Arizona Tijuana

El antiguo ferrocarril estadounidense San Diego-Arizona, construido entre 1907 y 1919, y del cual forma parte el ferrocarril mexicano Tijuana-Tecate se constituye en un corredor bi-nacional de herencia cultural entre México y la Baja California. Sirvió como ruta de carga de paso y de productos agrícolas así como el Casino de Aguas Calientes y el Hipódromo, durante la época de la ley de prohibición de bebidas alcohólicas. Hasta 1942, la falta de una carretera pavimentada que conectara Baja California con el centro de México favoreció el servicio de pasajeros por muchos años. En su recorrido se promovía el paisaje de la cañada de Carrizo, sus enormes perforaciones, su ligera atmósfera excepcional y su continuo diseño natural, como un potencial atractivo turístico

Hoy día la línea está abierta entre Campo, San Diego y Tecate y en el tramo de Tijuana a esta última población. Se augura que este ferrocarril no sólo seguirá prestando los servicios de carga en un futuro, una vez se restituyan los tramos que han desaparecido, sino que se convertirá en un recurso para la promoción del

patrimonio cultural y natural integrándose al desarrollo regional con una mayor oferta y sentido de intercambio socio-cultural (Castillo, 2004).

Tren de las Nubes

Es uno de los tres ferrocarriles más altos del mundo, que atraviesa la cordillera de Los Andes al Norte de Argentina, haciendo un recorrido que conecta la ciudad de Salta, con el valle de Lerma, la Quebrada del Toro, hasta llegar a la Puna. Se inaugura en 1948 cuando con el paso de Socompa hace conexión con su símil chilena que llega al puerto de Antofagasta, donde transitaban pesados trenes cargados de minerales. Por su condición singular de tren de montaña asciende desde los 1.187 m.s.n.m. en Salta, hasta alcanzar los 4.186 m.s.n.m. de La Polvorilla, y durante su trayecto fue necesario construir 29 puentes, 21 túneles, 13 viaductos, 2 rulos y 2 zigzag. El mismo trayecto que hoy se ha convertido en un destino turístico por su atractivo natural y paisajístico con un importante despliegue de técnica e ingeniería en un recorrido parcial de 214 kilómetros.

4.2 CONTEXTO GENERAL DE LA RUTA FERROVIARIA EN ANTIOQUIA

4.2.1 El ámbito natural y geográfico del itinerario y sus diferentes escalas territoriales

Para abordar este capítulo es necesario hacer algunas precisiones metodológicas que orientaron, en el marco de la geografía como disciplina del territorio, la lectura de un itinerario cultural, en las relaciones antrópicas de carácter histórico y que marcaron patrones de asentamiento poblacional, con influencia directa del ferrocarril, como sistema de adaptación y/o estructuración del territorio.

Adaptación, en la medida de su acomodación o negación a las preexistencias históricas de asentamiento territorial, y estructuración, en tanto generador de formas ex novo de ocupación y apropiación. Para ello han sido mencionados algunos referentes históricos de movilidad y asentamiento que tuvieron origen en el periodo prehispánico y que fueron sistemáticamente aprovechados en el periodo virreinal como consecuencia de la fiebre del oro, generando nuevos asentamientos y rutas comerciales. Para el caso de estudio, la ruta establecida sobre la cuenca del Río Nus, que hoy comparte un buen trayecto de la ruta ferroviaria entre San José del Nus y el municipio de Cisneros, denominada por la empresa ferroviaria como la “División del Nus”.

El territorio que atraviesa el ferrocarril de Antioquia en el trayecto comprendido entre Medellín y Puerto Berrío, se asienta, según el actual sistema regional de ordenamiento, en las sub-regiones Centro (Valle de Aburrá), Nordeste y Magdalena Medio, territorios que derivaron de múltiples y variados procesos de cambio en las formas de colonización, ocupación, explotación y comercialización de productos a lo largo de la historia antioqueña. La historia de Colombia puede leerse justamente desde las mismas formas de ocupación del territorio, como sucedió con el “Río Grande de la Magdalena”, eje de comunicación con el exterior en los tiempos de la colonia y parte de la república. Esta dinámica territorial fue transformándose en los albores del siglo XX, condicionada por el decaimiento de la explotación minera y el fortalecimiento de la producción cafetera, con la consecuente construcción de nuevas vías de transporte terrestre, a las que se sumaron los proyectos ferroviarios regionales. De allí derivaron también procesos de modernización del Estado articulados a particulares desarrollos regionales que dieron como resultado las bases para un proceso de industrialización hacia la segunda mitad del siglo XX.

Para el trazado, construcción y funcionamiento del ferrocarril de Antioquia se hablaba no propiamente de las tres sub-regiones antes referidas, sino de la divisiones del Nus y del Porce, que como su nombre indica, se construyeron en las cuencas de ambos ríos, separadas por la cordillera central en el llamado “Alto de la Quiebra”, hoy túnel del mismo nombre, que desde 1929 conectó las dos divisiones e hizo más fluido y eficiente el comercio y la movilización de pasajeros entre la capital y el exterior.

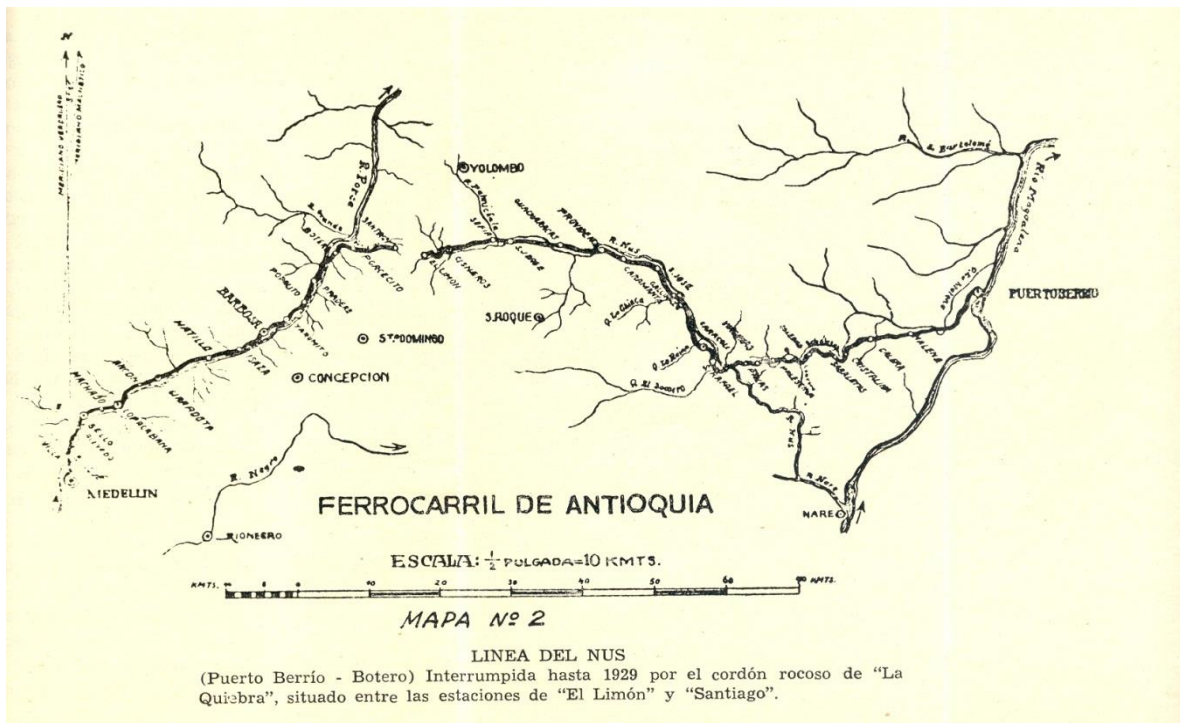


Figura No. 4-23: Mapa de las cuencas geográficas de los Ríos Porce y Nus que determinan el trazado del ferrocarril de Antioquia mediadas por la Cordillera Central en el llamado Paso de la Quiebra. (Echeverri M., 1974). Se desconoce la fuente original

La imagen ratifica la importancia de las cuencas hidrográficas del Nus y Porce como elementos generadores y referentes geográficos de la ruta ferroviaria; de allí su reconocimiento histórico y significativo en la memoria territorial del ferrocarril, que supera la regionalización contemporánea de la zona que atraviesa.

Por eso es importante establecer el vínculo histórico del territorio que surca el ferrocarril como unidades espaciales toponímicas, para el caso las divisiones de Nus y Porce, que se constituyen en híbridos de base dialéctica que se cruzan con

las nuevas formas de división y configuración territorial, como lo expresa ,(Bozzano, 2003):

Así como la realidad de estos tiempos parece ser más dialéctica que inductiva y deductiva, muy probablemente esté ocurriendo algo semejante con la concepción espacial topológica frente a la concepción espacial euclidiana, visión ésta, que nos sigue siendo inmiscuida en nuestra tábula rasa desde el jardín de infantes, hace siglos.

Otra precisión, esta vez de orden epistemológico, se sitúa en la propuesta que Bozzano hace de la existencia de un macro-objeto de estudio que integre a la geografía como “*geo-grafein* = descripción de la tierra”, el criterio de “la *geo-explanans* = lo que explica y lo que debe ser explicado”, en tanto se asiste a una revisión profunda del paradigma fenomenológico y euclidiano del territorio, por una revisión de la influencia de los agentes socio-culturales que le imprimen identidad y sentido de pertenencia al territorio. (Bozzano, 2009). De allí la importancia de avanzar en procesos de identificación, valoración de sus contenidos tangibles e intangibles, de definir criterios de autenticidad que sean reflejo de valores naturales y culturales, y constatación de su integridad como Itinerario Cultural (ICOMOS, 2008). Esto nos lleva, en una primera aproximación, al contexto natural y geográfico, a identificar los elementos comunes al sistema ferroviario que se constituyen en referentes de la memoria e identidad del itinerario, no importa su solape e integración con las subregiones que atraviesa. No obstante, y teniendo en cuenta que se trata de una primera fase global de acercamiento al itinerario desde las fuentes documentales, ha sido preciso cruzar los datos y evidencias

documentales del ferrocarril con estudios regionales realizados por el INER (Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia) y otros analistas del territorio, sobre la caracterización de las regiones en sus diferentes dimensiones, histórica económica, social, política, cultural y ambiental (Universidad de Antioquia, 2003).

La División o Comarca del Nus

Se trata de la sección oriental de la ruta ferroviaria que se ordena en la cuenca del río que lleva su nombre, entre las estribaciones de la Cordillera Central y la cuenca del Río Magdalena. Representa la etapa primigenia de construcción del ferrocarril que inició su trazado desde el Puerto Berrío (1875), puerto terminal multimodal de enlace entre el ferrocarril y la navegación que ya se había establecido en la arteria fluvial del territorio neogranadino. Retomando la toponimia regional del siglo XIX que adoptó el ferrocarril, las divisiones o cuencas de los ríos Nus y Porce alcanzaron su máximo esplendor como principal centro minero y comercial de la región. La división del Nus, hoy asentada sobre las sub-regiones nordeste y Magdalena medio, se sostuvo durante casi medio siglo como una ruta interrumpida por el cordón rocoso denominado “Paso de la Quebra” en la estación del Limón, obligando durante un periodo amplio de tiempo al trasbordo por vía “carretero” de pasajeros y mercancías entre la Estaciones de El Limón y Botero, situado en el lado opuesto del paso y que daba continuación al trazado ferroviario en el segundo trayecto denominado “División del Porce’.

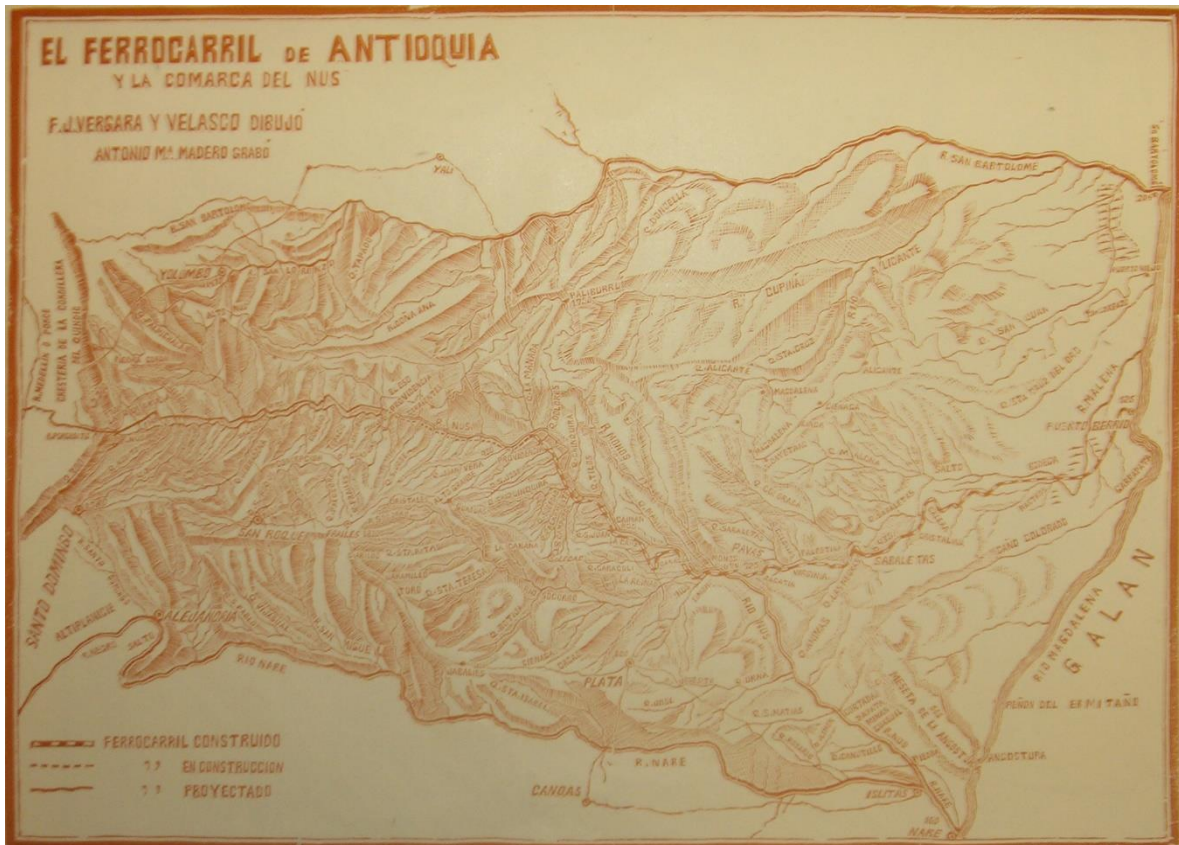


Figura No. 4-24: Grabado de Antonio Madero que indica Trazado del ferrocarril y la comarca del Nus. Véase área de influencia geográfica entre los Ríos San Bartolomé al Norte y Río Nare al sur, senda natural del antiguo Camino de Islitas. Fuente: (Vergara y Velasco, 1906, 22)

Con la construcción del ferrocarril de Antioquia, el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros (gestor e iniciador del proyecto y empresa ferroviaria), en compañía de algunos empresarios de Medellín, adquirieron por compra y concesión terrenos colindantes a la vía férrea en el trayecto comprendido entre Puerto Berrío y Caracolí (primera etapa de construcción de la línea en la división del Nus), y conforme a los términos contractuales establecidos con el departamento, formaliza el compromiso de fomentar la agricultura, creando en 1870 la “Sociedad Agrícola y de Inmigración” que alcanzó a completar 200.000

hectáreas de tierra para la extracción de leña que surtiera al ferrocarril, y simultáneamente la apertura de haciendas de ganado y caña (que en principio sirvieron de despensa a las zonas de explotación minera). Hoy día, salvo algunas novedades, y según los datos obtenidos de los estudios regionales, se mantiene vigente esta vocación de explotación territorial. Por las mismas razones expuestas, de ser una región rica en oro y proveedora a su vez de recursos agropecuarios, fue aposento de inmigrantes provenientes de las zonas ribereñas del Magdalena desde las regiones norte, centro y sur del país (sur de Bolívar, Santander, Boyacá y Tolima), determinado un núcleo poblacional heterogéneo y el principio de un mestizaje cultural que más adelante se incorporaría a la cultura ferroviaria de Antioquia (Popular, 1998). El ferrocarril trajo consigo un cambio en las dinámicas de movilidad territorial específicamente en la zona de mayor exploración minera de los municipios de Segovia y Remedios (norte de la región) y por tanto concentraciones de propiedad que han derivado en serios conflictos por la tierra que a la fecha prevalecen.

División Nus: Sub-región Magdalena Medio

Para la caracterización del contexto natural y geográfico del itinerario en el trayecto “División Nus”, ha sido necesario ajustar sus diferentes escalas territoriales al actual ordenamiento regional del departamento, en tanto su correspondencia con algunos cambios en el contexto natural y geográfico, como en sus formas antrópicas de ocupación y aprovechamiento.

La primera escala se corresponde con la fase primigenia de construcción de la ruta, y se localiza en la sub-región denominada “Magdalena Medio Antioqueño”. Esta nomenclatura y división territorial deriva su origen de las coyunturas históricas que se han generado desde el periodo republicano, asociadas a la concurrencia del conflicto territorial y violencia que se han concentrado en esta sección de la cuenca fluvial, y que por tanto han ocupado la atención geopolítica, estudio y presencia institucional en las últimas décadas. Factores comunes a su presencia histórica han sido las formas económicas extractivas, conflictos territoriales por la propiedad de la tierra, una de las causas fundamentales de la violencia y el desplazamiento forzado de familias y comunidades. En la sub-región del Magdalena Medio que surca el ferrocarril de Antioquia, y como resultado de la explotación sistemática de su riqueza maderable desde la aparición del ferrocarril y los vapores sobre el Magdalena, se fue consolidando como tradición la ganadería extensiva, cuyos réditos económicos poco han favorecido la población nativa y sólo se ha concentrado en pequeños grupos de latifundistas, siendo paradójicamente el segundo productor en ganado del departamento de Antioquia. (Universidad de Antioquia, 2003)



Figura No. 4-25: Hato ganadero al costado norte de la línea férrea en trayecto entre las Estaciones de Grecia y Malena en la sub-región del Magdalena Medio. Fotografía del autor

Pero las condiciones biofísicas y sociales de la región permiten comprender el territorio en otros ámbitos espaciales que le agregan un valor al contexto natural y que se reconocen en los ecosistemas de humedales, bosques y formaciones kársticas⁴⁰ con una singular riqueza física y biótica.

⁴⁰ **kárstico, ca.** (Del ingl. *karstic*, y este der. del al. *Karst*, Kras, región de Eslovenia constituida por mesetas calizas). **1.** adj. Dicho de una formación caliza: Producida por la acción erosiva o disolvente del agua. Tomado del DRALE



Figura No. 4-26: Humedal cerca a Puerto Berrío. Nótese el proceso erosivo en los taludes por la tala indiscriminada de los bosques que lo protegen. Fotografía del autor

Sin embargo las actividades extractivas y de subsistencia tradicionales han minado sistemáticamente estos recursos naturales dejando a la deriva su subsistencia: actividades de tala indiscriminada y saqueo de fauna silvestre, sobreexplotación de la pesca, deforestación y desaparición de los humedales por la extensión de la frontera ganadera, deterioro de las formaciones cársticas por la explotación del turismo incontrolado sin criterios de gestión ambiental, etc. Como se ha podido comprobar, desde que el ferrocarril hizo su presencia en este entorno específico de la división del Nus, ha marcado una tradición que se ha concentrado con énfasis en la explotación ganadera, dejando a discreción del turismo local algunos ámbitos de lagunas, humedales y grutas naturales cuya riqueza biótica se cruza con la atracción y belleza natural. No es casual encontrar en las guías turísticas de la época, cuando en Puerto Berrío hacían su trámite

viajeros y comerciantes que llegaban en las embarcaciones a vapor, y más tarde, simultáneamente en los hidroaviones que salían de Barranquilla con destino al interior del país, para los viajeros que pernoctaban en Puerto Berrío:

(....) Si es amigo de las excursiones sensacionales, puede atravesar el río en canoa y dirigirse a la orilla opuesta, en el departamento de Santander. A poca distancia de ésta hay una laguna de regular extensión, en donde es fácil encontrar garzas de distintos colores y otras aves de caza(....) (de Oriente, 1927)

Una de las mayores riquezas naturales que se localizan en esta sub-región es la del Cañón del Río Alicante, localizado en jurisdicción de los municipios de Maceo y Puerto Berrío, dotado de exuberantes formaciones kársticas, colinas bajas y redondeadas, grutas, cavernas y cuevas que albergan especies dispersoras de semillas como los guácharos y murciélagos.

Es una zona parcialmente rodeada de bosque nativo de mediano tamaño, combinado con ambientes acuáticos y áreas abiertas donde se ubican las fincas dedicadas principalmente a la ganadería y la agricultura. Aunque no es una zona que se encuentre en colindancia con la ruta férrea, si es un atractivo científico y natural de grupos de investigadores y visitantes tanto foráneos como de la región y municipios vecinos, constituyéndose en uno de los destinos turísticos más frecuentados durante el año.

Según estudios realizados por la Corporación Autónoma Regional del centro de Antioquia (CORANTIOQUIA), la baja capacidad de generación de suelos

residuales de las rocas calcáreas propicia condiciones especiales para el establecimiento de la vegetación; además, su alta susceptibilidad a la disolución propicia la formación de cavernas y corredores subterráneos, que en conjunto generan ecosistemas únicos, en donde la fauna asociada a las cavernas depende de la vegetación circundante para su supervivencia (Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia, 2007).

División Nus y Porce (Distrito de La Quebra): Sub-región Nordeste

En la franja oeste de la división del Nus, y sobre la cordillera central, se encuentra la sub-región Nordeste, que para el trazado ferroviario comparte la franja este de la división Porce cuya transición se encuentra definida en el llamado “Paso de la Quebra” que por casi 50 años se constituyó en el reto topográfico a superar para conectar la dos secciones del ferrocarril en su trayecto entre Medellín y Puerto Berrío.

Para la época de construcción del ferrocarril, y como sucedía en la sección cercana al río Magdalena, en esta región se establecían también inversionistas y colonos vecinos de Medellín en búsqueda de zonas de explotación aurífera, más exactamente en las poblaciones de Santo Domingo y San Roque, que más adelante se consolidaron como poblaciones subsidiarias del sistema ferroviario.

La sub-región Nordeste es un territorio de variada topografía, zonas de vida y suelos. El sustrato natural está compuesto por unidades de relieve propios de la gran unidad fisiográfica de la cordillera central, que en su escala macro divide las

dos grandes cuencas hidrográficas del Magdalena y del Cauca. Presenta unidades de relieve singulares como superficies de erosión, escarpes (en las poblaciones de San Lucas y Santo Domingo) y los cañones representativos del Nus y del Porce. (Universidad de Antioquia, 2007)

El emplazamiento de los municipios asentados sobre esta sub-región está directamente relacionado con las fuentes hídricas cuyo origen se sustenta en la tradicional actividad extractiva derivada de la minería de aluvión, y de paso como fuente de uso doméstico para la agricultura y la recreación. Este potencial hídrico se ha constituido en uno de los generadores de la riqueza en áreas de bosques en sus diferentes estados de conservación.

Para la sub-región nordeste, la actividad minera constituye el principal aporte al PIB de la región como segundo productor a nivel departamental, pero en la zona de influencia del ferrocarril el cultivo de la caña ha sido la mayor actividad y fuente de subsistencia, que sumada a la producción total de la región, la ubica en el primer lugar. Esta actividad ha estado ligada históricamente a la minería como sustento energético y alimentario a las exigentes tareas de los mineros en las zonas de explotación, que poco se interesaban por diversificar en cultivos agrícolas.

Aparte del cultivo de la caña como el más representativo, la sub-región se complementa con cultivos tradicionales de café, cacao, fríjol, guanábana, maíz, yuca y plátano, siendo el café el de mayor trayectoria y producción particularmente en los municipios de Amalfi, Yolombó, Santo Domingo y San Roque. La diferencia

de esta sub-región con la antes referida del Magdalena Medio, radica fundamentalmente en la prevalencia del minifundio sobre el latifundio ganadero, con un aprovechamiento más racional y sostenible de los recursos naturales y una distribución más equitativa de la tierra, pero aún con algunas limitaciones técnicas y tecnológicas en los procesos de producción.

Al igual que sucede con el resto de regiones que atraviesa el ferrocarril, la región nordeste aporta una enorme riqueza hídrica, que además de constituirse en un invaluable recurso energético para el departamento, lo ha sido también para la producción agrícola y abastecimiento de la población. Las aguas del Nus en el Municipio de Cisneros y su riqueza natural han sido tradicionalmente lugares de recreo y esparcimiento para visitantes y pobladores locales, cuyo disfrute se incluían en los itinerarios turísticos del ferrocarril.

División del Porce: Subregión Valle de Aburrá

La división del Porce del ferrocarril de Antioquia, está asentada en su mayor extensión sobre la subregión central del departamento y un tramo corto de aproximación al túnel de la Quiebra, por la sub-región antes referida del Nordeste. Eso significa que su mayor influencia territorial se centra en lo que hoy tradicionalmente se le ha denominado el Valle de Aburrá o Área Metropolitana. Originariamente eran hatos ganaderos que proveían de alimentos a las regiones nordeste y occidente del departamento, donde se desarrollaba la mayor actividad minera de explotación aurífera. Por su cercanía al sitio de Aná, hoy Medellín,

fueron cuna de asentamientos poblacionales que más tarde se han incorporado al gran eje ambiental, territorial y geográfico metropolitano. Las poblaciones más importantes son Bello (hoy integrado del Área Metropolitana), Copacabana, Girardota, Hatillo y Barbosa, cuyas fechas de fundación son anterior al paso del ferrocarril, lo que hace que su influencia con el ferrocarril no sea tan significativa como lo fue en la división del Nus, considerando que, previo a su construcción, ya existía el camino carretero.

Barbosa entretanto, era el punto de quiebre y centralidad regional de este trayecto, al que más tarde se le sumaría la Estación Botero del Municipio de Santo Domingo, como terminal y centro de confluencia de comerciantes y visitantes de la capital y norte del departamento. Tanto Barbosa como Botero se constituyeron en sitios de atracción turística por su riqueza natural y paisajística en aguas, baños, frutales, gastronomía regional, y lugar de esparcimiento para visitantes de la región. Eran famosos su “charcos” en los llamados “baños en Barbosa” (Dosquebradas, El Brujo, Aguas Claras, entre los más visitados) que hoy, aunque no en la misma proporción, son destino turístico.

4.2.2 Sistemas y subsistemas de movilidad: flujos y estancias

Referir los sistemas de movilidad como sistemas significativos de flujos itinerantes y permanencias, obliga a contextualizar las relaciones espaciales en su dimensión temporal, y por tanto, asociar su memoria a las coyunturas históricas que le han aportado significación e identidad.

La presencia del ferrocarril en territorio antioqueño como sistema territorial e itinerario cultural ha de considerarse en la doble vía de ocupación y adaptación al territorio geográfico, por ello la necesidad de reconocer como interactúa con las preexistencias naturales y antrópicas del territorio y cuáles son las dinámicas de movilidad que se establecen para generar la condición “b” de la Carta de Itinerarios Culturales (2008) cuando define los itinerarios culturales: “una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible”.

Como antecedente al trazado del ferrocarril existían algunos caminos que atravesaban el departamento en su conexión con el Río Magdalena y que confluían en el sitio de Palagua, hoy Puerto Nare. El más importante y utilizado desde la colonia era el Camino de Nare que unía a Santafé de Antioquia con el Magdalena y que sirvió de referencia para el trazado que más tarde debió elegir el ingeniero Francisco Javier Cisneros en la concesión del ferrocarril. En el contrato se facultaba al ingeniero para determinar el trazado sin consultar con nadie, y elegir entre el camino tradicional por Nare, o el de Medellín a Remolino Grande (desde entonces Puerto Berrío), que había propuesto el ingeniero norteamericano Griffin, como camino carretero al Magdalena. Cisneros elige entonces el camino carretero asumiendo las dificultades que implicaba su construcción y diseño, por cuanto debía atravesar tupidas selvas y pantanos, como también superar la cima de “La Quiebra” ascendiendo con pendientes hasta del 6% (Alverar Sanín, 2008).

La comarca del Nus, como lo refieren textos antiguos, era un territorio colonizado previamente por habitantes del Oriente Antioqueño en búsqueda de oro, y que tomaron su asiento en Santo Domingo, adoptándolo como territorio madre, que luego se disgregaría con la llegada del ferrocarril. En 1832 se funda San Roque como fracción de Santo Domingo, que luego es elevado a distrito en 1884 por su privilegiada ubicación para la exportación de productos y ser abastecedor de carne y otros bastimentos a las demás zonas mineras. Se puede inferir entonces que a mediados del siglo XIX y en las vísperas del ferrocarril de Antioquia los poblados de Santo Domingo y San Roque configuraban una centralidad regional determinada por su condición singular de polo comercial y fuente de abastecimiento de productos agrícolas y pecuarios hacia el resto de la zona minera del nordeste Antioqueño. Su cercanía al ferrocarril de Antioquia terminó de consagrar estos dos poblados a fines del siglo XIX y principios del XX, al vincular la actividad comercial de estos poblados con la zona ganadera del Magdalena Medio. El ferrocarril, por tanto se adaptó a las condiciones y preexistencias históricas de asentamiento constituyéndose en un factor de desarrollo y apertura de las fronteras comerciales, de movilidad, como también de renovación de flujos itinerantes al interior como a la periferia de la región.

Entretanto en la sub-región del Magdalena Medio la dinámica es diferente, por tratarse de una región selvática, virgen y sin procesos antrópicos previos de ocupación y asentamiento, que se somete al trazado del ferrocarril, el cual determina la generación de nuevas centralidades con poblados como Caracolí y Maceo, dispuestos estratégicamente para el leñateo por la demanda que tuvo, no

sólo para su construcción (traviesas de vía y carpinterías de armar de las edificaciones), sino para el posterior aprovisionamiento de combustible vegetal destinado a las máquinas de vapor.

Con la consolidación del ferrocarril y su auge como medio de transporte, pierden importancia los caminos del oriente como el llamado “Camino de Islitas”⁴¹ y otros caminos que abastecían la zonas mineras del norte y las trochas que comunicaban a Nechí y Zaragoza trasladando su mercadeo hacia Puerto Berrío y las estaciones intermedias de Monos, Pavas, Cisneros, Santo Domingo y San Roque. Se establece entonces una nueva dinámica de relaciones intra e interregional donde el ferrocarril se constituye en eje estructurante de consolidación del territorio.

La obra ferroviaria se hizo en medio de una época de guerras civiles y serios problemas fiscales y administrativos, a lo que se sumó un ambiente de conflicto territorial entre colonos y empresarios inversionistas en las tierras del Nus por su privilegiada ubicación estratégica y potencial de fertilidad. Por las difíciles condiciones selváticas y de sobrevivencia, fue asiento de presidiarios, prostitutas de Medellín y refugio de prófugos del servicio militar, en medio de una dinámica intensa de movimiento para la extracción de materia prima necesaria para la vía y movilidad de pobladores que abrían zonas de pastoreo en los diques aluviales con

41 “Para evitar el camino de Islitas, se ventiló desde 1869 la posibilidad de construir un camino de hierro al río Magdalena, asunto que ocasionó tensiones entre las élites de Rionegro y de Medellín. Dichas tensiones se explican por el cambio económico que una nueva ruta generaría en Antioquia. Para llegar al río Magdalena, por el antiguo camino de Islitas, era obligatorio pasar por la ciudad de Rionegro, importante centro urbano comercial, trasladada en su asiento actual, los valles de San Nicolás, en 1785. Un nuevo camino, traería la ruina a Rionegro, y para los de Medellín sería una oportunidad de figuración regional y desarrollo económico.” (Lenis Ballesteros, 2014.,3)

la tumba, quema y establecimiento de potreros. Para entonces nacieron con el ferrocarril los poblados de Puerto Berrío, Cisneros, Virginias, Monos, Botero, El Limón, Porce e iniciaron su poblamiento Cristales, San José del Nus, Providencia, Caracolí, La Quebra y Santiago, como campamentos de trabajadores y sitios de trasbordo de carga y pasajeros (Universidad de Antioquia, 2007).

Se empieza a generar a lo largo de la ruta y división del Nus, todo un sistema de ocupación del territorio que se integra al poblamiento colonial a través de nuevos caminos que construye el ferrocarril, irradiando su presencia en la región.

4.2.3 El ideario republicano y el advenimiento de la modernidad

Referir los contenidos del itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia es ir más allá de una línea férrea y un conjunto de estaciones, en razón de la influencia e impacto que generó en su proceso de adaptación y ocupación al territorio, y de influencia socio-cultural, que ha trascendido el conjunto de infraestructuras y equipamientos, al escenario simbólico y significativo del imaginario ferroviario. Una impronta que marcó la diferencia entre un pasado colonial y el advenimiento de la modernidad, permeado por el ideario republicano, los procesos de industrialización y desarrollo tecnológico que fueron transformando, no sólo las relaciones de producción, sino la forma de configuración de los entornos territoriales y urbanos.

Según Silvia Arango (1993), puede hablarse de tres fases de la arquitectura republicana, que coinciden con el proceso histórico del ferrocarril y sus arquitecturas: una preparatoria, pionera que corresponde a las generaciones

clásicas y de la guerra de los mil días entre 1880 y 1910, una fase de instalación, que identifica plenamente a la generación republicana, y una tercera de culminación entre 1925 y la crisis de los años 30 que abre el camino a la modernidad y la arquitectura racionalista (Arango, 1993).

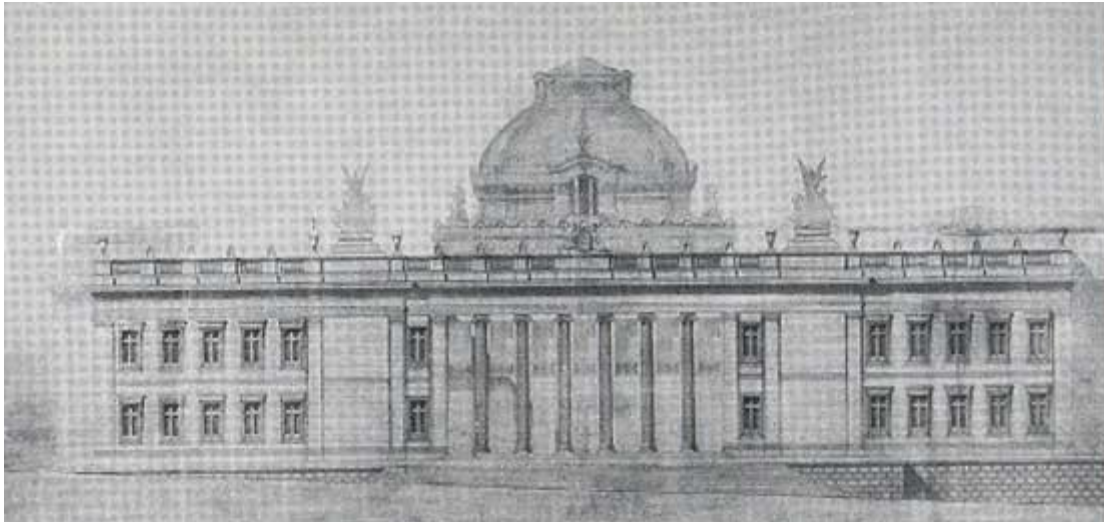


Figura No. 4-27: Capitolio Nacional, Bogotá D.C. Propuesta de El Capitolio Nacional, 1847-1926, obra del arquitecto Thomas Reed. Fase preparatoria al modelo republicano (Arango, 1993)



Figura No. 4-28: Gobernación de Cundinamarca. Proyecto de Gaston Lelarge; Fase de instalación y culminación del modelo republicano 1918-1933. (Arango, 1993)

El mayor esplendor del ferrocarril coincide con esa fase de instalación de principios del siglo hasta la década de los años 30, en la cual se dio la mayor avanzada en materia de construcción de estaciones, infraestructuras de servicio y equipamientos ferroviarios. Se adopta un nuevo lenguaje que se sustenta en una arquitectura de carácter higienista y funcionalista, inspirado en los catálogos e influencia de los cánones academicistas de la Europa neoclásica del siglo XIX, con un aporte significativo en el mejoramiento de los aspectos ambientales asociados al control de humedades, la ventilación y el aprovechamiento de la iluminación. Con la importación del cemento portland, la instalación de ferrerías y fábricas de ladrillo cocido⁴², se adoptan nuevos sistemas constructivos que permiten ajustar estas arquitecturas al nuevo ideario republicano, como una nueva alternativa constructiva que superaba las viejas tapias y construcciones efímeras de bahareque y adobe. “ (...) Se cuestionan los modelos de la arquitectura colonial y se evocan estos nuevos modelos como símbolos del principio democrático, cambio de las estructuras representativas del estado y un nuevo estatus social de la clase dominante” (Jaramillo Uribe, 2012, 8).

La navegación por el Magdalena y su empalme con el ferrocarril, facilitaron el embate de influencias y la posibilidad de ser portador y emisor de nuevas prácticas, técnicas, y formas de vida asociadas al sector terciario del comercio y la

mercadería de productos en doble vía, que fortalecieron la cultura del intercambio y del negocio, que ya había comenzado con la práctica de la arriería en épocas de la colonia. La modernización de las comunicaciones en todas las escalas: flujos itinerantes de viajeros y comerciantes, el transporte e incremento de la carga y el recurso novedoso del telégrafo, fueron acercando las regiones y haciendo más porosa la frontera a los ámbitos transregional e internacional. Todo este preámbulo para reconocer en el repertorio de contenidos del itinerario una nueva cultura ferroviaria que marcó su impronta en la transición hacia la nueva república.

Con la presencia del ferrocarril, la apertura de las comunicaciones y el desarrollo industrial y tecnológico, se cierra un proceso histórico colonial y se instaura este nuevo ideario renovado del republicano que sirve de transición y a su vez, se funde con la modernidad.

(...) No obstante, la idea colectiva permitía identificar al ferrocarril con el tránsito a la modernidad, a la “civilización” y supuso en sí mismo, una vez más, la identificación de la idea de progreso al comercio internacional y, la integración de Colombia en el mercado global. Para lo cual era indispensable la implementación de novedosas tecnologías de transporte que permitieran reforzar los vínculos de las regiones con algún río navegable o con puertos marítimos y, que relacionara definitivamente al ferrocarril como símbolo de progreso y de la capacidad humana para sortear los obstáculos naturales con una idea de nación (Correa R., 2009).

Todos estos sueños le otorgan una impronta al ferrocarril como símbolo de progreso y superación del atraso, sueños que atravesaron en un primer momento por factores asociados a guerras civiles internas, vaivenes políticos, generosas concesiones y abuso de las garantías otorgadas por el gobierno nacional, lentitud de las obras y dificultades de financiación. Sin embargo, y en medio de estas dificultades, por la misma inercia que deriva de esta avanzada ferroviaria, generaron cambios tecnológicos en los sistemas de producción agrícola y minera, nacimiento y desarrollo de la industria, y con ello todas las transformaciones e implicaciones en el ámbito territorial, urbano y socio-cultural.

4.2.4 Un nuevo concepto urbano

El nuevo trazado del ferrocarril de Antioquia permitió el nacimiento de asentamientos ex novo de poblaciones en la sección del Nus, donde se destacan centralidades regionales como Cisneros, San José del Nus, Caracolí, y Puerto Berrío. Todas ellas concebidas en función del ferrocarril como eje estructurante, determinando un nuevo concepto urbano de poblados poli-céntricos con una plaza cívica tradicional que agrupa las funciones religiosas e institucionales, y una nueva centralidad alrededor de la estación férrea que acogía el flujo de pasajeros, carga y mercado tradicional.

Uno de los hechos históricos más significativos del ferrocarril en lo que toca al contenido y evidencia material de su presencia en el territorio antioqueño, fue la decisión técnica y política de fundar un nuevo puerto fluvial, distinto del antecesor

Puerto de Nare, en el sitio al norte de este denominado “Remolino Grande de la Magdalena”, que para 1875 adopta el nombre de “Puerto Berrío”, en memoria de Pedro Justo Berrío, gobernador de Antioquia (1865-1875), adalid y entusiasta del progreso de Antioquia y el sueño de un camino carretero o de rieles.

Según Cisneros, (1878), citado en González Escobar & Restrepo Tirado, (2007),

(...) el nuevo trazado de Puerto Berrío se planteó en manzanas que contenían ‘ocho solares de 50 pies de frente por 100 de profundidad cada una’, señalando allí los lugares para Oficinas Públicas, Iglesia, Hospital, Hotel y una Escuela, aparte de las principales instalaciones de la obra del ferrocarril, verdadero germen del nuevo Puerto Berrío: la Dirección General, la Casa de Empleados Superiores, la Casa de Empleados Inferiores, la casa de la máquina de la sierra circular a vapor; casa, cocina, despensa y cuarto para mayordomo y sirvientes; proveeduría con carnicería anexa; hospital, tejero, tres casas para albergar peones de la Costa y dos secciones del presidio, además de otras obras provisionales, que pronto desaparecieron: ‘el cuartel para peones en este puerto cuando los trabajos estuvieron aquí, la carpintería i la herrería, el almacén de material de telégrafo, i otras varias’.

Este informe puede dar cuenta con fidelidad del alcance que tuvo la empresa ferroviaria en el contexto territorial y urbano de la región, no obstante debieron pasar casi 40 años de lenta construcción, mitigados por las guerras civiles y la poca fluidez de fondos para acometer las obras.

Sólo a partir de la segunda década del siglo XX, y hasta mediados de los años 20, se empieza a dar otra cara al Puerto motivada por el arribo de la primera locomotora a Medellín el 7 de marzo de 1914 que abrió el comercio definitivo con la capital. Para el año 1924, y en atención a los reiterados problemas de salubridad que se generaron en el puerto, originados en buena parte por las condiciones precarias de su infraestructura sanitaria, su cota baja de inundación que asociada a las crecientes del río afectaba sus vulnerables construcciones, se estudia la posibilidad de una propuesta para la defensa y sanificación del puerto. De forma coincidente con la llegada de la primera locomotora, la Asamblea de Antioquia expide la ordenanza No. 14 sobre “defensa y sanificación de Puerto Berrío”, declarando estas dos acciones de utilidad y conveniencia pública, y el gobierno departamental trasfiere a la empresa del ferrocarril de Antioquia, de forma permanente toda la responsabilidad sobre la “higienización del puerto”, haciendo uso de sus propios recursos económicos y siendo obligadas las autoridades de policía del municipio a acatar y hacer cumplir lo que se ordenara.

Es así como empieza una etapa de normalización y modernización de las construcciones ferroviarias y todos sus equipamientos, campamentos, escuelas, hospitales y dependencias de trabajo.



Figura No. 4-29: “Una de las más hermosas calles del Puerto Berrío Moderno”. Una demostración de la nueva arquitectura. Reproducción de *El Heraldo de Antioquia*, Medellín, 22 de julio de 1927, 1



Figura No. 4-30: Figura No. 4-4-31: Edificaciones de corte ecléctico y republicano que aún se conservan en Puerto Berrío. Fotografía del autor

4.2.5 La arquitectura ferroviaria: transición al periodo moderno

El puerto fue adquiriendo la importancia que se esperaba y aparte de servir de muelle multi-modal de transporte, con atención a la navegación a vapor por el río Magdalena, el ferrocarril y más adelante el movimiento de las primeras empresas de aviación comercial del país, se consolidó como lugar de trasbordo para los medios y rutas de conexión con el norte, centro y sur del país. Esta condición particular se manifiesta en la necesidad de construir un hotel que ofreciera las condiciones de comodidad para acoger los innumerables viajeros que pasaban por el puerto. En atención a esta demanda, se encarga la construcción al ingeniero Nefalí Sierra vinculado con la firma H.M. Rodríguez e hijos S.A. que ya tenía un importante reconocimiento en el diseño y construcción de obras tan importantes como el Palacio Municipal de Medellín.

Del extracto del Acta de la sesión del 18 de la Asamblea Departamental de enero de 1916 citado por Bravo Betancur, (1993):

(.....) Apruébase (sic) la Comisión conferida al Ingeniero, Sr. Nefalí Sierra para trasladarse a Barranquilla y Cartagena a hacer los estudios sobre cemento armado, y a conseguir los obreros especialistas para esta clase de trabajos y que han de emplearse en la construcción del edificio del Hotel Magdalena de Puerto Berrío, y autorízase a la Superintendencia General para pagar al Ingeniero Sr. Sierra, los gastos que ocasione su viaje y los demás que se le ocurriesen.

Lo relevante de este dato es la apertura que se da al conocimiento e innovación tecnológica influenciada por el bagaje y experiencia adquiridos en los puertos caribeños de Barranquilla y Cartagena, cuya situación geo-estratégica como puertos de entrada al comercio internacional, permeaba todo tipo de influencias en los ámbitos cultural y tecnológico que fueron irradiando por el resto del territorio. El Hotel Magdalena se constituyó en la primera obra construida en hormigón reforzado al interior del país y por tanto abrió el camino a la modernidad, al solaparse con las arquitecturas tradicionales de tapial y ladrillo, que ya perdían su vigencia especialmente en las edificaciones de corte institucional y monumental.

Antes del incremento de la aviación, fue este hotel el centro más visitado por quienes hacían turismo o esperaban barco para Barranquilla, La Dorada, lugares intermedios; o pernoctaban, para seguir a Bucaramanga y otras ciudades del interior. Por su excelente servicio, las gentes salían satisfechas del hotel, las mismas que se encargaban de llevar el buen nombre a los diferentes sitios de la República (Echeverri M., 1974).

- Recreo y paseo - Recreation -

Hotel Magdalena - Puerto Berrio
 Magnífico servicio de comedor,
 cantina, alojamiento, barbería.

PARA LOS QUE SALEN, PARA LOS QUE ESPERAN,
 PARA LOS QUE LLEGAN, PARA LOS QUE DESEAN RECREARSE.

Piscina especial para natación.—En construcción un gran Jardín Zoológico.

Auto-ferros especiales para turistas únicamente, salen de Medellín los Sábados en el medio día para regresar el Domingo en la noche, facilitando de esta manera el más agradable y variado de los paseos de fin de semana por \$ 8,00 el viaje redondo incluido el Hotel.

M. L. VALDES WILSON - Contratista - Administrador
 Oficina en Medellín: Edificio Oltano No. 55 - Teléfono No. 25-27



Figura No. 4-32: Publicidad de la época. (Oppenheimer, 1935)



Figura No. 4-33: Vista actual del patio interior del Hotel Magdalena, hoy cuartel de ejército de Colombia. Fotografía del autor

Entretanto y del otro lado del trayecto (división Porce), se destaca el conjunto ferroviario de la estación terminal “Medellín”, que abre el camino a la transformación de los cánones urbanos de la colonia y su tradicional plaza mayor definiendo nuevas centralidades en la periferia de la Villa. En este caso, con diferencia de las poblaciones del Nus, la ciudad preexistente se adapta a las nuevas dinámicas de centralidad regional que impone la presencia del ferrocarril acompañadas de sectores de intensa actividad comercial y de negocios.



Figura No. 4-34: Figura 26. Primer mercado cubierto “Plaza de Cisneros” en Medellín contiguo a la Estación Central Medellín. Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-008-0780

A principios del siglo XX el presidente y General Rafael Reyes en su corto periodo como gobernante, centró su interés en la consolidación de una infraestructura en vías de comunicación, creando por primera vez el Ministerio de Obras Públicas y de paso la oficina de arquitectura, que sería la encargada de los edificios nacionales. Para entonces los ingenieros, perfilaban su formación y competencias profesionales también como arquitectos, con una mirada eurocéntrica que ostentaba reproducir los cánones académicos del neoclasicismo europeo del siglo XIX en la inicial república. Se cuestionan los modelos de la arquitectura colonial y se evocan estos nuevos modelos como símbolos del principio democrático, cambio de las estructuras representativas del estado y un nuevo estatus social de la clase dominante.



Figura No. 4-35: Imagen de la Estación Medellín con primer plano de la Farmacia Pasteur. Tomado de Álbum de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1910

Por encima de todo, un lenguaje formal de vestiduras y ornamentos, de catálogos de elementos decorativos en falsos almohadillados, caduceos, cielo rasos en latón troquelado, mosaicos, etc., todos importados de Francia, Bélgica, Inglaterra, con la misma facilidad con la que se importaban locomotoras, armas, modas, literatura o decoración arquitectónica.

4.2.6 Las estaciones



Figura No. 4-36: Figura No. 4-4-37: Estación Medellín, 1921. Foto M. Lalinde. Fuente: Disponible en internet en: <http://urbanizaciondemedellin.blogspot.com/>

La Estación Medellín se constituyó entonces como el edificio más emblemático y representativo de la empresa ferrocarril de Antioquia, no solo por su envergadura monumental sino por su condición de estación terminal y centro de operaciones

ferroviarias del departamento de Antioquia, que irrumpió en la villa como una nueva centralidad cívica, comercial y de negocios en la ciudad de Medellín.

Su emplazamiento estratégico le permitía servir de terminal de pasajeros y centro de acopio de todos aquellos productos de exportación con énfasis en el café. Se ubicó estratégicamente en la periferia de la villa sobre un área que paulatinamente fue consolidándose como una nueva centralidad comercial, preindustrial y de negocios, en lo que hoy se denomina el sector de Guayaquil. Rodeada de nuevas plazas de mercado cubierto, aserríos, pequeñas industrias de harina, fósforo; hoteles, y áreas comerciales de todo tipo, con proximidad a la ruta del tranvía y conexión directa con las poblaciones vecinas, hoy conurbadas con el área metropolitana.

En su interior se destaca el refinado y profuso tratamiento de elementos neoclásicos decorativos en la sala principal de tiquetes con yeserías laminadas en oro, denotando un eclecticismo muy propio de las aspiraciones e idearios republicanos del momento. Adicionalmente se revelan recursos y apropiaciones técnicas en el reforzamiento de los elementos en la naciente tecnología de hormigón armado con el empleo de rieles de tranvía, en reemplazo del acero.



Figura No. 4-38: (Izq.) Sección y vista del capitel, columna central de la sala de tiquetes. (Der.) Sala principal de tiquetes y de espera restaurada. Fuente: Archivo Fundación Ferrocarril d Antioquia

Como elemento singular en la edificación se destaca la estructura del altillo de los torreones cuyo diseño y manejo de elementos permiten reconocer un conocimiento racional e integral del binomio arquitectura e ingeniería, empleando una estructura espacial con elementos en madera para atender esfuerzos de compresión y en acero para esfuerzos de tracción. Los mecanismos de accionamiento de las ventanas se hacen a través de cardanes muy propios de la mecánica ferroviaria.



Figura No. 4-39: Alzado y vista interior del altillo en los torreones. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia



Figura No. 4-40: Fachada y sección de la Estación Medellín. Fuente: Archivo proyecto de restauración, Fundación Ferrocarril de Antioquia.

El trazado del ferrocarril de Antioquia entre Medellín y Puerto Berrío tiene una extensión aproximada de 194 kilómetros y 41 destinos, entre estaciones de carga y pasajeros, campamentos de obreros, paradas técnicas y talleres. Está dividido en dos secciones denominadas “División del Porce” al oeste, con una extensión de 71 kilómetros, entre las Estaciones “Medellín” y “Santiago”; y la “División del Nus” con una extensión de 117 kilómetros al este, entre las estaciones “Limón” y “Puerto Berrío”, mediadas por el “Túnel de La Quiebra” que atraviesa el paso del mismo nombre, sobre las estribaciones de la Cordillera Central, en el denominado “Distrito de la Quiebra”, con una extensión de 3750 metros (Ver cuadros, pág. 151-152).

Como complemento a las estaciones y dependiendo del tipo y función asignado, aparecen equipamientos complementarios de bodegas, talleres, campamentos de obreros, casas de cuadrillas, profilácticos, casas de jefes de estación, etc., que con el tiempo y el decaimiento de la empresa, se habilitaron como viviendas, hoteles, restaurantes, capillas, escuelas, estaciones de policía, centrales de energía, tanques de abastecimiento de agua, etc., y que forman parte integral de los conjuntos patrimoniales.

Los cuadros que se anexan a este apartado, forman parte de un listado de pre-inventario de las estaciones terminales y de paso, paraderos y campamentos que se construyeron a lo largo de las dos divisiones de la línea férrea, con indicación de su distancia a las estaciones terminales, fecha de puesta en operación, estado de conservación y uso actual. Para la comprensión del cuadro es preciso hacer

unas aclaraciones en particular con la nomenclatura, que coincide con la adoptada por el ferrocarril.

Las estaciones terminales, como su nombre lo indica se constituyen en centros multimodales de transporte y esencialmente, puntos de partida y finalización de itinerarios, con lo cual requieren una dotación de equipamientos e infraestructura más compleja de oficinas administrativas, aprovisionamientos de agua y combustible, talleres y patios de maniobras e infraestructuras de servicio en general., permitiendo la movilización de pasajeros y conexión con otros destinos regionales, con el uso de medios carreteables o de arriería que facilitaron el cargue, acopio y distribución de mercancías.

Las estaciones de paso cumplían la función de estaciones de pasajeros, y a una pequeña escala el almacenamiento y despacho de mercancía de productos locales de exportación.

Las paradas se originan con la necesidad primigenia de aprovisionamiento de agua para las máquinas de vapor, que más tarde, con el cambio de tecnología a máquinas eléctricas impulsadas por generadores diésel, se acondicionaron como tanques de suministro de fuel-oil, y de paso sirvieron como intercambiadores de vía para permitir el paso de los trenes en doble sentido, teniendo en cuenta que solo existía una trocha ferroviaria.

Los campamentos, como su nombre lo indica, sirvieron de lugares de vivienda a los obreros del ferrocarril en su construcción, que con el tiempo, se adaptaron al

territorio y se resignificaron como caseríos y centros veredales. Normalmente no eran lugares de parada en los itinerarios de carga y pasajeros del ferrocarril.

Es importante señalar, en el caso de la decisión de emplazamiento de los paraderos de aprovisionamiento de agua de las vaporinas, una estrecha relación con las cuencas y fuentes hidrográficas, que de paso exigían de un agua muy limpia y exenta de sedimentos, lo que determinó su posición estratégica y la posibilidad de reutilizarse, en algunos casos, como acueductos veredales, generando condiciones ideales para la concentración de pobladores en sus alrededores, y trascender de su función inicial de parada técnica a centro poblado. Una vocación que se mantiene como una de las pervivencias históricas y territoriales del ferrocarril, y que hoy día forman parte del patrimonio de las comunidades por donde pasa: donde exista un tanque elevado hay una parada y un poblado que se surte de él.

En lo que al estado de conservación se refiere, son muy pocas las estaciones que han sido restauradas y/o reparadas, justamente por el abandono al que han sido sometidas durante largos años. La mayoría se encuentran ocupadas como inquilinatos por grupos de ancianos, mujeres cabeza de hogar y familias de desplazados por la violencia, por tanto su estado de conservación es precario, por la falta de recursos para su mantenimiento. En algunos casos, como La Estación Porce, se han establecido organizaciones de mujeres para albergar usos comunitarios con espacios de reunión, emisora comunitaria y viviendas de mujeres cabezas de hogar, que de alguna manera, han permitido mantener en pie la

edificación, sin alterar sus rasgos tipológicos e integridad material, conscientes de que en un futuro pueden ser reubicadas en áreas de expansión urbanas para permitir la recuperación y rehabilitación de los inmuebles.

DIVISIÓN DEL PORCE

Tabla 4-12: Preinventario de estaciones del ferrocarril de Antioquia: División Porce⁴³

No.	ESTACIÓN	KM ACUMULADO	FECHA OPERACIÓN			TIPO	ESTADO DE CONSERVACIÓN	USO ACTUAL
			DIA	MES	AÑO			
1	MEDELLÍN	71	9	MAR	1914	Terminal	Restaurada	Centro Cívico
2	RECAREDO DE VILLA	69				Estación	Desaparecida	Inexistente
3	EL BOSQUE	67				Paradero	Restaurada	Centro 3a. edad
4	ACEVEDO	63	10	ENE	1914	Estación	Desaparecida	Hoy Terminal del Norte
5	BELLO	60				Conjunto: Estación-Talleres -Bodegas - oficinas	Desaparecida. Solo quedan los talleres y bodega	Uso bodega: bodega y oficina particular.l
6	JUAN MACHADO (Niquia)	58				Paradero	Buena	Bodega y oficinas particular
7	COMFAMA					Campamento y paradero	Regular	Vivienda
8	COPACABANA	54	19	AGO	1913	Paradero-Estación	Regular	Depósito de aceites
9	ANCÓN	50				Paradero	Demolida	Fábrica
10	GIRARDOTA	46	20	OCT	1912	Paradero - estación	Buena	Vivienda
11	SAN ANDRÉS					Campamento	Regular	Vivienda
12	HATILLO	38	1	MAR	1912	Estación	Regular	Centro 3a. edad
13	ISAZA	34				Paradero	Sin confirmar	Vivienda
14	BARBOSA	30	1	MAR	1912	Estación	Buena	Vivienda
15	YARUMITO	25				Paradero	Sin confirmar	
16	POPALITO	22				Estación	Regular	Vivienda
17	PRADERA	16				Paradero	Regular	Vivienda
18	BOTERO (Antes Piedragorda)	11				Paradero-estación y terminal	Regular	Vivienda 3a. Edad
19	PORCECITO	7	1	ENE	1917	Paradero	Sin confirmar	Vivienda
20	SANTIAGO	0	27	MAR	1918	Terminal	Restaurada	Centro comunal

⁴³ Tomado de *Arias de Greiff, (1986, 34)*. En alusión a la inauguración del trayecto Puerto .Berrío –Sabaletas y actualizado por el autor.

DIVISIÓN DEL NUS

Tabla 4-13: Preinventario de las estaciones del ferrocarril del Antioquia (División Nus)

No.	ESTACIÓN	KM ACUMULADO	FECHA OPERACIÓN			TIPO	ESTADO DE CONSERVACIÓN	USO ACTUAL
			DIA	MES	AÑO			
21	EL LIMÓN	117	7	ABR	1920	Estación, terminal y patio, taller y patio maniobras	Regular	Bodega y sucursal bancaria
22	CISNEROS (Antes La Quiebra)	109	3	FEB	1910	Estación	Regular	Farmacia
23	SOFÍA	102	20	JUL	1908	Paradero		
24	SAN JORGE	100				Paradero-estación	Regular	Finca - particular
	GUACHARACAS	91				Campamento	Regular	Almacén del ferrocarril
25	PROVIDENCIA	85	30	JUN	1906	Estación	Regular	
26	SAN JOSÉ	75				Sin confirmar	Regular	
27	GALLINAZOS	70				Estación	Regular	Escuela
28	CARACOLÍ	58	7	AGO	1897	Parada	Sin confirmar	
29	MONOS					Parada	Regular	
30	PAVAS	47	1	ENE	1895	Paradero	Sin confirmar	
31	VIRGINIAS	45				Paradero	Sin confirmar	
32	PALESTINA	43				Paradero	Sin confirmar	
33	LA SOLEDAD	35				Estación	Buena	FENOCO*
34	SABALETAS	33			1882	Estación	Buena	FENOCO
35	CRISTALINA	28				Estación	Buena	FENOCO
36	CABAÑAS					Paradero	Buena	FENOCO
37	LA CRUZ					Paradero	Buena	FENOCO
38	LA CALERA	21				Estación	Buena	FENOCO
39	LA MALENA	13				Paradero	Buena	FENOCO
40	GRECIA					Estación, terminal, patio, taller y de maniobras	Regular	FENOCO
41	PUERTO BERRÍO	0	29	OCT	1875	Estación y terminal	Regular	Desocupada

Nota: *FENOCO es la empresa que actualmente tiene la concesión de los ferrocarriles nacionales

El conjunto de estaciones de pasajeros que aún se conservan, no son de la envergadura monumental de la Estación de Medellín, pero en cambio, si son modestas edificaciones de una sola planta con rasgos tipológicos comunes de construcciones exentas alineadas con la trocha ferroviaria, y en general con disposición funcional de salas de espera y tiquetes al centro y salas de apoyo para oficinas y jefe de estación, unidades técnicas, de servicio y maleteros a los costados. Disponen de un corredor frontal o marquesina de embarque que en algunos casos adopta la tipología de las construcciones rurales coloniales de corredor perimetral como sucede con la estación “Santiago”, y en otros casos más recientes de construcción como la estación “Limón”, adoptando los rasgos del nuevo ideario de arquitectura republicana, que resalta la crujía principal con áticos ornamentados que esconden la cubierta en teja de barro dejando como marquesina de embarque una estructura liviana con cobertura en latón.

Se adopta paulatinamente un nuevo lenguaje de arquitectura ferroviaria que comienza a replicarse en el mapa nacional de edificaciones destinadas para este fin. De allí que el Concejo de Monumentos Nacionales de Colombia, mediante la resolución No. 13 de 1994 ⁴⁴, considerando que los ferrocarriles nacionales ocuparon un lugar preponderante en la memoria individual y colectiva de las comunidades, como también la importancia de este medio de transporte y su incidencia en el desarrollo tecnológico, económico y social del país, determinó su

⁴⁴ Luego se ratifica mediante el Decreto 0746 del 24 de abril de 1996

declaratoria como “Monumento Nacional”⁴⁵ a las estaciones del ferrocarril, y en virtud de lo anterior y de sus singulares valores estéticos, históricos, testimoniales y documentales (Colcultura, 1994). Esta declaratoria no ha trascendido aún la escala del edificio singular al ámbito del territorio y a las manifestaciones inmateriales que derivaron de la cultura ferroviaria, como una de las cuestiones centrales de esta investigación.

Aparte de la Estación de Medellín, existe un grupo de estaciones representativas a lo largo de la ruta, cuya importancia se encuentra relacionada, bien sea por la ubicación geoestratégica de intercambio comercial de bienes y servicios como enlace con las regiones de explotación minera y agrícola, o por consolidarse, durante casi medio siglo, como estaciones terminales, mientras era superado el paso de la Quiebra y en general por constituirse en hitos arquitectónicos y centralidades territoriales, emplazadas en cruces de caminos y parajes de variada riqueza natural y paisajística. Entre las estaciones más destacadas del itinerario se encuentran: El Bosque, Hatillo, Botero, Santiago, Limón, Cisneros, Sofía, San José del Nus, Caracolí y Puerto Berrío.

La “**Estación El Bosque**”, inaugurada en 1915 y restaurada en 2006, está localizada en las inmediaciones de la antigua finca denominada “Los Baños del

⁴⁵ Hoy Bienes de Interés Cultural de la nación (BICs) según la Ley 397 de 1997, en el Título II, que alude a la definición del Patrimonio Cultural, y que en su parágrafo 1 aclara: “Los bienes declarados monumentos nacionales con anterioridad a la presente ley, así como los bienes integrantes del Patrimonio Arqueológico, serán considerados como bienes de interés cultural”. (Ministerio de Cultura, 1997)

Edén”, por su atractivo natural y la existencia de un lago en su interior. Adecuada por los herederos de la propiedad, como estadero, balneario y lugar de esparcimiento, donde las élites y familias de la Villa podían llegar en tranvía, a caballo, o en coche, por el antiguo carretero del Norte, para pasar un día de campo. Más tarde es adquirida por la nación, cedida y adecuada como Parque Municipal por la Sociedad de Mejoras Públicas con motivo del centenario de la Independencia de Antioquia en 1913, de donde toma el nombre de “Bosque de la Independencia”, hoy Jardín Botánico. En la actualidad este lugar pertenece a la administración municipal y se conserva como un espacio público de reserva natural y centro de investigaciones científicas y eventos culturales, en una zona destinada a espacios recreativos, culturales y educativos de escala metropolitana, como El Parque Norte, El Parque Explora, La Biblioteca de Moravia, El Planetario Municipal, El Parque de los Deseos y la Universidad de Antioquia.



Figura No. 4-41: (Izq.) Estación El Bosque en primeros años de operación. Fuente: Archivo Histórico de Antioquia, (Der.) Estado actual restaurada y sin uso específico. Fotografía del autor



Figura No. 4-42: Figura No. 4-4-43: Postal principios del Siglo XX que recrea el lago del Bosque de la Independencia.: Postal de la época. Fuente: Desconocida.

La “**Estación Bello**”, localizada al norte del valle de Aburrá, formó parte del conjunto de los “Talleres de Bello”, una de las obras de infraestructura y equipamiento ferroviario más grandes del país, emplazada en un predio de alrededor de 10 hectáreas de vías e instalaciones de bodegas, talleres de fabricación, ensamble y mantenimiento de material rodante, zonas administrativas, etc. Es una construcción modesta construida en tapial, que adopta un lenguaje neo-colonial de aleros y corredor perimetrales, actualmente demolida para dar paso a la construcción de la Estación Bello del tren metropolitano de Medellín.



Figura No. 4-44: Estación Bello a la derecha de la imagen emplazada en el conjunto de Bodegas y Talleres de Bello. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto.

Más al norte, en el kilómetro 43, está la “**Estación Hatillo**”, inaugurada el 10 de marzo de 1912, asociada a un cruce importante de caminos que vinculan la región norte y occidente del departamento, y que permitió el intercambio comercial de frutas, ganado y se clasificaba como estación de pasajeros. Es una construcción singular de muros de ladrillo a la vista y estructuras de cubierta en madera, que adopta lenguajes de una arquitectura pre-industrial similar con elementos y sistemas constructivos análogos a los que se adoptaron en los Talleres de Bello.



Figura No. 4-45: Estación Hatillo. Estado actual. Fotografía del autor

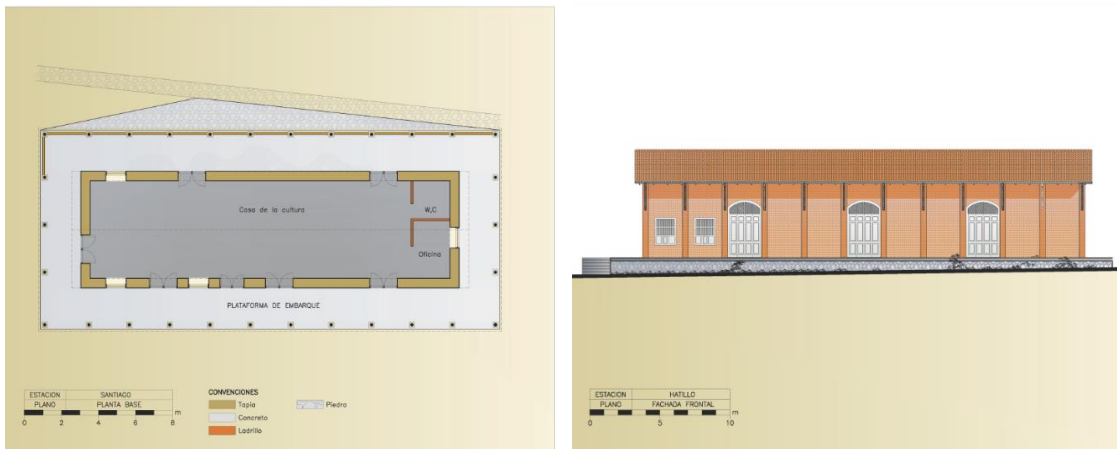


Figura No. 4-46: Estación Hatillo. Planta y elevación frontal de la Estación Hatillo. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura. 2011

Cerrando el trayecto sobre la margen del Río Porce como transición al tramo de montaña que asciende a la Cordillera Central en el llamado “Paso de la Quiebra”, se encuentra la “**Estación Botero**”, que por muchos años sirvió como centro de intercambio comercial, centro de acopio y embarque de ganado que proveía la zona norte minera del departamento. Por varios años, mientras funcionó el carretero norte del valle, y previo a la construcción del Túnel de la Quiebra, sirvió como taller de ensamble de material rodante que era transportada vía carretero desde la Estación Cisneros en el tramo opuesto a la Quiebra de la División Nus.



*Figura No. 4-47: Paraje y Estación Botero en el proceso de construcción de la vía férrea a Medellín.
Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-011-0195*

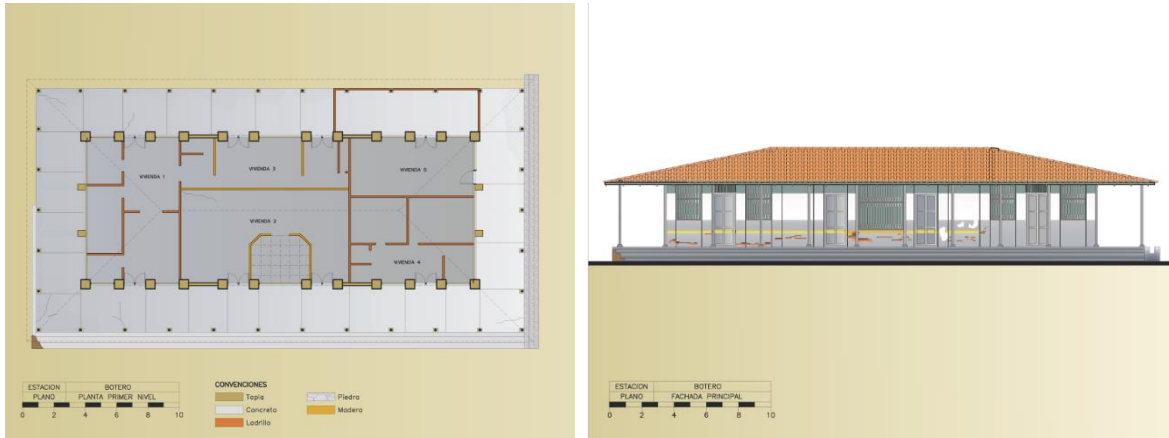


Figura No. 4-48: Estación Botero. Planta y elevación frontal de la Estación Botero. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011

Como antesala a la boca del Túnel de La Quebra y cerrando el trayecto de la División Porce, se encuentra la “**Estación Santiago**”, que también operó como estación terminal y especialmente como campamento de ingenieros y obreros del ferrocarril para la construcción del túnel. Inaugurada en 26 de marzo de 1918, en uno de los parajes más representativos del trayecto por su belleza natural y divisa sobre el Cañón del Porce. Portadora de un valor simbólico alegórico a la historia de la ingeniería antioqueña, que conserva los restos del ingeniero Alejandro López, forjador de los diseños para la construcción del túnel. Hoy restaurada y habilitada como Centro Comunal del Corregimiento.

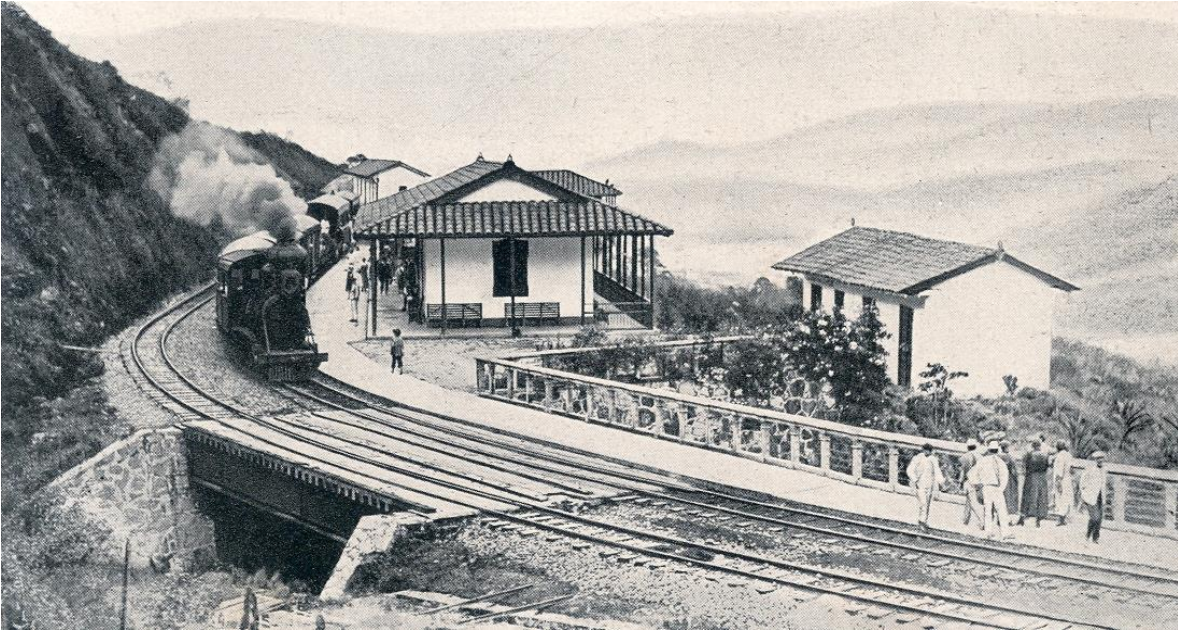


Figura No. 4-49: Estación Santiago en la década de los años 20. Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-011-0195



Figura No. 4-50: Estación Santiago restaurada, 2011. Fotografía del autor



Figura No. 4-51: Estación Santiago. Planta y elevación frontal de la Estación Santiago. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura. 2011

De lado opuesto a la Estación Santiago, y como apertura de la División Nus, se encuentra la “**Estación El Limón**”, en uno de los parajes más visitados y atractivos del ferrocarril por su valor ambiental, natural y pasiajístico, asentado en las ladera este de la Cordillera Central y nacimiento del río Nus. Al igual que la Estación Santiago, fue terminal de carga y pasajeros, campamento de ingenieros y obreros en la construcción del túnel. Su tipología arquitectónica y lenguaje formal responde a los cánones republicanos y guarda una estrecha similitud formal y funcional con las Estaciones de “El Bosque”, “San José del Nus”, y la desaparecida “Estación Villa” en las postrimerías de la Estación de Medellín.



Figura No. 4-52: Paraje de El Limón durante las obras de construcción del Túnel de la Queiebra. Al fondo la Estación y bodegas Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-003-0713



Figura No. 4-53: Estación 'El Limón'. Restauración Julio de 2014. Fotografía del autor

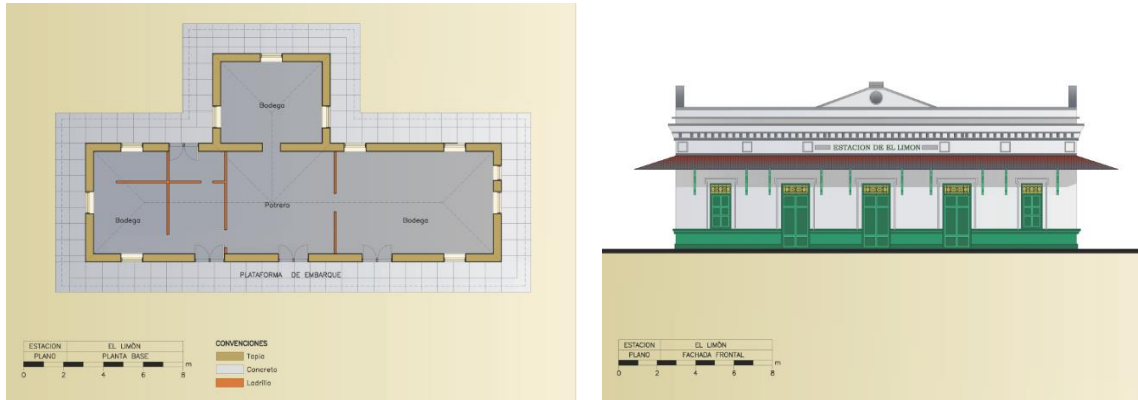


Figura No. 4-54: Estación El Limón. Planta y elevación frontal de la Estación Santiago. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura. 2011

Cerrando el trayecto de montaña sobre La Quebra del Nus, se encuentra la “**Estación Cisneros**”, una de las más importantes en movimiento de carga y pasajeros, por estar localizada en la centralidad del nordeste del departamento. Inaugurada en febrero de 1910 y localizada en el antiguo paraje “El Zarzal”, hoy Municipio de Cisneros, que toma su nombre del ingeniero cubano, gestor e iniciador del proyecto ferroviario en Antioquia. Es una edificación típica de los conjuntos ferroviarios más representativos de Antioquia que retoma elementos tipológicos de construcción en ladrillo con armadura y carpinterías de madera, característicos de los equipamientos de bodegas ferroviarias construidas en la segunda década del siglo XX, como fueron las bodegas en las estaciones terminales de Medellín y Puerto Berrío.



Figura No. 4-55: Estación y Bodegas de Cisneros, 2011. Fotografía del autor

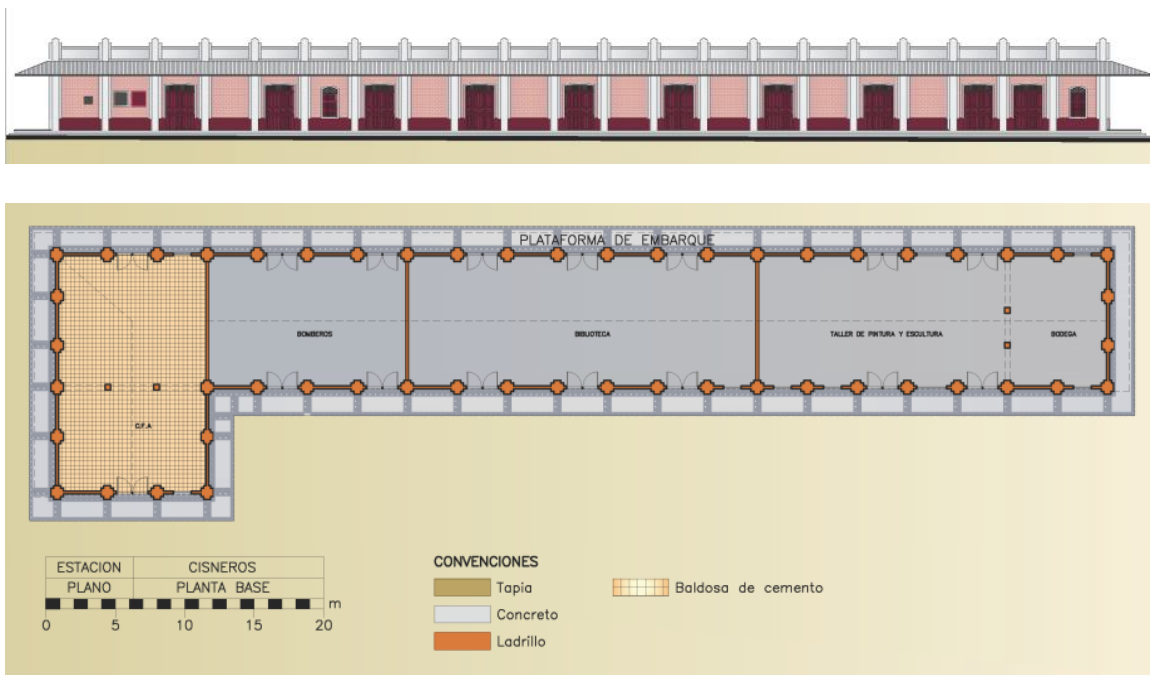


Figura No. 4-56: Estación Cisneros. Planta y elevación frontal de la Estación y Bodega de Cisneros. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.

La Estación “San José del Nus”, situada en el punto medio de la división Nus a 75 km. de Puerto Berrío, se ha consolidado como polo de desarrollo del municipio de San Roque, por su riqueza minera y agropecuaria de caña y ganadería, además de su ubicación estratégica y paso obligado de conexión con los municipios vecinos de San Roque, Maceo y Puerto Berrío, lo cual le confiere una condición privilegiada de centralidad regional de intercambio comercial y de servicios. Sus rasgos tipológicos son comunes a las estaciones de paso, entre otras, por su lenguaje republicano, su planta exenta de una sola crujía, con corredor perimetral y construcción en tapial.



Figura No. 4-57: Estación San José del Nus en su estado actual. Fotografía del autor

Originariamente existió una construcción modesta en madera que servía de parada a los pasajeros y que en 1935 es reemplazada por una edificación en ladrillo y losas de hormigón armado. Está construida en dos plantas con una bodega anexa, y retoma un lenguaje de corte moderno influenciado por los nuevos repertorios de la arquitectura “art-deco” que se venía imponiendo en el puerto marítimo de Barranquilla, enlace con el río Magdalena en la costa atlántica.



Figura No. 4-59: Estación y Bodega Caracolí. Fotografía del autor

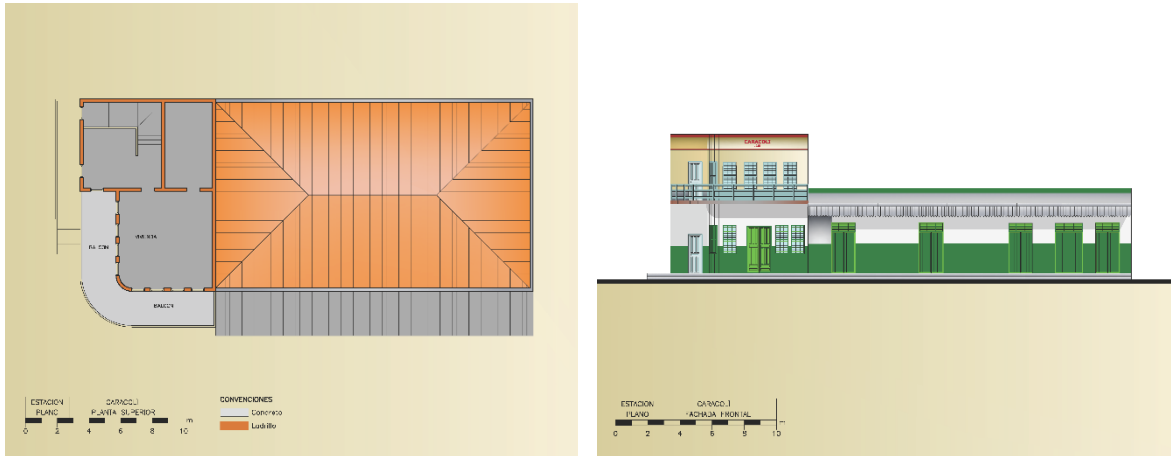


Figura No. 4-60: Estación y Bodega Caracol. Izq, Planta (estado actual Der. Fachada actual. Elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.

Cerrando el trayecto del Nus, sobre el río Magdalena se encuentra la Estación “**Puerto Berrío**”, punto de partida del trazado ferroviario de Antioquia desde sus orígenes con la intención de unir Medellín con un puerto fluvial de enlace con el comercio con Europa y Norteamérica. Su nombre se ha caracterizado por ser un puerto multimodal fluvial y ferroviario, que por su condición de estación terminal, se complementa con el muelle de cargue y descargue, bodegas, talleres, y demás equipamientos de infraestructura portuaria. Como punto nodal de transferencia de pasajeros en los itinerarios y extensas jornadas de navegación a vapor y ferrocarril, se constituyó en un lugar de descanso y estancia temporal de comerciantes y turistas, que con el paso del tiempo generaron una compleja infraestructura hotelera y de servicios, dentro de la que se destaca el Hotel Magdalena, construido por la misma empresa ferroviaria.

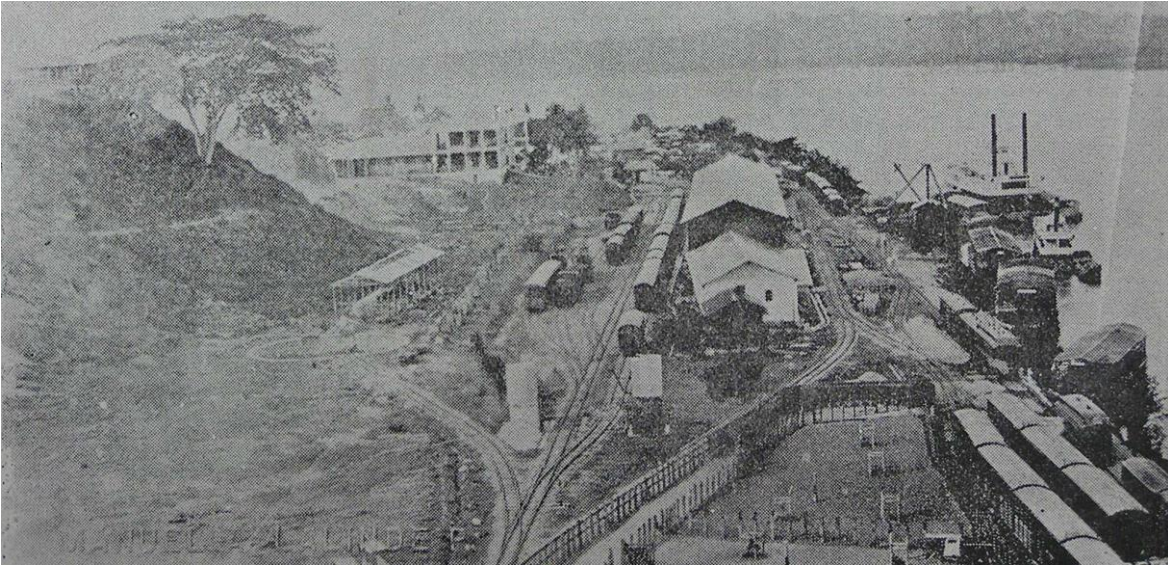


Figura No. 4-61: Puerto Berrío en 1921. Zona de la Estación y del Puerto, al momento de las obras de relleno. Reproducción de Revista Sábado núm. 20, Medellín, 17 de septiembre de 1921, 219.

La estación debe su nombre al gobernador de Antioquia Pedro Justo Berrío, quien siendo presidente del Estado Soberano de Antioquia, obtuvo la aprobación por parte de la Legislatura de la Ley 78 de 1866, que impulsaba la construcción de un camino carretero o de rieles que conectara Medellín con algún río navegable. De esta forma el sitio denominado "Remolino Grande de La Magdalena" en la parte media del río cambia su denominación por el de "Puerto Berrío" mediante el decreto 34 de julio de 1875, año en que dan comienzo las obras, a cargo del ingeniero Cisneros.

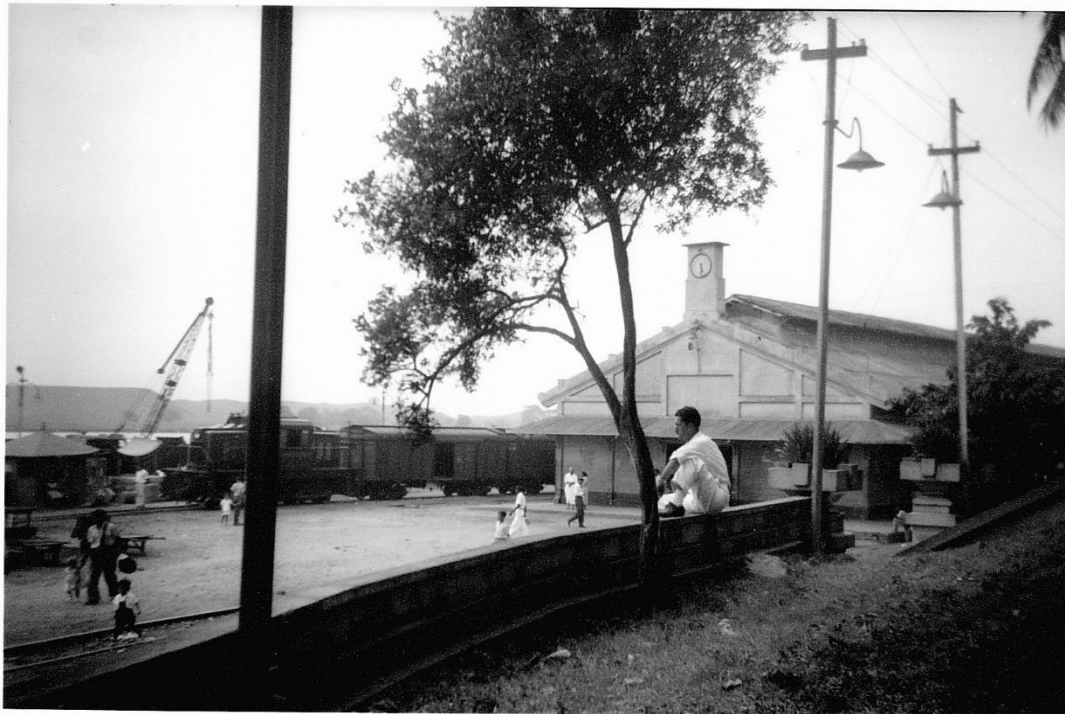


Figura No. 4-62: Vista de la Estación Puerto Berrío desde el Hotel Magdalena, Álbum de la familia Arbeláez Jaramillo, 1949.

La edificación es una construcción de planta libre y tipología industrial de la época, con estructura combinada de hormigón, cerramientos en ladrillo cocido y carpinterías de armar en madera, similar a las construcciones que aún se encuentran en pie en los Talleres de Bello. Combina las funciones de estación y bodega, dispuestas en una sola crujía y orientadas al muelle fluvial. El hotel se construye en una colina que da frente a la estación y es rodeado por la línea férrea a manera de retorno, dado su carácter de Estación Terminal.

4.2.7 Equipamientos complementarios

Como se ha explicado con anterioridad, las estaciones en su conjunto estaban complementados por otros equipamientos que cumplían múltiples funciones vinculadas, en primer nivel, a su naturaleza como sistema de transporte férreo: bodegas, patios de maniobras, mesas giratorias, corrales y embarcaderos de ganado, aprovisionamiento de agua y combustible, talleres de ensamble y mantenimiento; en un segundo nivel, a las infraestructuras de redes y servicios: micro-centrales de energía, acueductos y tele-comunicaciones (telegrafía y telefonía); en un tercer nivel, de alojamiento: en principio, campamentos de obreros e ingenieros levantados con carácter de provisionalidad mientras se avanzaba en la construcción de línea, que más adelante, fueron reutilizados como viviendas por pobladores de los nuevos caseríos o edificios de apoyo administrativo del ferrocarril, también las casas de cuadrillas, como construcciones de un carácter más definitivo, que servían de alojamiento a las cuadrillas de mantenimiento y operación de las locomotoras, y hoteles que funcionaron, en esencia, como estancias de paso a los pasajeros, entre turistas y comerciantes; en un cuarto nivel, se encuentran los equipamientos de servicios a la población, que si bien no forma parte estricta de la funcionalidad y operación de ferrocarril, fueron construidos por la misma empresa como parte de su función social y prueba del impacto que tuvo en el crecimiento y desarrollo urbanístico de los nuevos caseríos, entre los que aparecen edificaciones de salud como profilácticos y hospitales, escuelas, edificios de culto como capillas e iglesias, estaciones de

policía, etc., todas ellas integradas en una nueva concepción de poblado ferroviario que plantea un esquema de centralidades múltiples cívico-religiosas donde la estación adquiere protagonismo.

Hoy día, buena parte de estas estructuras sufren un proceso avanzado de deterioro y en algunos casos, de ruina; también han sido recicladas y destinadas provisionalmente a lugares de habitación, centros comunales, depósitos o instalaciones industriales de carácter privado, etc., que en muchos casos, excepto las estaciones, que ya pertenecen a la nación, son propiedad privada, o han sido vendidos a terceros por el Fondo Pasivo del ferrocarril, que en la liquidación de la empresa, tomó su titularidad. En términos generales, han perdido su función original y no se conoce su destino, por cuanto no se vislumbra ninguna acción por parte de la nación o de sus propietarios, salvo el reciente Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del ferrocarril ⁴⁷ que viene haciendo estudios e intervenciones de restauración en las estaciones de ámbito nacional.

Como complemento a la infraestructura férrea, se construyeron carreteros que conectaban en principio el trayecto de transferencia entre la divisiones Porce y Nus en su fase de construcción, que por más de cincuenta años, reemplazó el paso por el Distrito de La Quebra mientras se decidía y construía el túnel del mismo nombre. Adicionalmente la misma empresa ferroviaria emprendió la tarea

47 El Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del ferrocarril (PNREF) es un programa auspiciado por el Ministerios de Cultura y tiene como objetivo: “Desarrollar un esquema de gestión sostenible para lograr la rehabilitación integral de las estaciones del ferrocarril en el ámbito nacional, y recuperar la importancia que algún día tuvieron dentro de la dinámica social, económica y cultural de las comunidades asociadas.” (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2012) Dentro de las 72 estaciones declaradas BIC nacional en el departamento de Antioquia, se están restaurando a la fecha las Estaciones de El Limón y Caracolí.

de construcción de vías que comunicaban las zonas de explotación agro-pecuaria y mineras, caseríos y municipios cercanos, como medio alternativo y de transferencia para el intercambio comercial de insumos y productos y movimiento de pasajeros en doble vía.

En el estudio de caracterización y titularidad de predios (Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, Municipio de Cisneros, & Municipio de Santo Domingo, 2013, 128)⁴⁸, se clarificó que la propiedad de la vía férrea y los vestigios arqueológicos que hacen parte de su infraestructura como muros de contención, bases de puentes, obras de drenaje, giratorias, patios de maniobra, así como los otros elementos infraestructurales y de superestructura de la vía férrea que están prestando su función original, son de propiedad de la nación, en cabeza del Instituto Nacional de Vías (INVIAS); igualmente los bienes inmuebles y vestigios de edificaciones en pie identificados en el inventario realizado.

La zona de retiro definida a lado y lado de la vía es de 20 metros a partir de su eje, y se encuentra ocupada a lo largo de todo el trayecto, ya sea por ampliación de potreros de las fincas colindantes, por establecimientos de cultivos o potreros, o por asentamientos de pequeñas unidades de vivienda de carácter informal,

48 Se refiere al Convenio de Asociación No. 174-2013 celebrado entre el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, los municipios de Cisneros, Santo Domingo y la Universidad de San Buenaventura, financiado con recursos del IVA de la telefonía móvil y evaluado y avalado por el Ministerio de Cultura. De dicho convenio se han derivado tres proyectos de: inventario de patrimonio arqueológico industrial y ferroviario y fortalecimiento de los grupos de vigías del patrimonio y museo ferroviario, asociados al trayecto del ferrocarril de Antioquia y comprendido entre las Estaciones de Botero y Cisneros de los municipios de Santo Domingo y Cisneros respectivamente. Este proyecto tiene origen en la presente investigación y se adscribe a convenio marco de cooperación interinstitucional entre la Universidad y los Municipios del corredor férreo, que viene liderando la línea de investigación "Memoria, identidad y cultura" de la Facultad de Artes Integradas en la coordinación general del autor.

generando asentamientos ilegales en algunos tramos cercanos a los conjuntos ferroviarios.

El conjunto de instalaciones de talleres más importante que se conserva, aún con buena parte de su equipamiento técnico, son los Talleres de Bello, que ocupan alrededor de 10 hectáreas en patios de maniobras y edificaciones para la fabricación y mantenimiento del material rodante. Un conjunto que ha sido cedido al Municipio de Bello para la creación de un Centro de Formación en Artes y Oficios y administración pública, actualmente en proceso de gestión.

Otro conjunto de la envergadura de los Talleres de Bello fue el que configuraba la manzana de la Estación de Medellín, hoy ocupado por el Centro Administrativo la Alpujarra como sede del Gobierno Departamental y Municipal, de la que se conservan sólo la “Casa Redonda” (talleres de mantenimiento de las locomotoras), reciclado como sede del Instituto para el Desarrollo de Antioquia y una fracción de las bodegas de café y estación (restaurados para su uso como Centro Cívico y Cultural).



Figura No. 4-63: Patio de maniobras en Talleres de Bello. Fotografía del autor



Figura No. 4-64: Instalaciones en Talleres de Bello. Fotografía del autor



Figura No. 4-65: Instalaciones en los Talleres de Bello. Fotografía del autor



Figura No. 4-66: Oficinas y ámbitos externos de los Talleres de Bello. Fotografía del autor



Figura No. 4-67: Cobertizo Taller de Diésel en Talleres de Bello. Fotografía del autor



Figura No. 4-68: Tanques de aprovisionamiento de agua en paradas del ferrocarril. Fotografía del autor



Figura No. 4-69: Infraestructura de acueducto en paradas del trayecto del Nus. En muchos casos mantienen su uso como acueductos veredales en paraderos y asentamientos del ferrocarril. Fotografía del autor



Figura No. 4-70: Ruinas de bodegas en Estaciones Barbosa y Botero Fotografía del autor



Figura No. 4-71: Restaurante y Hotel en la conjunto de la Estación 'El Limón'. Fotografía del autor



Figura No. 4-72: Izq.) Casa de ingenieros (Der.) Central Hidroeléctrica en el sitio de La Quebra de la Estación 'El Limón'. Fotografía del autor



Figura No. 4-73: Casa de cuadrillas, hoy comando de Policía en Cisneros. Fotografía del autor



Figura No. 4-74: Centro de Salud o profiláctico, hoy vivienda privada en Cisneros. Fotografía del autor



Figura No. 4-75: Capilla de El limón. Actualmente en uso. Fotografía Carlos Orozco.

4.2.8 El reto de una nueva ingeniería

Con el auge de la minería y el protagonismo del ferrocarril de Antioquia se dan las condiciones y necesidad de crear la Escuela Nacional de Minas en Medellín en 1897, que permitió formar ingenieros civiles y de minas que paulatinamente se fueron integrando a las tareas especializadas de la minería, el diseño y construcción de las obras civiles y de infraestructura, que centraron su atención en la construcción del ferrocarril. Aunque las concesiones de contratación para las obras iniciales del ferrocarril privilegiaron, en principio, la participación de ingenieros y especialistas extranjeros, en razón de su conocimiento y experticia, vale la pena resaltar el meritorio trabajo del ingeniero Alejandro López, uno de los primeros ingenieros egresados de dicha institución, a raíz de la construcción del Túnel de la Quebra.

López, presenta su tesis de grado como ingeniero civil y de minas: “El paso de la Quebra en el ferrocarril de Antioquia” en 1899, avalada por el entonces rector de la Institución Pedro Justo Berrío, quien además de haber sido su presidente de tesis, fue su mentor y fiel inspirador de la obra. Este texto hace un estudio comparativo de las propuestas, que en su momento, habían sido presentadas por empresas e ingenieros extranjeros, entre los que se encontraba el mismo F.J. Cisneros, con la idea de superar el infranqueable paso de la Quebra por la Cordillera Central, en la transición de las divisiones del Porce y Nus.

López, hace una evaluación técnica y económica de las diferentes alternativas presentadas y plantea una intermedia que permite ser elegida para su construcción.

El túnel que finalmente se construye tiene una extensión de 3742 metros, y fue puesto al servicio en 1929, como una de las obras más importantes de la ingeniería de la época en Antioquia y la nación, junto con el Puente de Occidente sobre el río Cauca y el Muelle de Puerto Colombia en la costa Caribe. Una obra emblemática para el departamento y la nación, especialmente por lo que representó para el desarrollo económico, tecnológico, industrial, agrícola y minero del departamento, al generar un paso expedito a la con el río Magdalena. Se suma a esta titánica obra el esfuerzo y sacrificio de ingenieros y obreros que a lo largo de la ruta, por las dificultades del terreno y las condiciones selváticas del medio, debieron superar, con el consabido número de muertes ocasionados por enfermedades tropicales ⁴⁹ y accidentes de trabajo, que al final, son la evidencia de una obra magna de la ingeniería que en razón de los limitados recursos técnicos de la época dieron cuenta de su materialización.

49 Según el periódico oficial del ferrocarril de Antioquia, órgano informativo de la empresa fundado en 1892, en su apartado especial de sanidad y servicio de hospitales, la malaria es la enfermedad más recurrente entre los obreros especialmente en los primeros años de construcción de la obra, dadas las condiciones malsanas del territorio que atravesaba. Otra enfermedad común que causaba la muerte era la llamada fiebre del tuntún o anemia tropical, común en los climas cálidos.

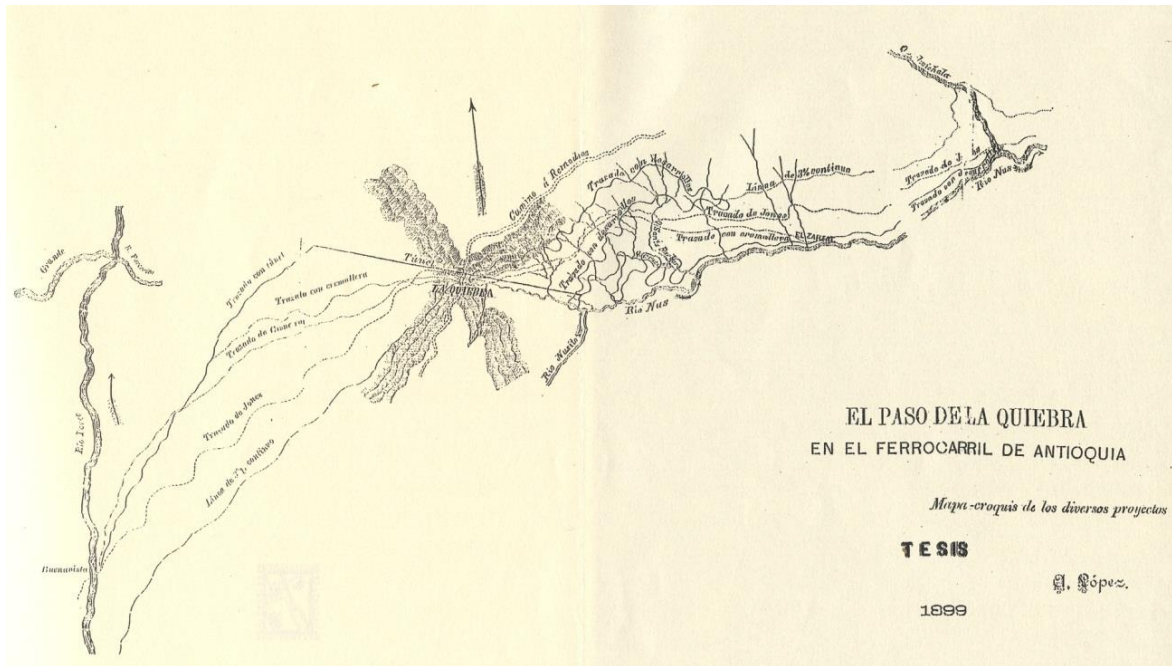


Figura No. 4-76: Trazado del Túnel de la Quebra elaborado por el Ingeniero López (López, 1899).



Figura No. 4-77: Registro de las obras de construcción del ferrocarril en la difícil topografía Antioqueña. Foto de archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia



Figura No. 4-78: Bocas del Túnel de la Quebra. Foto del autor



Figura No. 4-79: Puentes en estructura metálica del ferrocarril. Foto del autor

5 UN ACERCAMIENTO AL MODELO DE GESTIÓN

5.1 EL CONCEPTO DE GESTIÓN Y SU ARTICULACIÓN CON EL PATRIMONIO CULTURAL COMO BASE DEL DESARROLLO

En materia de gestión patrimonial, como del patrimonio en sí mismo, no existe un desarrollo teórico que permita reconocer líneas o algún cuerpo doctrinal, y por tanto debe fundamentarse en la teoría de la historia, de la conservación, de la restauración, entre otras, y, en términos más complejos, la teoría de las ciencias sociales, especialmente por su concepción holística, inter y transdisciplinar.

En la perspectiva de la gestión patrimonial como rédito social, García Canclini, (1989), plantea cuatro paradigmas:

- **Tradicionalismo sustancialista:** Se concentra en el valor que tienen los bienes en sí mismo, por ello su conservación es independiente de su uso actual.
- **Mercantilista:** Se centra en el valor económico del patrimonio, ya sea porque puede ser redituable o por ser un obstáculo al progreso.
- **Conservacionista y monumentalista:** Se orienta hacia la exaltación de los valores nacionales y su representación simbólica y es objeto de las acciones del estado
- **Participacionista:** Concibe el patrimonio y su percepción en relación con las necesidades globales de la sociedad, a las demandas previstas de los usuarios.

El concepto de gestión entendido en su acepción participacionista alude a toda acción(es) y proceso(s) humano(s) encaminados a la obtención de un fin determinado, que llevado al asunto del patrimonio cultural, se asienta en la idea de la activación o puesta en valor de bienes de interés cultural desde una perspectiva integral, que incorpore sus valores esenciales, apropiaciones y significaciones, en un diálogo armónico y abierto entre la memoria y los imaginarios de las sociedades que lo heredan. En términos prácticos alude a las técnicas e instrumentos que facilitan el desarrollo cultural, y se constituye en el lugar común de redes de trabajo concertado con capacidad de desarrollar proyectos y acciones de planificación, administración, evaluación y control social del patrimonio.

Hasta mediados de la década de los 80, la gestión del patrimonio estuvo centrada en las acciones legales, político y administrativas normalmente asociadas al diseño, planeamiento y control urbanístico de los bienes de interés cultural, con acento en sus valores formales, contextuales e históricos, aportando exiguos recursos del fisco en el manejo e intervención de algunos de estos bienes. Hoy, el panorama ha cambiado, incorporado nuevos conceptos de gestión que derivan de los planes especiales de manejo y protección patrimonial articulados y ajustados al componente patrimonial de los planes de ordenamiento territorial, políticas culturales que buscan una mirada más integral del patrimonio en el marco de nuevos modelos de gestión estratégica, clústeres, entre los más representativos, con inclusión de los actores sociales y entes público-privados. Un camino en construcción que se surte de procesos participativos de educación, difusión, promoción, y autogestión de los patrimonios locales, como una estrategia, no sólo

de ordenamiento territorial, sino de desarrollo social y económico de las comunidades portadoras.

Como antecedente, y en un escenario más amplio de discusión, la UNESCO ha venido promoviendo, desde la Conferencia intergubernamental sobre políticas culturales para desarrollo (1998), la idea de la cultura como base del desarrollo, en cuyo preámbulo recuerda al “Decenio Mundial para el Desarrollo Cultural” con la afirmación e intensificación de las identidades culturales, la ampliación de la participación civil en la vida cultural y la promoción de la cooperación internacional. Todo ello cobijado por la idea del respeto y reconocimiento a la diversidad cultural, asunto, para el caso, connatural a los itinerarios culturales. Algunos de los principios que determinaron las políticas y que son vinculantes con la gestión del patrimonio cultural son: la interdependencia entre la cultura y el desarrollo sostenible, los procesos democráticos de inclusión y participación ciudadana en la vida cultural, el diálogo intercultural como condición para la coexistencia pacífica, el desarrollo de la creatividad cultural, el equilibrio armónico entre cultura y desarrollo y la defensa de las culturas locales y regionales, sin que se vean opacadas por la cultura de la globalización. Principios que finalmente se han constituido en objetivos de políticas culturales para el desarrollo y que han sido carta de navegación de los gobiernos para el nuevo milenio.

Un ingrediente novedoso en los objetivos que se plantea la Conferencia (1998) y que enriquece la mirada tradicional de la gestión cultural, centrada en el marketing del patrimonio, se fundamenta en la promoción de la creatividad y la participación

en la vida cultural. Participación, entendida para todos los actores claves en todos los escenarios posibles, lo que determina una versión de la gestión como proceso social interdependiente y en permanente construcción.

La gestión entonces se constituye en un acto político y por tanto en un escenario democrático de diálogo de saberes e intereses, centrado en la activación de memorias e identidades para el desarrollo humano como acto creativo, en interacción armónica y sostenible con el territorio, la comunidad y la cultura. Como acto político implica la toma de decisiones y por tanto la creación de espacios de participación amparados en la equidad e inclusión social y la prevalencia del bien común sobre el interés particular. En esta perspectiva y parafraseando a Criado-Boado & Barreiro, (2013)

(...) la gestión integral del patrimonio forma parte de la pragmática de una ciencia pública porque es un escenario en el que se destilan, precipitan y posibilitan los cruces e interrelaciones entre racionalidades sin que dichas interrelaciones estén marcadas por el dominio de unas sobre otras.

Con ello demuestra el autor que la confluencia de estas racionalidades, discursos, intenciones y expectativas de los diferentes agentes y actores, exigen la estructuración de mecanismos de participación pública más allá del consumo y contemplación como fin, y abogan por una gestión como medio para generar conocimiento, identidad y apropiación social.

La gestión del patrimonio debe responder, en términos prácticos a tres cuestionamientos básicos: ¿Que queremos gestionar?, ¿quienes participan?, y ¿como se puede lograr?, El qué, responderá a las evidencias y manifestaciones que forman parte del acervo cultural y que son legitimadas por las comunidades como patrimonio cultural; Quiénes, son los sujetos sociales que actúan como actores y agentes multiplicadores que hacen posible el reconocimiento de ese patrimonio; El cómo, atenderá a los modelos, procesos, técnicas y mecanismos de control necesarios para la activación y apropiación social del patrimonio, base para el desarrollo humano. Procesos que llevan implícito los medios para acceder a la financiación y administración de los recursos.

Las sociedades multiculturales y globalizadas se enfrentan hoy día a un nuevo reto de la gestión que deberá superar las contradicciones entre los modelos neoliberales de estandarización de la cultura, entrecruzados con preocupaciones emergentes de escala regional, localista e identitaria que promueven el reconocimiento de las tradiciones, lo que obliga a encontrar fórmulas consensuadas y negociadas. Es allí donde aplican estrategias como el diálogo abierto de saberes y la confluencia armónica entre el discurso oficial y las versiones locales.

Al cruzar el concepto de la gestión patrimonial con el del núcleo y pregunta problemática que ha motivado la reflexión y la idea del ferrocarril de Antioquia como categoría patrimonial de itinerario cultural, afloran, el lugar común (valores de conjunto compartidos) y los vínculos (redes de intercambio y cooperación),

como recursos, capacidades⁵⁰, a manera de potencialidades y oportunidades, que son inherentes al paisaje y espacio del itinerario en su dimensión más abarcante. Abarcante en el sentido incluyente de los actores claves e intereses comunes, como agentes de integración y transformación, y de otro lado, en la versión más utilitarista, como “recurso para vivir” (García, 1998), toda vez que se trasciende la escala de lo local a escalas supra-regionales, en la búsqueda incesante de lugares comunes de diálogo y participación. En la misma línea de pensamiento, surge la contradicción de Prats entre el patrimonio local como “foro” abierto a nuevos retos, y “bunker”, como círculo cerrado y limitante.

Uno de los objetivos de la Carta Internacional de Itinerarios Culturales incorpora la perspectiva de la gestión cuando establece la necesidad de “plantear los mecanismos fundamentales para desarrollar el conocimiento, la valoración, la protección, la conservación y la gestión de los Itinerarios Culturales” (ICOMOS, 2008), donde la gestión, más allá de un fase del proceso debe convertirse en un agente catalizador y dinamizador. Como ciencia práctica debe apuntalarse en el método científico, lo que se corrobora fielmente en su naturaleza sistémica y holística. Debe asumirse como un proceso transversal y transdisciplinar, que por su condición dinámica e interpretativa, es sujeto de renovaciones, transformaciones, apropiaciones y significaciones, como lo ha podido demostrar

⁵⁰ Sen no habla de capacity, sino de capability. Ambos términos significan capacidad en inglés, pero mientras el primero se refiere a la habilidad para realizar algo, pero de algún modo ya desarrollada o demostrada (como puede ser la capacidad de correr cien metros en diez segundos para un atleta), capability supone más bien una habilidad no desarrollada o efectivamente realizada. La primera es una capacidad actual; la segunda, potencial (Groppa, 2004,.7).

esta experiencia en las acciones y procesos de participación, propios de coyunturas políticas, económicas y socio-culturales de cada momento histórico.

La gestión como proceso de activación del itinerario, es el todo y no una fracción del proceso. Cuando se investiga, se valora y se interviene, sea cual fuese el orden en la fase del proceso, se está haciendo gestión del itinerario en la activación de los valores compartidos, y especialmente en los procesos sociales de construcción y consolidación de la memoria e identidad como estrategia para el desarrollo.

Si bien la comunidad científica y el Comité Internacional de Itinerarios Culturales no ha desarrollado una reflexión teórica y epistemológica en torno a la gestión patrimonial de los itinerarios culturales, en cambio sí ha logrado identificar los elementos definitorios y prácticos, que de paso guardan una relación muy estrecha con los principios antes mencionados del patrimonio como base para el desarrollo.

5.2 ANTECEDENTES EN LA GESTIÓN DE RUTAS TURÍSTICAS E ITINERARIOS CULTURALES FERROVIARIOS: EXPERIENCIAS DE ACTIVACIÓN Y RESIGNIFICACIÓN

Son escasos los modelos estructurados de gestión de itinerarios culturales asociados a vías férreas en el mundo de la escala y naturaleza del ferrocarril de Antioquia, por tratarse en la mayoría de los casos, de experiencias de rutas turísticas que fomentan o vinculan paisajes y recursos patrimoniales con valor histórico y cultural, pero que no reflejan procesos vinculantes de apropiación social en el contexto integral del territorio como expresión de la cultura.

Dentro de los ejemplos de itinerarios ferroviarios reconocidos desde la perspectiva ICOMOS con nivel de declaratoria como Patrimonio Mundial, referidos en el apartado 3.1.22 del presente documento, se encuentran los ferrocarriles de alta montaña de la India y el ferrocarril Rético de los ríos Albula y Bernina. El primer caso corresponde a un modelo de gestión con manejo exclusivo del Ministerio de ferrocarriles y oficinas subsidiarias, encargados de financiar y administrar los recursos para la intervención de los bienes asociados a las edificaciones de los conjuntos ferroviarios, el corredor férreo, con todas sus obras de infraestructura civil (plataformas, puentes y túneles). Son rutas históricas y emblemáticas del desarrollo tecnológico y del transporte en el reto de colonización y asentamiento de las zonas de alta montaña en la India, en estrecha relación con el paisaje natural y las costumbres de la región, en sus dinámicas de intercambio y de vida.

Su conservación ha permitido mantener la traza original e infraestructura, pero existe un vacío en la gestión integral, por cuanto se ha centrado sólo en la funcionalidad y mantenimiento de las rutas y en la protección legal de los predios y bienes asociados a ella, lo que no ha permitido establecer nexos de apropiación comunitarios que promuevan la interacción y afianzamiento en doble vía de la memoria ferroviaria del itinerario. No por ello ha perdido su reconocimiento y valor patrimonial como pieza de la arqueología industrial ferroviaria de la India y de paso como atractivo turístico vinculante con el paisaje cultural Himalayo. Al igual que muchos otros ejemplos de trenes turísticos en el mundo su gestión se queda en el valor funcional y utilitario de la ruta, dejando de lado el rédito social, cultural y económico en las comunidades portadoras de su memoria.

El segundo caso del ferrocarril Rético de los ríos Albula y Bernina, posee una condición singular de ruta transnacional entre los países de Suiza e Italia, que comparten un paisaje natural y antrópico común y se constituye en uno de los íconos de desarrollo de la ingeniería de la época para los ferrocarriles de alta montaña en Europa, con atributos naturales propios del paisaje transalpino lo que le da un valor de conjunto excepcional técnico, arquitectónico y medioambiental en armonía con los paisajes que atraviesan. Son rutas operadas por entidades público privadas que ofrecen recorridos y paquetes turísticos que resaltan sus atributos y singularidades.

En el escenario latino-americano se cruzan antecedentes de proyectos ferroviarios con una historia común de momentos de florecimiento en estrecha relación con el

desarrollo de la industria, el comercio y el turismo, opacados por fluctuantes factores geopolíticos y administrativos que, como en el caso de los ferrocarriles en Colombia, llegaron a ser obsoletos y poco competitivos con el transporte automotor. Quedan algunos ejemplos de ferrocarriles de montaña, que si bien no tienen la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad, son reflejo de momentos históricos de desarrollo industrial y comercial que se han conservado como rutas de atracción exclusivamente turísticas, que han desconocido su importancia y vínculo con las comunidades y poblaciones portadoras de su memoria.

Casos excepcionales como la ruta lineal bi-nacional del ferrocarril de Arizona, catalogada como corredor histórico de transporte, no propiamente como itinerario o paisaje cultural, por sus contenidos de arqueología industrial con patrones regulares de asentamiento, portador de valores naturales, escénicos, culturales y recreativos, con un ingrediente de herencia común entre México y Estados Unidos, que se constituyó, en la década de los 90, como “un proyecto binacional de investigación histórica, preservación y desarrollo turístico, conocido como Los Caminos del Río” (Castillo, 2004, 116). En este caso es posible hablar de un modelo de gestión integral de carácter interdisciplinario, participativo con una proyección y desarrollo a largo plazo. Plantea un modelo de cogestión público-privado involucrando actores instituciones, de gobierno, empresarios, ONGs de ambos lados de la frontera con un objetivo común de conservación, estudio y apropiación de los recursos culturales y naturales a lo largo del corredor y el río. Un modelo compartido con otros dos proyectos de corte bi-nacional como el Camino Real de Tierra Adentro y el Camino Real Misionero. Este modelo ha

servido de referencia para estudiar otros corredores ferroviarios en las zonas fronterizas de las dos naciones, con un aporte singular de liderazgo a partir de grupos de académicos, ferro-aficionados, ONGs y funcionarios públicos.

Uno de los factores determinantes en los procesos de sensibilización a empresarios para el apoyo al proyecto fue el concepto de *corredor de herencia binacional*, que ha motivado la creación de concesiones con participación conjunta de empresas y operadores ferroviarios de los dos países. Los procesos de identificación, evaluación, interpretación y preservación se apoyan en elementos metodológicos de la geografía cultural y de los modelos promovidos por las instituciones que protegen el patrimonio cultural.

La propuesta ha permitido promover sentimientos de apropiación e identidad comunes entre los pobladores de la ruta y ampliar su visión local de territorio por una de escala regional, invocando de paso, el consenso, cooperación y capacidad de gestión para atender sus problemas y necesidades. En esa misma medida, se hace necesario revisar los modelos de administración pública, planificación, normativa y gestión local del territorio enfocado al área regional y bi-nacional, que permitan el manejo integral de los recursos naturales y culturales propios del corredor de herencia cultural. La aplicación de esta estrategia, si bien permite a las comunidades reconocerse en los valores de conjunto compartidos, implica el desarrollo de actividades de turismo cultural y conservación histórica que van de la mano con la revitalización económica del corredor, en este caso, como consecuencia y no como premisa.

Una de las dificultades de este modelo y que han limitado su alcance es, en virtud de su condición de corredor bi-nacional, la incompatibilidad de los sistemas, uno centralizado y el otro descentralizado. Al final un factor determinante para garantizar la protección y activación de estos corredores depende de su implicación a los pobladores.

5.3 LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN Y CO-GESTIÓN DESDE LOS ACTORES

Uno de los mayores activos de los itinerarios culturales, más allá de sus contenidos, son la capacidad de convocatoria hacia las comunidades, siempre y cuando esta no sea un asunto exclusivo del pasado histórico y de la nostalgia, sino de procesos de reinterpretación, afirmación y consolidación de identidades. Lo que para el ICOMOS (2008) representa un lugar común de fecundación múltiple e intercambio multidimensional con valores de conjunto compartidos, nos remite a los actores en el sentido más amplio, democrático y antropológico de la palabra, y tras ello, a procesos de participación que contribuyan indefectiblemente a su activación como alternativa de gestión.

Así pues, un primer elemento que convoca a los actores nace de la condición patrimonial del itinerario cultural como proceso de legitimación social, y un segundo a su potencial como instrumento de acción. Su categoría de itinerario lo hace un contenedor de paisajes culturales, con una capacidad ilimitada de integrar territorios y las prácticas culturales de intercambio multidimensional en un espacio compartido. Se ha podido demostrar a través de los elementos y manifestaciones que integran la ruta del ferrocarril de Antioquia, como ha trascendido su naturaleza material de arqueología industrial ferroviaria, más allá de sus estaciones, conjuntos, vías, obras de ingeniería y material rodante, por una versión incluyente

de las comunidades y sus formas de interacción con el espacio cultural y antrópico, como valor supremo.

Surge la idea de trascender, lo que Prats (2005) plantea en la doble connotación de la gestión del patrimonio local, que establece un contraste entre la opción *narcotizante y excluyente*, como amenaza, por la de un *foro abierto a la reflexión social poliédrica*, que convoca a la participación como oportunidad y escenario de representación. Es ahí donde la puesta en valor se constituye en activación y por tanto en acción concreta. La gestión se convierte en un proceso de negociación entre los poderes políticos y fácticos con las comunidades, no sólo como portadoras de la memoria, sino como agentes activos animadores y potenciadores de identidad. La instrumentalización es gobernada por tres estadios a manera de premisa universal, que Prats aplica como reglas gramaticales, como son: **la selección** (en este caso, la identificación y recreación del discurso a partir de los elementos y manifestaciones representativas del itinerario); **la ordenación**, como proceso de articulación (que permite el diálogo compartido entre la versión oficial y los imaginarios locales con la memoria y el espacio cultural), y **la interpretación** como sinónimo de activación o puesta en valor del itinerario, siempre y cuando se constituya en una operación instrumental exenta de privilegios, comúnmente otorgados a los poderes políticos y fácticos pre-establecidos, que terminan por imponer las reglas del juego y entregar un discurso patrimonial aparentemente acabado.

El asunto más complejo del proceso de participación radica en la interacción entre los poderes políticos y la sociedad, incluidos en ella los actores claves, representados en los líderes, las instituciones, los gremios y organizaciones público-privadas. La categoría conceptual de itinerario cultural como objetivo común, permite generar consensos y acuerdos en los desacuerdos, estableciendo un discurso compartido que deberá ser legitimado socialmente.

La realidad nos lleva a reconocer, en la mayoría de los casos, que los poderes políticos y de gobierno son los que validan el discurso patrimonial y sus activaciones, en competencia con el rigor académico y científico de los técnicos y especialistas, que en teoría, certifican su legitimidad de cara a la gestión social, el acceso a los recursos y su estatus. La investigación acción, en el marco de la participación, es una herramienta necesaria para hacer concurrente los discursos e intereses, máxime cuando se trata de procesos interdependientes y no excluyentes. No es posible hablar del patrimonio cultural si no se inserta en las políticas de gobierno, la ley de cultura, los planes de ordenamiento territorial, los planes de desarrollo locales y las necesidades y capacidades de la población.

La experiencia piloto del convenio marco entre los municipios de corredor férreo, las comunidades, las instituciones y la academia, ha permitido conciliar todos estos discursos en una ruta común del itinerario cultural como epicentro de diálogo, y de esta forma, determinar líneas de acción y proyectos orientados al fortalecimiento de la memoria y cultura ferroviaria. Como punto de partida se generan procesos de reconocimiento e inventario de las evidencias, elementos y

manifestaciones que forman parte integral de itinerario, acompañado de procesos de formación y fortalecimiento de nodos de vigías de patrimonio, cuyo lugar común son los valores compartidos. Reconocerse no solamente desde los ámbitos locales, sino en la perspectiva del territorio y la región como paisaje y espacio dinámico de interlocución y fecundación cultural.

La estrategia de generar escenarios de formación en los temas asociados al patrimonio cultural, la historia local, la arqueología industrial ferroviaria, los temas ambientales y paisajísticos, etc. son el insumo para generar espacios de sensibilización y de retroalimentación en los grupos participantes, con la idea de activar los imaginarios de identidad y de paso desarrollar su capacidad de acción como multiplicadores del discurso patrimonial.



Figura No. 5-1. Talleres participativos con grupos de vigías de patrimonio en las Estaciones de El Limón y Cisneros. Fotografía del autor

Para el caso, la experiencia de los tres proyectos desarrollados en el convenio específico de asociación entre el Instituto de Cultura del departamento de

Antioquia, las alcaldías de los municipios de Cisneros y Santo Domingo, y la Universidad de San Buenaventura, ha permitido generar espacios de encuentro y participación comunitarios de cara a los procesos de activación del itinerario. Los inventarios de bienes inmuebles asociados a los conjuntos ferroviarios, complementados con los vestigios de la arqueología industrial ferroviaria; la creación de un museo ferroviario y comunitario con contenidos asociados al itinerario en su escala regional, que ha facilitado el diálogo entre la memoria histórica y los imaginarios, los mitos y realidades; y el trabajo paralelo de formación y fortalecimiento de vigías del patrimonio con énfasis en la categoría del itinerario cultural, han permitido movilizar a los actores sociales, políticos e institucionales en un primer momento de aprestamiento a la fase de gestión integral del itinerario.

Esto nos abre una tendencia a orientar el modelo de gestión desde la perspectiva participacionista, entendida como proceso de descubrimiento y fortalecimiento de las capacidades que las comunidades y actores claves pueden desarrollar en los procesos de selección, ordenación e interpretación del itinerario cultural. Se plantea como un ejercicio pedagógico, y de educación patrimonial que se construye propedéuticamente en la ruta del reconocimiento, la creación y la acción. Reconocerse en la experiencia compartida del espacio cultural desde la memoria, imaginarios y prácticas cotidianas que permita construir un discurso patrimonial cargado de apropiaciones y significaciones, capaz de defenderse de agentes perturbadores con excesos de utilitarismo y mercantilismo, que pongan en riesgo la integridad de los valores que han sido validados. Un discurso que se

vuelve autoinmune en su esencia sin caer en el conservacionismo a ultranza, que no se niega a recargar permanentemente sus contenidos y formas de apropiación, justamente por la naturaleza social y cultural, y por ende, dinámica, compleja y multidimensional.

Un segundo elemento que interviene en los procesos de participación es la co-gestión, es decir la capacidad que tienen los actores de participar democráticamente en un ambiente de diálogo y concertación equiparando las voces en un mismo nivel de atención e inclusión. No hay que olvidar que la mayoría de las evidencias y manifestaciones que derivan del itinerario son de interés público, y por tanto están sujetas a direccionamientos en las políticas culturales, territoriales y de gobierno, normatividad y manejo de recursos en las diferentes escalas regionales, máxime que se trata de un itinerario cultural, lo que obliga a pensar estrategias de participación como un foro abierto permanente.

En resumen, toda acción de gestión deberá involucrar procesos de movilización y transformación social, teniendo en cuenta que la activación involucra dos actores protagónicos: el poder político y la sociedad; lo que obliga a establecer, escenarios de negociación, sujetos por naturaleza a la existencia de un grupo plural de actores con un interés y objetivo comunes. Para el caso de los itinerarios culturales, es un interés que se construye colectivamente a manera de discurso patrimonial compartido, que es la base de toda acción individual o colectiva. Por lo tanto, más allá de las dinámicas inherentes a la gestión, como ciencia práctica,

están las creaciones y representaciones que se construyen desde los colectivos sociales, directa o indirectamente tocados por un patrimonio compartido.

Cruzando el tema del itinerario cultural con las estrategias como la gestión participativa, se advierte la necesidad de los agentes culturales extensivos a los sociales, cuya misión consiste en develar, de los imaginarios, apropiaciones y significaciones locales, las necesidades y capacidades de los grupos sociales en su estrecha relación con el territorio y paisaje cultural. En esta medida el patrimonio adquiere sentido más allá de su dimensión material, y se convierte en un organismo vivo capaz de animar la creación y construcción de discursos patrimoniales en convivencia con el espacio vital de interacción social.

Algunos autores como Ander-Egg se extreman en la versión participacionista al punto de otorgar a las comunidades autonomía y capacidad exclusiva de autogestión, pero para que sus voces puedan tener eco en los diferentes escenarios políticos e institucionales de gestión cultural y territorial, se precisa del encuentro de conocimientos, técnicas y recursos, sin los cuales las versiones del patrimonio serían incompletas. La construcción de un discurso que debe poner sobre la mesa las evidencias históricas en contraste con los relatos e imaginarios locales, que además permita abrir la discusión sobre lo que es patrimonio y su sentido de legitimidad, al igual que el estatus que se le otorga como bien de interés cultural.



Figura No. 5-2. Museo Ferroviario en la Estación Cisneros. (Superior) Disposición de paneles y cajas de luz “El Cha-ch-cha- Travesía del tren por Antioquia” I (Inferior) Inauguración a la comunidad – sección planotecas. Fotografías del autor

La tarea de formación y fortalecimiento de grupos de vigías de patrimonio⁵¹, ha sido la oportunidad de conjugar acciones de reconocimiento y creación de nuevos discursos patrimoniales que han permitido enriquecer la visión integral del itinerario y convertirse en canal de difusión y multiplicación (cartillas de vigías). Además de poner en diálogo la memoria histórica del patrimonio local y regional asociado a la cultura ferroviaria con los relatos e imaginarios comunitarios, que han sido la inspiración del guion museológico y museográfico del Museo Comunitario de ferrocarril en Cisneros; y adicionalmente han contribuido a complementar los inventarios de bienes muebles e inmuebles con los vestigios de la arqueología industria ferroviaria abandonados por varias décadas a lo largo de la ruta.

⁵¹ El Programa de participación Vigías del Patrimonio es una iniciativa de la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura de Colombia creado con el objeto de motivar la participación ciudadana, institucional y de los entes territoriales, mediante la conformación de grupos de personas que actúen en la difusión, valoración, protección y salvaguardia del Patrimonio Cultural. Está concebido con la idea de generar espacios de interacción comunitarios con el territorio y patrimonio cultural, a su vez, como un escenario, de convivencia, diálogo, de reconocimiento del otro. Su reglamentación está inspirada en la Ley 720 del 24 de diciembre de 2001, que reconoce, promueve y regula la acción voluntaria de los ciudadanos colombianos, y que constituye la carta de navegación del programa Vigías del Patrimonio (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2004).

5.4 EL TURISMO COMO AGENTE DE TRANSFORMACIÓN, DESARROLLO Y ACTIVACIÓN DE LA MEMORIA CULTURAL

5.4.1 El riesgo de las rutas e itinerarios culturales como marketing del territorio

Referirse al turismo como una opción de activación de la memoria y desarrollo de las comunidades a partir de la inclusión de nuevas categorías patrimoniales como la de paisajes e itinerarios culturales, no han sido ajenas en el cambio de siglo, a fenómenos de proliferación de rutas turísticas, movidas, en muchos de los casos, por un fenómeno de expansión del mercado turístico en una especie de marketing del territorio; toda vez que la demanda de turismo cultural, exige propuestas novedosas y diferentes a las convencionales del contexto urbano, por la de conocer nuevos espacios naturales, sociedades singulares y bienes culturales en los ámbitos rurales, en una reelaboración de significados y creación forzosa de narrativas, muchas veces ajenos a las comunidades que habitan estos entornos. Un fenómeno que ha ido adquiriendo mucha fuerza por su incidencia en territorios transnacionales y un mercado globalizado con exigencias muy altas de competitividad. En estos casos son rutas creadas exprofeso con temáticas singulares que tratan de vincular un territorio al discurso patrimonial, donde el camino o vía conectora, no necesariamente forma parte integral de su dinámica y antecedente histórico.

El riesgo que conlleva este fenómeno de proliferación de rutas turísticas, es el de confundirse con los itinerarios culturales, toda vez que las grandes organizaciones nacionales e internacionales (OMT, OEA, Ministerios de turismo, ONGs, entre otros) con intereses muy marcados hacia el crecimiento de la industria del turismo, vienen aportando normativas y metodologías estandarizadas de registro, catalogación, valoración y gestión de estos recursos patrimoniales para convertirlos en productos turísticos globalizados, que al final no se corresponden con las dinámicas locales y socio-culturales de los entornos y territorios promocionados.

De allí que se debe tener extremo cuidado de no caer en el marketing de los itinerarios culturales y velar por los parámetros que lo definen en el ámbito del patrimonio cultural, sin que se pierdan su valores históricos y culturales de integralidad y autenticidad vinculantes con el territorio.

No pueden confundirse los itinerarios culturales con las rutas turístico-culturales, porque los primeros responden a criterios históricos de autenticidad, de continuidad y de intercambios contrastados entre culturas, mientras las segundas son invenciones turísticas de conveniencia, promovidas por agentes públicos o privados, que hilvanan redes de recursos patrimoniales más o menos homogéneos y vinculados entre sí para la oferta de un producto comercial prefabricado y virtual, en ocasiones tematizado y auto-construido con nula base científica, como promueve el propio Consejo de Europa con el eslogan: "cree usted su propio itinerario cultural" (Campesino Fernández, 2006).

5.4.2 Del recurso patrimonial al atractivo turístico

Según la Organización Mundial de Turismo, (OMT, 1978, 3), los recursos turísticos son: “todos los bienes y servicios que, por intermedio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen las necesidades de la demanda”. Se constituyen pues en la materia prima de la actividad turística que necesita ser transformada de manera intencionada para que se convierta en atractivo turístico. Visto desde esta perspectiva, los recursos se constituyen en un asunto de mercado, regido por las leyes de la oferta y la demanda, que deberá ajustarse y hacerse explícito cuando se trata de recursos culturales cuyo valor simbólico y significativo dista de otras consideraciones de orden material y económico, y que plantea la necesidad de pensar en la interacción responsable entre las formas de activación del patrimonio y su explotación como recurso turístico. Es ahí donde se ratifica la necesidad del trabajo interdisciplinario y participativo, máxime cuando se trata de itinerarios culturales, para poder superar la contradicción entre el conservacionismo a ultranza, como efecto narcotizante, y la demanda de turismo extractivo, como agente lesivo y parasitario.

Uno de los mayores retos de las sociedades modernas y que se refleja en los extractos de las cartas y acuerdos internacionales sobre turismo cultural, radica en la necesidad de establecer un diálogo armónico y sostenible entre el patrimonio y el turismo, entendido el patrimonio como recurso cultural, y el turismo como un

“vehículo para el intercambio cultural”. Este criterio se ratifica en el primer principio de la Carta Internacional de Turismo Cultural (ICOMOS, 1999), donde expresa:

Desde que el Turismo nacional e internacional se ha convertido en uno de los más importantes vehículos para el intercambio cultural, su conservación debería proporcionar oportunidades responsables y bien gestionadas a los integrantes de la comunidad anfitriona así como proporcionar a los visitantes la experimentación y comprensión inmediatas de la cultura y patrimonio de esa comunidad.

Otros principios asociados a la carta son el de la sostenibilidad, la planificación de las actividades turísticas acorde a las necesidades mínimas de disfrute, confort y seguridad de los visitantes y, en doble vía, el beneficio a las comunidades anfitrionas, y su contribución al desarrollo social y económico; y finalmente, la promoción turística como camino al reconocimiento y protección del patrimonio natural y artístico. La promoción turística entendida como una acción conjunta con la difusión y educación patrimonial, para hacer visibles los recursos culturales, no sólo como atractivo sino como proceso cognitivo de interpretación.

La cuestión que se plantea es determinar cuáles son los recursos patrimoniales que se convierten en productos para la oferta, quienes lo determinan y a quienes está dirigido. La respuesta está en la estrategia de una gestión participativa donde todas las voces tienen eco estableciendo consensos entre la memoria e imaginario cultural y políticas culturales y de gobierno, para decidir cuáles son los recursos patrimoniales que deben convertirse en atractivos turísticos y cómo deben ser

tratados. Así, lo que para la OMT significa el turismo como vehículo de intercambio cultural reza con el sentido de interculturalidad y visión multidimensional propios de los itinerarios culturales, y tiene sentido en la medida en que se convierte, en promotor de desarrollo y activación de la memoria cultural, donde los atractivos turísticos no son más que los recursos patrimoniales cargados de memoria, identidad y valores compartidos, lo cual hace que el producto final sea atractivo no sólo para el turista sino para las comunidades en su interacción con el territorio cultural.

Una consideración especial deberá ser tenida en cuenta por la fragilidad y vulnerabilidad de los recursos patrimoniales frente a la capacidad de alteración y destrucción del hombre cuando no define criterios de protección, límites de utilización y capacidad de carga ante una demanda que puede colapsar la oferta cultural. Es allí donde los modelos de gestión participativa deben estar atentos, si bien en ellos se construyen discursos patrimoniales a partir de procesos de inventario, valoración, catalogación, e intervención, también es preciso diseñar instrumentos de control, medición y evaluación de los impactos en los recursos patrimoniales y sus estrategias, para que sean atractivos y útiles a todas las generaciones.

De todo lo anterior se apela entonces al primer principio de la Carta de Turismo Sostenible (Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, 1995), donde queda explícito la relación integral de los recursos turísticos con el ecosistema natural, humano y cultural: “ (...) Siendo el turismo un potente instrumento de desarrollo,

puede y debe participar activamente en la estrategia del desarrollo sostenible. Una buena gestión del turismo exige garantizar la sostenibilidad de los recursos de los que depende.”

5.4.3 El turismo cultural como instrumento de gestión patrimonial

A manera de cierre en el tratamiento del tema y la relación entre turismo y patrimonio cultural, y en particular de la idea del turismo entendido como agente de transformación e instrumento de gestión de los itinerarios culturales, y habida cuenta del riesgo que subyace a toda acción desmesurada de marketing del patrimonio como objeto de consumo y atractivo turístico, es preciso establecer algunos consensos sobre la base de acciones en torno a los valores del itinerario cultural. La difusión, promoción y activación del itinerario cultural como recurso turístico en su vínculo estrecho con las comunidades portadoras de su memoria está marcada por las siguientes ideas:

- Generar redes de conocimiento, apoyo e investigación inter y transdisciplinar que permitan interactuar con las comunidades en la construcción de discursos patrimoniales para su difusión y promoción.
- Reconsiderar la teoría del valor, no como objeto de consumo de masas sino como instrumento de comunicación y recreación de la memoria.
- Generar espacios de convivencia turismo-comunidad-civilidad con modalidades de turismo comunitario, exploradores rurales, rutas y Alvarzes de la memoria, viajero-turista, performance, museo vivo o de sitio, etc.

- Poner en práctica un turismo sustentable y no extractivo: nuevas experiencias virtuales, museos comunitarios y centros de interpretación.
- Centrar toda actuación sobre el criterio de sostenibilidad física, social y medioambiental, que permita tener un control efectivo de la capacidad de carga, el ciclo vital y los análisis comparativos costo-beneficio de las operaciones turísticas.
- Buscar la integralidad entre las diversas modalidades y ofertas turísticas.

5.5 NUEVAS DINÁMICAS DE MOVILIDAD REGIONAL A PARTIR DE LAS RUTAS ARTESANALES

Uno de los mayores potenciales que quedan del uso y apropiación del sistema ferroviario, es la conservación del corredor férreo como un sistema de movilidad artesanal interregional en el ámbito rural de las estaciones y pequeños poblados ferroviarios. Sus habitantes mantienen la funcionalidad básica y doméstica de la ruta, así sea de manera informal, y se reconocen en ellos como espejo de una memoria y cultura ferroviaria que aún tiene vigencia. No obstante, sobreviven al abandono y adversidades del tiempo: una oportunidad que se dispone en las comunidades como aliados para su activación y puesta en valor, pero que no puede trabajar aislada de los demás actores y agentes público privados, en la medida en que comparten intereses, necesidades y especialmente, capacidades de actuación sobre el patrimonio en todas sus manifestaciones.

A lo largo de la ruta del ferrocarril de Antioquia se han detectado dos trayectos de movilidad de esta naturaleza que corresponden a la rutas entre Puerto Berrío (extremo de la línea del ferrocarril sobre el río Magdalena) y San José del Nus a 75 kilómetros del puerto, pasando por 16 estaciones y correspondiente a la región del Magdalena Medio; y la que involucra el área de estudio entre las estaciones de Botero y Cisneros con una extensión de 23 kilómetros, que recorre 5 estaciones en la zona media del ferrocarril, correspondiente al Distrito de La Quiebra de la región Nordeste del departamento. Ambos trayectos mantienen una movilidad

permanente de pasajeros y carga liviana que sirve de sistema alternativo económico, ágil y eficiente en competencia con el transporte automotor que transita en paralelo a la ruta férrea. Adicional están los medios simples de movilidad a través de mesas rodantes adaptadas a la vía e impulsadas por sus usuarios, y que sirve a los pobladores cercanos a la vía para su movilidad en el corregimiento o municipio. Ambos sistemas son autónomos y permiten la movilidad permanente en la vía por su versatilidad de maniobra sobre ella o fuera de ella.

Si bien son medios autónomos de movilidad que operan como peatones en el espacio público, se han reconocido y legitimado socialmente como medios de transporte público de pasajeros, entre habitantes de la zona y turistas ocasionales, cuyos operarios establecen acuerdos tácitos en las tarifas, zonas de movilidad, horarios y especialmente, en el mantenimiento preventivo y permanente de la vía. No son vehículos homologados por el Instituto Nacional de Vías, ni mucho menos se acogen a normas de seguridad y de tránsito, lo cual se constituye en un factor de riesgo para la seguridad de los usuarios, pero que en razón de sus necesidades de movilidad, ofrecen una respuesta efectiva en accesibilidad, recorridos y tiempo, que supera otros sistemas de transporte en la zona.

En paralelo con las rutas funcionales de movilidad artesanal, algunos transportadores del Distrito de la Quebra, han diseñado rutas turísticas que los visitantes complementan con la visita al túnel de la Quebra, caminatas ecológicas y agro-turísticas asociadas a la tradición de los trapiches paneleros, balnearios, y

caídas naturales de agua. Con ello se demuestra que, aún en la informalidad de las rutas y su precariedad logística, con limitaciones en infraestructura turística y de servicios (aparcamientos, unidades sanitarias, centros y dispositivos de información, hoteles, restaurantes, etc.), son las comunidades, quienes a partir del reconocimiento del potencial turístico, su alto nivel de empoderamiento y apropiación significativa del entorno ferroviario histórico, natural y cultural, de su creatividad y capacidad de acción, sugieren alternativas de gestión local del patrimonio. Son una oferta en la perspectiva de un turismo comunitario, no obstante su informalidad y precariedad, con sentido de escala humana, amigable con el medio ambiente y especialmente, comprometido con los valores identitarios de la cultura ferroviaria. Una práctica que se ha enriquecido y fortalecido con el programa de vigías de patrimonio, y que empieza a sugerir estrategias de promoción del turismo ferroviario, esta vez, sobre la base integral del itinerario cultural ferroviario.

Lo que de manera informal han sido iniciativas aisladas, empiezan a encontrar consensos y sinergias de trabajo orientados a generar, de una parte y como retrospectiva, proyectos de reconstrucción y fortalecimiento de la memoria, y de otra, como prospectiva, una cadena de servicios desde las capacidades y potencialidades que las comunidades han desarrollado, de ofrecer servicios complementarios y necesarios para la acogida del turista en la región.

5.6 LA SUSTENTABILIDAD DEL ITINERARIO CULTURAL: CONSIDERACIONES DE CAPACIDAD DE CARGA Y CICLO VITAL

En la gestión y activación del itinerario cultural como categoría sistémica, que involucra la correspondencia entre un sistema espacial natural y antrópico con un sistema dinámico de acciones sobre el territorio, se plantean indicadores de sostenibilidad que deberán ser revisados a la luz de su capacidad de carga y ciclo vital. Capacidad de carga, entendida como la posibilidad de acoger nuevas dinámicas de adaptación y resignificación del espacio vital del itinerario, sin afectar su integralidad como ecosistema natural y cultural, y que se traduce en garante de conservación de los recursos patrimoniales. El ciclo vital, en la perspectiva orgánica del itinerario toda vez que se trata de un patrimonio con un factor de riesgo de caducidad que debe revitalizarse permanentemente, a fin de mantener activos sus rasgos de identidad y potencial de apropiación hacia las nuevas generaciones.

Estos conceptos se constituyen en indicadores que se aplican al turismo como agente de transformación y redistribución de los servicios en el territorio, sometidos a la demanda y el aumento de la pernoctación media y a la orientación de los flujos hacia las zonas de mayor capacidad de carga. Además de servir de indicadores de sostenibilidad son instrumentos sometidos a los procesos de gestión local e interregional de los itinerarios, que promueven una reflexión

permanente sobre las acciones de planificación, administración y evaluación en el marco de una cultura de participación y reconocimiento de los valores patrimoniales del itinerario.

Como ciclo vital está dotado de una memoria histórica en proceso de cambio y por tanto, deberá superar la visión nostálgica y narcotizante del patrimonio por una mirada renovada de actualización y adaptación a nuevos discursos, sin que se pierda el vínculo con los orígenes y su legibilidad.

Un instrumento eficaz en el reconocimiento, estudio y reaprendizaje de las relaciones entre la población y el espacio geográfico son los museos de territorio y centros de interpretación, que llevan implícitos la puesta en marcha de procesos de participación para la construcción de nuevos discursos basados en la reflexión crítica sobre los modelos de desarrollo y que involucren el concepto de sustentabilidad y desarrollo local y regional a partir de los itinerarios culturales. Así la capacidad de carga y el ciclo vital de los itinerarios se hace extensiva al territorio como unidad indivisible, ofreciendo una dialéctica de región que permita definir nexos y valores compartidos entre los múltiples y diversos paisajes culturales, para una redistribución armónica y equitativa de las cargas.

5.7 LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL MODELO DE GESTIÓN

Si bien, el alcance de esta investigación no es dar respuesta precisa y definitiva a un modelo de gestión, toda vez que en su concepción participativa se cruzan múltiples variables de interpretación y acuerdos entre los actores sobre las acciones a emprender en los ámbitos local y regional, en cambio sí plantea una aproximación, desde la artesanía de la gestión como propedéutica del patrimonio y proceso dinámico de construcción social, en una trama de preexistencias cuya vigencia aún prevalece en la memoria e identidad de las comunidades.

Entendida la gestión como ciencia práctica y el curso que ha tomado la investigación en la experiencia previa y principio de realidad, se ha podido reconocer la importancia de los espacios de participación en la línea del reconocimiento, valoración y resignificación del itinerario en su doble connotación objetiva-subjetiva, es decir, en apertura a la investigación como proceso científico y creativo en diálogo con los actores.

Surge entonces la idea de un acercamiento al modelo de gestión del itinerario que permita establecer estrategias de planificación, organización, implementación, monitoreo, control y evaluación de los procesos, desde la perspectiva local y sustentable del desarrollo humano, a fin de generar nuevas dinámicas de intercambio multidimensional en escenarios de bienestar, paz y convivencia ciudadanos a tono con las necesidades y capacidades de los grupos humanos. La

dimensión abarcante del itinerario cultural, más allá de la versión estática y dispersa del patrimonio cultural, se presenta como una opción integradora y dinamizadora de acciones en la ruta de la activación y puesta en valor del ferrocarril de Antioquia como valor supremo.

Retomando a Canclini (1989) y teniendo como antecedente el papel protagónico de las comunidades en los procesos de activación y/o gestión del patrimonio surgen tres criterios ineludibles, a manera de consideraciones éticas:

(...) a) la preservación de los bienes culturales nunca puede ser más importante que la de las personas que los necesitan para vivir (...) b) las soluciones deben buscar un equilibrio orgánico entre las tradiciones que dan su identidad (...) c) las políticas y las decisiones sobre estos problemas deben tomarse en instancias y con procedimientos que hagan posibles la participación democrática de los productores y los usuarios.

Estos criterios marcan una prevalencia, en todo el proceso, de las personas sobre los bienes culturales, entendidas como sujetos legítimos, activos y portadores de identidad. Tres criterios que contrastados con la gestión del itinerario cultural como categoría patrimonial nos desvelan tres escenarios de actuación: el **reconocimiento** como expresión de identidad, la **valoración** integral como proceso de legitimación social, y la **activación** como acción concertada sobre el patrimonio.

Se advierte, en un contexto más amplio de la gestión, un proceso en permanente construcción y redimensionamiento, no acabado, al punto de poder incorporar, según se avance en estos escenarios, nuevos trayectos, paisajes y manifestaciones culturales, para el enriquecimiento de sus contenidos, discursos y escalas. Teniendo en cuenta esta dimensión compleja y abarcante del itinerario, llevada al escenario práctico de la gestión como artesanía y construcción social, deberá permear un ejercicio permanente de reconocimiento y elaboración de expedientes de itinerarios culturales para preparar a corto plazo nominaciones seriadas de tramos regionales con la idea de alcanzar, si las evidencias lo demuestran, escalas nacionales o transnacionales. Si bien es un ejercicio que no garantiza inicialmente la visibilidad integral del itinerario en su escala completa, al menos establece una dinámica gradual de concienciación a partir de las experiencias previas de reconocimiento, que pueden ser contrastadas con las nuevas nominaciones y extensiones del itinerario, como proceso de asimilación, ajuste y consolidación.

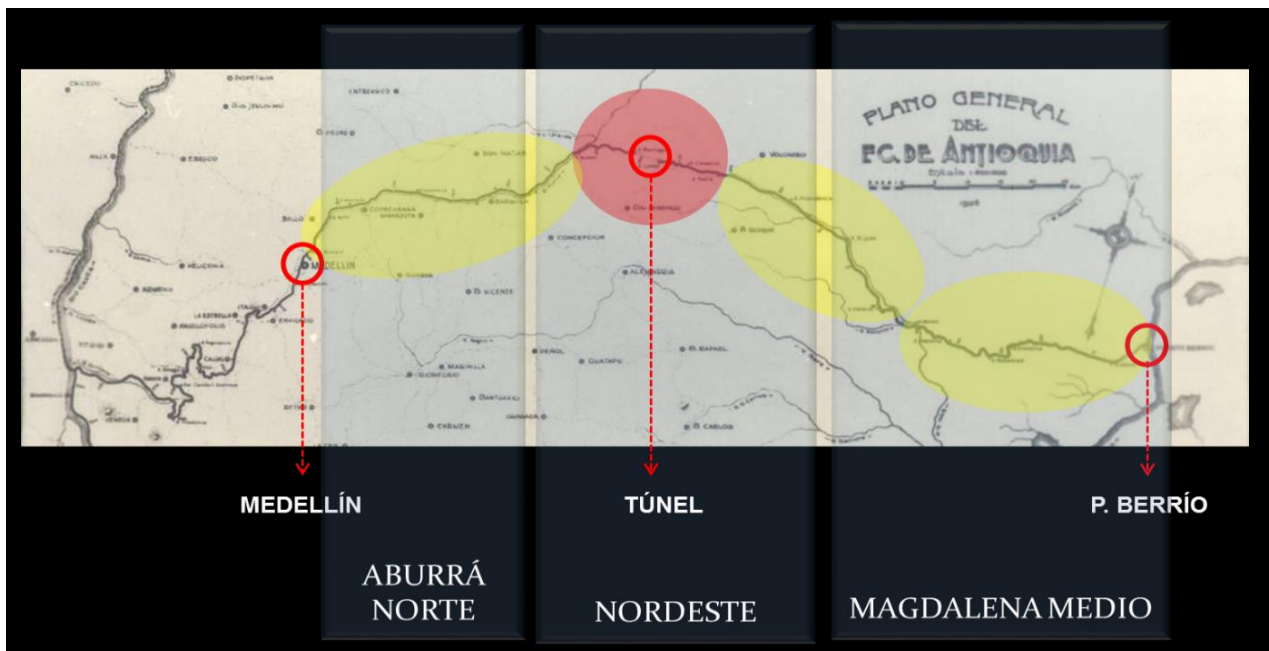


Ilustración 5-1. Estrategia gradual de reconocimiento y gestión del itinerario por subregiones o unidades territoriales. (En amarillo) Trayecto piloto de gestión previa en el Distrito de La Quebra (zona rosa) Elaboración del autor.

Para el caso que nos ocupa en el tramo del Distrito de la Quebra, las gestiones derivadas del convenio de asociación han sido, de alguna forma, la prueba piloto y escenario de práctica para seguir avanzando en otros trayectos del itinerario ferroviario, y animar a otros actores en el manejo de conceptos y metodologías, de cara a la actualización y enriquecimiento del expediente general. Como espacio de interacción territorial va ofreciendo alternativas de gestión local y regional de recursos fundamentadas en la conciliación interregional entre los aspectos técnicos, legales, normativos, políticos y administrativos.

Todo este ejercicio nos obliga a plantear lineamientos de cara a la construcción del modelo de gestión, agrupados en tres dimensiones: **contextual** como escenario donde se toman las decisiones y se mueven los diferentes actores; de **los actores** como participantes activos en el proceso de toma de decisiones (investigadores, grupos académicos, políticos, organizaciones sociales y comunitarias); **de los procesos**, como los pasos necesarios para que una idea, concepto, hallazgo o argumento se convierte en mecanismo de acción.

Los lineamientos se presentan como enunciados universales que han sido contruidos en el cruce entre los conceptos y elementos definitorios de los itinerarios culturales (ICOMOS, 2008), el reconocimiento y valoración patrimonial de la ruta del ferrocarril de Antioquia en todas sus manifestaciones e integralidad cultural-territorial, y la experiencia de gestión previa adelantada en el convenio interinstitucional con participación activa de las comunidades. Al frente de cada lineamiento (ver cuadro anexo), y para efectos de visibilizar la viabilidad de ejecutoria del modelo, se muestran los instrumentos de gestión y activación a través de los diferentes planes, programas institucionales vigentes, como también los proyectos necesarios para su implementación. Se adjunta entonces el consolidado de lineamientos estratégicos de gestión patrimonial del itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia en su dimensión integral y participativa:

Tabla 5-1. Lineamientos estratégicos del modelo

ITEM	LINEAMIENTO ESTRATÉGICOS	PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS
1	DESDE EL CONTEXTO			
1.1	El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia es una oportunidad para la construcción de territorialidad e identidad cultural como camino hacia la recuperación y fortalecimiento de la convivencia y desarrollo humanos	Planes sectoriales de cultura. Planes de Gobierno y Desarrollo Departamental y Municipal. Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT). Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura. Programas de participación ciudadana.	Elaboración del Plan Especial de Protección del Itinerario Cultural. Consortio de Municipios. Convenios interinstitucionales de cooperación. Mesas de trabajo inter-sectorial de cultura. Creación de redes, nodos y grupos de vigías de patrimonio.
1.2	La escala supra-regional del IC permite resaltar los valores de conjunto compartidos y consolidarse como un sistema estructurante del territorio	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT) Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) Planes de fomento a la investigación y al desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación. Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programas de participación ciudadana	Elaboración del Plan Especial de Protección del Itinerario Cultural Municipios Convenios interinstitucionales de cooperación Mesas de trabajo inter-sectorial de cultura
1.3	El protagonismo de las entidades territoriales, con base en los principios de descentralización, autonomía y participación, contribuyen la gestión y el manejo de los bienes de interés cultural del IC y en todas sus manifestaciones desde los ámbitos locales.	Planes sectoriales de cultura. Planes de Gobierno y Desarrollo Departamental y Municipal.	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura. Programas de participación ciudadana. Planeación y presupuesto participativo de los Municipios	Consortios de Municipios Convenios interinstitucionales de cooperación Inventarios y declaratorias de BICs de escala local-regional Mesas de trabajo inter-sectorial de cultura
1.4	El flujo dinámico e intercultural a lo largo y ancho del itinerario se constituye en un lugar de encuentro, convivencia, reconciliación y construcción de identidad desde la perspectiva del desarrollo humano	Planes de cultura y de las Secretarías de Educación y Cultura del departamento y municipios Planes de desarrollo departamental y municipal	Programa de Escuelas Taller (dirigido D9hacia la recuperación del patrimonio industrial y ferroviario) Programas de participación ciudadana	Red interregional de cultura Diseño de rutas temáticas
1.5	La interdependencia entre el itinerario cultural y el desarrollo sustentable garantiza de conservación integral del IC	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT). Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC. Planes de desarrollo ambiental sustentable.	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programa de Vigías del patrimonio	Banco de proyectos ambientales y ecoturísticos, nuevas experiencias virtuales, museos de territorio, museos comunitarios y centros de interpretación

ITEM	LINEAMIENTO ESTRATÉGICOS	PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS
1.6	Los procesos de educación patrimonial articulados a los modelos institucionales, promueven el empoderamiento y sentido de pertenencia por lo local y los nexos con el territorio cultural en su escala de IC	Planes: nacional, sectorial y municipales de cultura. Planes de desarrollo departamental y municipal. Planes de cultura y de las Secretarías de Educación y Cultura del departamento y municipios.	El Patrimonio Mundial en Manos de los Jóvenes (UNESCO) Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programa de Vigías del patrimonio. Programa de Escuelas Taller (dirigido hacia la recuperación del patrimonio industrial y ferroviario)	Bitácora del patrimonio (proyecto pedagógico que incentiva el reconocimiento por las historias locales) Banco de proyectos ambientales y ecoturísticos, nuevas experiencias virtuales, museos de territorio, museos comunitarios, centros de interpretación, aulas museo. Creación de la Escuela Taller de patrimonio industrial-ferroviario
1.7	La rentabilidad social y económica del itinerario cultural debe inspirarse en la convivencia armónica entre turismo y patrimonio cultural, y promover el turismo sustentable, comunitario y no extractivo, que garantice la sostenibilidad física, social y medioambiental mediante el reconocimiento de sus valores culturales, ecológicos y ambientales, su capacidad de carga, ciclo vital y análisis comparativo costo-beneficio.	Plan de desarrollo turístico de Antioquia y planes de cultura y turismo de los municipios. Planes de desarrollo del departamento y municipios.	Programa Capital Semilla Programa de Fortalecimiento empresarial y Foros Antioquia E del departamento.	Turismo comunitario, exploradores urbanos, rutas y guiones de la memoria, viajero-turista, performance, museo vivo, nuevas experiencias virtuales, centros de interpretación, etc. Proyectos de emprendimiento (líneas de cultura, turismo, medio ambiente, artesanías, etc.) Formación y fortalecimiento de vigías de patrimonio - proyectos de eco-turismo, formación de guías y promotores culturales del itinerario. Generación de cadenas productivas de turismo y patrimonio cultural
1.8	La naturaleza compleja y holística del IC, debe fomentar la investigación y el trabajo multidisciplinario, como aporte a los procesos de reconocimiento, valoración y activación.	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT) Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) Planes de fomento a la investigación y al desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación. Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programa de Vigías del patrimonio. Convocatoria recursos IVA de la telefonía móvil para proyectos de patrimonio cultural Programa de Escuelas Taller (dirigido hacia la recuperación del patrimonio industrial y ferroviario)	Inventarios de patrimonio industrial y ferroviario, documentales, artículos de investigación, guiones museológico .museográficos de museos y centros de interpretación, talleres de formación y fortalecimiento de vigías, mesas de trabajo con académicos

ITEM	LINEAMIENTO ESTRATÉGICOS	PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS
2	DESDE LOS ACTORES			
2.1	El desarrollo de procesos democráticos de inclusión y participación ciudadana anima la vida cultural del itinerario	Plan sectorial de cultura. Planes de Gobierno y Desarrollo Departamental y Municipal. Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC.	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programa de Vigías del patrimonio.	Comités de veeduría ciudadana y control social Creación de mesas de trabajo intersectorial. Creación convenios interinstitucionales de cooperación Universidad-empresa- estado
2.2	La investigación y el trabajo multi e interdisciplinario en la gestión integral del IC posibilita la comprensión de los problemas y sus posibles soluciones y la generación de redes de conocimiento	Planes de fomento a la investigación y al desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación. Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC.	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura. +D21	Proyectos investigativos y de intervención vinculados a Colciencias Banco de proyectos Programa Ondas Proyectos de inventario de arqueología industrial y ferroviaria
2.3	Los mecanismos de participación facilitan el equilibrio armónico entre cultura y desarrollo desde los ámbitos locales y regionales	Plan sectorial de cultura Planeación participativa	Concurso de iniciativas comunitarias Programa de vigías de patrimonio Programas de planeación y presupuesto participativa	Difusión y promoción del itinerario desde iniciativas comunitarias Creación de mesas de trabajo y consorcios municipales.
2.4	El estímulo y desarrollo de la creatividad cultural en todos los escenarios de participación, se constituyen en estrategias para la construcción de un discurso patrimonial en diálogo con la memoria e identidad	Fondo mixto de promoción de la cultura y las artes adscrito al Ministerio de Cultura+C12	Planes sectoriales de cultura Programas de participación ciudadana	Presupuesto participativo Formación de guías para rutas históricas y eco-turísticas Proyecto de rutas temáticas del IC Diseño de Guiones museológico-museográficos
2.5	La sistematización de experiencias en los procesos de participación amplían el conocimiento y aportan en la construcción de discursos patrimoniales reflexivos	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT).	Buenas prácticas en gestión cultural Programa de vigías de patrimonio. Programa de Foros Antioquia E del departamento. Programa de vigías del patrimonio	Banco de Experiencias significativas en Cultura Proyectos comunitarios para la educación, difusión y promoción de la cultura. Cartillas de difusión y promoción del itinerario cultural Formación de guías para rutas históricas y eco-turísticas Proyecto de rutas temáticas del IC

ITEM	LINEAMIENTO ESTRATÉGICOS	PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS
3	DESDE LOS PROCESOS			
3.1	La categoría patrimonial de itinerario cultural debe incorporarse a la Ley General de Cultura como una categoría integradora de las dinámicas históricas de movilidad e influencia en el territorio, la comunidad y la cultura	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT) Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC. Planes especiales de manejo y protección patrimonial	Planes sectoriales de cultura Programa de vigías de patrimonio Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e innovación: Ambiente, Desarrollo tecnológico e industrial, educación, investigación.	Propuesta de adición de la categoría de itinerario cultural a la Ley General de Cultura Reconocimiento y elaboración de expedientes seriadados del itinerario cultural
3.2	EL ferrocarril de Antioquia como categoría de IC, ha permeado el territorio, más allá del corredor férreo, determinando áreas de influencia y amortiguamiento, en consecuencia con las dinámicas históricas de movilidad, impacto y procesos antrópicos de interacción con el paisaje y territorio cultural	Planes especiales de manejo y protección del itinerario Planes departamentales y municipales de ordenamiento territorial (POT) Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC.	Convocatoria recursos IVA de la telefonía móvil para proyectos de patrimonio cultural	Creación del Consorcio de Municipios. Diseño e implementación del Plan Especial de Manejo y Protección Patrimonial del Itinerario (PEMP)
3.3	Establecer relaciones de continuidad e integralidad entre los contenidos tangibles e intangibles del IC	Sistema Nacional de Inventario Cultural Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).	Planes sectoriales de cultura Programa de vigías de patrimonio Convocatoria recursos IVA de la telefonía móvil para proyectos de patrimonio cultural	Elaboración de expedientes del itinerario cultural Inventarios de patrimonio industrial y ferroviario, documentales, artículos de investigación, guiones museológico. - museográficos de museos y centros de interpretación, talleres de formación y fortalecimiento de vigías, mesas de trabajo con académicos
3.4	El IC como instrumento de comunicación y recreación de la memoria promueve la difusión y apropiación social de sus bienes y manifestaciones culturales	Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC. Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura. Programas de participación ciudadana.	Buenas prácticas en gestión cultural Programa de vigías de patrimonio. Programa de Foros Antioquia E del departamento. Programa de vigías del patrimonio	Proyectos de difusión y promoción del IC Mesas de trabajo inter-sectorial de cultura Emisoras comunitarias, turismo comunitario, exploradores rurales, rutas y guiones de la memoria, viajero-turista, performance, museo vivo o de sitio, etc.
3.5	Toda actuación sobre el IC con criterio de sostenibilidad física, social y medioambiental, permite un manejo y control efectivo de los recursos	Planes y Esquemas de Ordenamiento territorial (POT-EOT). Sistema Nacional de información Cultural del Ministerio de Cultura - SINIC. Planes de desarrollo ambiental sustentable.	Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura Programa de Vigías del patrimonio Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e innovación: Ambiente, Desarrollo tecnológico e industrial, educación, investigación.	Banco de proyectos ambientales y ecoturísticos Creación del Consorcio de Municipios. Banco de proyectos para delegación de responsabilidades y rendición de cuentas Comités de veeduría ciudadana y control social Creación de mesas de trabajo inter-sectorial. Creación convenios interinstitucionales de cooperación Universidad-empresa- estado

Teniendo en cuenta el énfasis participativo del modelo, es preciso visibilizar en cada uno de los escenarios el compromiso de los actores, a manera de agentes sociales, que permitan tomar partido en el proceso y asumir el rol que están en capacidad de desempeñar y sus respectivas responsabilidades. Esto nos abre un panorama operativo de gestión que permite ponerlos en diálogo en los diferentes momentos de reconocimiento, valoración y activación, a fin de alinearlos en acciones concretas y de cooperación mutua que van a enriquecer el flujo de información, la toma de decisiones y actuación.

Como pudo evidenciarse en el cuadro anterior, la gestión del itinerario define lineamientos generales en los procesos de planificación articulados a un estado del arte de la gestión pública en las dimensiones cultural, territorial y comunitaria, que permitirán detectar y valorar, en una fase siguiente, los vacíos, tendencias y pronósticos en su dimensión compleja, y de paso, determinar acciones en un mapa de prioridades a corto, medio y largo plazo.

En principio se parte de la idea de que para una gestión integral es prioritario generar espacios de sensibilización y promoción del itinerario como construcción social, que bien pueden entenderse como acciones de intervención de cara a la activación y puesta en valor, de cada una de las manifestaciones en sus valores de conjunto compartidos. La experiencia del convenio de cooperación inter-institucional ha develado que acciones a pequeña escala, permiten capitalizar lecciones aprendidas y experiencias significativas, cuyo tratamiento puede trascender la mirada integral del itinerario, y constituirse en pilotos a replicar en la ampliación y enriquecimiento continuo del expediente.

El siguiente cuadro nos revela las capacidades desarrolladas y potenciales de los diferentes actores, que para el caso, se presentan como competencias y responsabilidades y definen, a su vez, el nivel de participación en función de los ámbitos efectivos de actuación e incidencia en las diferentes escalas de ordenamiento del territorio.

Tabla 5-2. Competencias y responsabilidades de los actores

ACTORES	ÁMBITO DE INCIDENCIA	COM PETENCIAS GENERALES	RESPONSABILIDADES EN LA ESCALA DEL ITINERARIO
AGENTES PÚBLICOS			
Ministerio de Cultura - Dirección de Patrimonio	Nacional, regional y local	Formular e implementar políticas, planes, programas y proyectos que buscan desarrollar la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano y su apropiación social.	Planes Especiales de Protección Patrimonial, declaratorias de BICs. (Bienes de interés cultural de la nación), gestión de recursos de la nación en proyectos de intervención del patrimonio cultural material e inmaterial vinculados al itinerario
Ministerio de Educación	Nacional, regional y local	Articular las políticas y programas de educación que promuevan el rescate de los valores del patrimonio cultural	Generar espacios, programas y ambientes de aprendizaje que promuevan la educación patrimonial desde las escalas locales, regionales y trans-regionales.
Ministerio de Turismo, Industria y Comercio	Nacional, regional y local	Formular, adoptar, dirigir y coordinar las políticas generales en materia de desarrollo económico y social del país, relacionadas con la competitividad, integración y desarrollo de los sectores productivos de la industria, la microempresa, pequeña y mediana, el comercio exterior de bienes, servicios y tecnología, la promoción de la inversión extranjera, el comercio interno y el turismo; y ejecutar las políticas, planes generales, programas y proyectos de comercio exterior.	Proyectos de inventario de recursos turísticos en la escala integral del itinerario, convocatoria de proyectos de inversión orientados a la promoción del turismo cultural en materia de emprendimiento, diseño de planes de desarrollo turístico en la escala local y regional. Promover la articulación de los proyectos de intervención con los fondos de inversión y entidades vinculadas al sector de Comercio, Industria y Turismo adscritos al Ministerio.
Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia	Departamental, Municipal	.Formular y ejecutar las políticas públicas, programas, planes y proyectos culturales y artísticos que permitan garantizar, restablecer, y ejercitar los derechos culturales en su más elevada expresión cultural y de desarrollo. Impulsar la formulación y gestión de programas culturales de acuerdo con el Plan Departamental de Cultura y el Plan Departamental de Desarrollo.	Orientar y coordinar actividades para la conformación y el funcionamiento de los espacios de participación y concertación ciudadana y el fortalecimiento de los procesos inherentes a los sistemas nacional, departamental, subregional y municipal de cultura, desarrollando las competencias y demás funciones establecidas en la Ley 397 de 1997, Ley general de Cultura y demás normatividad vigente. Diseñar estrategias de motivación, sensibilización, circulación, proyección, divulgación, apropiación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible y de las expresiones culturales y artísticas
Gobernación de Antioquia	Departamental, Municipal	Garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo económico, social, la asesoría técnica y la dirección y coordinación de la acción del sector bajo su responsabilidad	Planificación y promoción del desarrollo económico y social. Coordinación y complementariedad de la acción municipal. Intermediación entre la nación y los Municipios. Vigilancia en la prestación de los servicios públicos. Evaluación periódica de las distintas actividades institucionales

ACTORES	ÁMBITO DE INCIDENCIA	COMPETENCIAS GENERALES	RESPONSABILIDADES EN LA ESCALA DEL ITINERARIO
Secretaría de Productividad y Competitividad	Departamental, Municipal	Formular e implementar políticas de productividad y competitividad para el desarrollo sostenible del departamento de Antioquia	Teniendo en cuenta las condiciones de gobernabilidad del sector público regional, se enfoca en los niveles meso y micro para fomentar la asociatividad, el capital social y fortalecer la capacidad empresarial en un entorno global.
Consortios de Municipios	Municipal	Fomentar la asociatividad institucional, autonomía administrativa, cooperación y la visión integral del territorio en la escala regional y suprarregional	Promover la visión integral del itinerario en su escala regional y supra-regional, y generar redes de intercambio, participación y gestión integral
Secretarías de educación y direcciones de cultura y turismo	Municipal	Articular las políticas y programas de educación, turismo y patrimonio que promuevan el rescate de los valores del patrimonio cultural	Generar espacios de participación y orientar los planes de gobierno y desarrollo en la ruta del itinerario cultural
Instituciones Educativas de los Municipios - IES	Nacional - Municipal	Integrar la noción de patrimonio cultural en los planes educativos de las escuelas y colegios	Desarrollar currículos y programas educativos que promuevan la interacción de los docentes, discentes y comunidades con los patrimonios locales, como un activo de la memoria e identidad cultural.
Casas de la Cultura	Departamental, Municipal	Brindar un espacio permanente para el desarrollo y fomento de las diferentes manifestaciones del arte, la cultura y el patrimonio y facilitar el acceso de los ciudadanos a estas expresiones, con criterios de equidad, inclusión y proximidad territorial	Abrir el espacio para la difusión y promoción de los itinerarios culturales como lugar común de interacción con el territorio, la comunidad y la cultura
Corporaciones Autónomas Regionales	Regional	Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos sobre C16, así como dar cumplida y oportuna aplicación a las disposiciones legales vigentes sobre su disposición, administración, manejo y aprovechamiento, conforme a las regulaciones, pautas y directrices expedidas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT)	Articular las políticas, planes, programas y proyectos sobre medio ambiente y recursos naturales renovables con los planes especiales de protección patrimonial del itinerario, que permita integrar los valores ecológicos y naturales con sus áreas de amortiguamiento y protección.

ACTORES	ÁMBITO DE INCIDENCIA	COMPETENCIAS GENERALES	RESPONSABILIDADES EN LA ESCALA DEL ITINERARIO
AGENTES PRIVADOS			
Empresas de explotación de recursos naturales	Regional, municipal	Promover y financiar programas vinculantes con la gestión sostenible de los recursos naturales y su incidencia en el patrimonio cultural	Financiamiento de proyectos de intervención de cara al reconocimiento, valoración y activación del IC.
Hoteles, Restaurantes y operadores turísticos	Regional, municipal	Orientar los servicios de hotelería y turismo con énfasis en la promoción del patrimonio local en todas sus manifestaciones que permita tener un control efectivo de la capacidad de carga, el ciclo vital y los análisis comparativos costo-beneficio de las operaciones turísticas	Promover la convivencia turismo-comunidad-civilidad con modalidades de turismo comunitario, rutas temáticas, y demás servicios alineados con el discurso patrimonial e integralidad del IC.
Universidades	Regional. Local	Promover y desarrollar estudios inter y multidisciplinarios de reconocimiento, valoración, diagnóstico del patrimonio cultural desde la perspectiva científica y tecnológica del conocimiento en sus objetivos misionales de docencia, investigación y proyección social.	Generar convenios marco y específicos de cooperación inter-institucional orientados a las tareas de inventario, valoración, diagnóstico, diseño e intervención del IC y los planes especiales de protección.
AGENTES SOCIALES			
Asociaciones de Ferroviarios	Regional y local	Promover el desarrollo de las capacidades y asociatividad de los jubilados del ferrocarril como agentes de la memoria e identidad del patrimonio cultural	Participar en la construcción de la memoria ferroviaria de Antioquia y en los procesos de rehabilitación de los equipamientos, infraestructuras y material rodante
Juntas de Acción Comuna - JAC	Municipal y corregimental	Aunar esfuerzos y recursos en procura del desarrollo integral, sostenible y sustentable con fundamento en el ejercicio de la democracia participativa	Servir de complemento a los esfuerzos institucionales, comunitarios, económicos y sociales para la toma de decisiones, control y veeduría ciudadana en la construcción de obras y la satisfacción de necesidades y aspiraciones de las comunidades.
Fundación FUNDATÚNEL	Local	Aportar al progreso y desarrollo de la comunidad del corregimiento de Santiago, con apoyo y capacitación en el avance de proyectos enfocados en el bienestar y la educación de la población	Promover la participación en la valoración y conservación del patrimonio natural, paisajístico, histórico y ferroviario del corregimiento en su escala local e interacción con la ruta ferroviaria de Antioquia.
Asociación de Mujeres del Cañón del Porce	Regional y local	Promover el cuidado del medio ambiente y la asociatividad en la creación y fortalecimiento de unidades productivas y espacios de participación para las mujeres	Articular los proyectos productivos y la participación y empoderamiento de la mujer en los procesos de gestión patrimonial del IC.
Grupos y Nodos de Vigías del Patrimonio	Regional y local	Motivar la participación ciudadana, institucional y de los entes territoriales, a partir de la conformación de grupos de personas que actúen en la difusión, valoración, protección y conservación del Patrimonio Cultural	Formar parte activa en los procesos de gestión participativa del IC

ACTORES	ÁMBITO DE INCIDENCIA	COMPETENCIAS GENERALES	RESPONSABILIDADES EN LA ESCALA DEL ITINERARIO
PERSONAS			
Líderes comunitarios	Regional y local	Influir positivamente y coordinar los esfuerzos de un grupo o personas con el fin de lograr metas, realizar cambio y/o sostener un ideal ético.	Formar parte activa en los procesos de gestión participativa del IC
Académicos e investigadores	Regional y local	Aplicar e Integrar el conocimiento y método científico en los procesos de reconocimiento, valoración y activación del patrimonio cultural desde una perspectiva holística y participativa	Formar parte activa en los procesos de gestión participativa del IC
REDES DE CONOCIMIENTO			
Universidad: Grupos y semilleros de investigación	Regional y local	Generar un ambiente dialógico y proactivo de reflexión en torno a los procesos de identificación, valoración e intervención del patrimonio cultural mueble e inmueble, que permita interpretar su verdadera dimensión material, simbólica y social, y visibilizar nuevos enfoques orientados a su activación y resignificación, sobre la base del "patrimonio vivo", como un activo de la memoria y valor agregado al desarrollo de las comunidades	Formar parte activa en los procesos de gestión participativa del IC
Nodos regionales de vigías del patrimonio		Estimular el intercambio de experiencias entre los grupos de vigías del patrimonio y capacitarlos en temas relacionados con el patrimonio, de acuerdo con sus intereses y las necesidades y prioridades de acción del Ministerio	Fomentar la interacción y participación en los procesos de gestión del IC en sus diversas escalas territoriales
Redes de Museos	Regional y local	Compartir información y oportunidades que se presentan en el medio cultural y social, para contribuir con el desarrollo del sector de los museos, gestionar mecanismos de cooperación y establecer alianzas para lograr representación y visibilidad, y ampliar y fortalecen las relaciones con los sectores público y privado	Contribuir en el diseño de guiones museológico-museográficos del ferrocarril de Antioquia en una mirada integral del itinerario cultural

Por último, y teniendo en cuenta que el modelo se sustenta en el reconocimiento del itinerario como un patrimonio público, y por tanto en las políticas culturales de la nación en relación con el reconocimiento, valoración y activación, es preciso identificar en los planes y programas institucionales, el objetivo y fuentes de financiamiento necesarios para su implementación. (Ver tabla 6.3 siguiente)

Lo anterior no desconoce, dentro de la perspectiva de la autonomía administrativa y territorial, otras fuentes de recursos que pueden estar en la esfera de los poderes fácticos, toda vez que se acojan a los lineamientos estratégicos del modelo y especialmente a los valores patrimoniales del itinerario en su dimensión integral.

El modelo, por tanto debe validar toda intención y acción que propenda por el reconocimiento, valoración y activación en la ruta del patrimonio como un activo de la memoria y un factor de desarrollo social y humano incluyente y con criterio de equidad. En esta medida, son los actores públicos y privados quienes actúan como agentes sociales con derechos y deberes en capacidad de sumar y multiplicar la riqueza del patrimonio como de todos y para todos.

Una vez reconocido el objeto y razón de ser de cada uno de los planes y programas y su viabilidad financiera, es posible emprender acciones de coordinación y gestión de recursos de forma integral y participativa.

Tabla 5-3. Objeto y fuentes de recursos de los planes y programas

PLANES Y PROGRAMAS	OBJETO	FONDOS - FUENTES DE RECURSOS
SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN CULTURAL - SINIC	Garantizar el acceso a las manifestaciones, bienes, servicios y prácticas culturales y promover la creatividad de los colombianos.	Ministerio de Cultura , Administraciones municipales
PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP	Establecer las acciones necesarias para garantizar la protección y sostenibilidad en el tiempo de los bienes muebles e inmuebles de interés cultural y relativos a las áreas afectadas y zonas de influencia, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes. .	Ministerio de Cultura, Administraciones Municipales
PLANES DE MANEJO ARQUEOLÓGICO –PMA	Determinar las características, áreas de influencia de los sitios arqueológicos , e incorporar los lineamientos de protección, gestión, divulgación y sostenibilidad	Ministerio de Cultura, Administraciones Municipales, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia
PLAN NACIONAL DE REGALÍAS – PNR	Velar por la distribución, objetivos, fines, administración, ejecución, control, el uso eficiente y la destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables precisando las condiciones de participación de sus beneficiarios	Departamento Nacional de Planeación DNP Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación - FCTI, Fondo de Desarrollo Regional - FDR y Fondo de Compensación Regional - FCR. Adicionalmente se ahorrará a través del Fondo de Ahorro y Estabilización - FAE y del Fondo de Ahorro Pensional Territorial - Fonpe+C9
PROGRAMA DE VIGÍAS DEL PATRIMONIO	Fomentar la participación ciudadana en la apropiación social del patrimonio cultural y promover el respeto por la diversidad cultural. Bajo el esquema de voluntariado, las comunidades colombianas se organizan para reconocer, valorar, proteger, recuperar, difundir e identificar acciones dirigidas a la sostenibilidad del patrimonio cultural de la nación.	Recursos del Impuesto al Valor agregado IVA de la telefonía móvil, Ministerio de Cultura
PLAN SECTORIAL DE CULTURA	El propósito de los planes sectoriales es permitir, además del desarrollo de la sensibilidad y la formación del gusto estético, que la comunidad se apropie de valores y competencias que faciliten, desde lo individual y lo colectivo, la cohesión social, la construcción permanente de las identidades, la representación de las localidades en diálogo con lo global, y el enriquecimiento del sentido de lo público, teniendo en cuenta la diversidad cultural del departamento de Antioquia.	Ministerio de Cultura Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia

PLANES Y PROGRAMAS	OBJETO	FONDOS - FUENTES DE RECURSOS
PROGRAMA NACIONAL DE ESTÍMULOS-PNE	Estimular la creación, la investigación y la formación de los actores del sector, así como la circulación de bienes y servicios, para la sostenibilidad cultural de la nación; facilitar el intercambio y la interculturalidad; reconocer socialmente a creadores, a través de sus proyectos y trayectorias vitales al servicio de la cultura; promover nuevos talentos; afirmar las identidades y la diversidad; apoyar el desarrollo cultural de las regiones, y fortalecer las iniciativas comunitarias y las redes sociales	Ministerio de Cultura Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia
RED TURÍSTICA DE PUEBLOS PATRIMONIO	Busca potenciar el patrimonio cultural colombiano, material e inmaterial (usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas transmitidas de generación en generación), para su valoración y proyección mediante el turismo y generar más oportunidades de desarrollo y sostenibilidad en sus comunidades	Ministerio de Comercio Industria y Turismo-Fondo Nacional de Turismo
PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO BIBLIOGRÁFICO Y DOCUMENTAL	Protección y uso de los bienes que integran el patrimonio bibliográfico y documental optimizando los recursos que están a su servicio para garantizar su rentabilidad social y cultural. Supervisa el cumplimiento de los objetivos, estrategias, lineamientos y acciones de la política en este campo, y el desarrollo de la creación de redes y consorcios para compartir información, recursos y experiencias.	Ministerio de Cultura -Biblioteca Nacional de Colombia
RED DE MUSEOS DE ANTIOQUIA	Compartir información y oportunidades de trabajo conjunto Gestionar proyectos de cooperación, alianzas y convenios Generar representación y visibilidad Permitir la interlocución entre sectores públicos y privados de la ciudad, la región, el país y del mundo entero	Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia
PLANES DE GOBIERNO Y DESARROLLO	Orientar, articular y gestionar los mandatos de gobierno con las políticas públicas de desarrollo social y económico con apertura a los procesos de participación y veeduría ciudadana con criterio de inclusión, equidad y balance social	Secretarías de hacienda, fondos de financiamiento y regalías

PLANES Y PROGRAMAS	OBJETO	FONDOS - FUENTES DE RECURSOS
ESCUELAS TALLER	Promover la formación en artes y oficios tradicionales de cara a la conservación y mantenimiento del patrimonio cultural mueble e inmueble	Secretaría de participación ciudadana y desarrollo social Instituciones de formación tecnológicas Comité inter-sectorial de municipios Patronato del Itinerario Cultural ONGs y agencias de cooperación internacional
CONCURSO CAPITAL SEMILLA	Incentiva planes de negocio con claras posibilidades de éxito y sostenibilidad que tengan en cuenta las apuestas productivas regionales. El proyecto ganador recibirá un estímulo en dinero y habrá asesoría y acompañamiento empresarial a los mejores planes de negocio del departamento	Departamento de Antioquia , Secretaría de productividad y competitividad+C12
BANCO-E (banco de las oportunidades))	El Banco brinda oportunidades de acceso a créditos en condiciones favorables para la creación y el fortalecimiento empresarial, facilita convenios con fondos de garantías, instituciones financieras y operadoras financieras de crédito, y ofrece líneas de crédito blando que financien pequeños proyectos individuales o colectivos, con novedosas y flexibles formas de pago	Fondos de garantías e instituciones financieras
PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO EMPRESARIAL	Garantizar el acceso a las manifestaciones, bienes, servicios y prácticas culturales y promover la creatividad de los colombianos.	Departamento de Antioquia
BANCO DE OPORTUNIDADES - BANCO E	Hace parte de los mecanismos financieros que promueven las actividades productivas y de servicios de la población antioqueña.	Departamento de Antioquia - Secretaría de productividad y competitividad, C15
FOROS ANTIOQUIA -E	En los foros se promueven y explican las posibilidades de innovación y emprendimiento alrededor de las apuestas productivas regionales. Las exposiciones centrales están a cargo de reconocidas personas del campo del emprendimiento.	Departamento de Antioquia - Secretaría de productividad y competitividad

6 CONCLUSIONES

A manera de conclusiones, la idea de una aproximación a un modelo de gestión del ferrocarril de Antioquia y su activación como categoría patrimonial de itinerario cultural, nos plantea dos cuestiones: La primera de orden teórico metodológico y práctico, que se desarrolla en el apartado de 'discusión de resultados', y que está asociada a la incorporación de la categoría patrimonial del itinerario cultural como asunto complejo y sistémico de interacción con el territorio, la comunidades y la cultura; y otra, de orden prospectivo, en el apartado de 'consideraciones finales', como posibles escenarios futuros, y que a manera de síntesis, son la respuesta a los ejes problemáticos planteados, de cara a la activación del itinerario.

6.1 DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

6.1.1 Ampliación de la noción estática del itinerario a la complejidad de sus contenidos

Este apartado, más que demostrar, busca contrastar los asuntos epistemológico, teórico, metodológico y práctico de la investigación, con los datos históricos, evidencias tangibles, relatos, apropiaciones y significaciones recuperados del trabajo de campo y gabinete, en la ruta del itinerario cultural, como categoría patrimonial en su ámbito complejo y multidimensional.

Desde el punto de vista epistemológico, el objeto patrimonial inmerso en el sistema territorial y revisado desde la perspectiva de Santos, como conjunto integrado de sistemas de objetos y acciones (Santos, 2000) ha permitido

incorporar en la discusión de ICOMOS, las categorías recientes de los paisajes e itinerarios culturales, toda vez que el objeto se sustrae de su condición material, es humanizado y se reconoce en su dimensión existencial. Los testimonios de las comunidades en el juego de cartografías de la memoria, dan cuenta de la importancia que tienen las acciones y experiencias del sujeto en la carga simbólica y significativa de los objetos, como creación y representación: referentes simbólicos que se legitiman en las localidades como el pito de la locomotora y sus múltiples toques, y la representación icónica de la máquina 45 a manera de escudo emergente e informal de la municipalidad como lo refiere el capítulo anterior.

Otro elemento de discusión epistemológica ha sido la necesidad de establecer la distinción entre **paisaje y espacio**, esta vez, en consideración a la condición dinámica que le confiere el itinerario, cuando deja de estar circunscrito a un territorio y paisaje cultural específico, y se enriquece en los movimientos interactivos de personas, intercambio de bienes y prácticas culturales. En el itinerario cultural el **paisaje** es la evidencia material e inmutable de su presencia y permanencia en el tiempo y por tanto en la memoria, y se dinamiza en el **espacio** cuando establece una dialéctica social de interacciones, trasciende fronteras y barreras geográficas y establece continuidades de paisajes con valores compartidos, animados por las dinámicas de flujos y permanencias que se establecen a través de rutas de movilidad. La metáfora del ferroviario cuando define su noción del ferrocarril como: “dos brazos abiertos e infinitos que nos

conectan”, nos habla de un espacio y lugar común, por tanto una experiencia vital que se convierte en encuentro e integralidad de paisajes.

En el Distrito de la Quebra las cartografías de la memoria han podido evidenciar la importancia del agua como elemento generador de vida y por tanto de convergencia en el espacio. La proliferación de cauces de quebradas, ámbitos y parajes que configuran son reconocidos, no sólo por su riqueza hídrica, natural y paisajística, sino también por determinar históricamente el origen del trazado ferroviario, patrones y disposición de asentamientos y conjuntos en sus márgenes, de fuentes de saneamiento, de plantas de generación de energía, y en particular, como aprovisionamiento de sus vaporinas. Se establece entonces una estrecha filiación entre el ferrocarril y el espacio natural y antrópico, confirmando, de paso, el componente sistémico del itinerario, esta vez, a partir de las necesidades básicas de obtención de recursos para el trabajo y la subsistencia, lo que determina de paso patrones de movilidad y asentamiento vinculantes con el recurso hídrico.

Lo anterior, como **mirada sistémica** puede aplicarse al itinerario con diferentes matices, toda vez que el recurso hídrico, deja de ser un recurso para el trabajo y se constituye en un atractivo para el ocio y la recreación. El agua, asociada al paseo y el juego, la contemplación y convivencia con la naturaleza, han sido determinantes históricamente en la generación de itinerarios ferroviarios y hoy, a rutas camineras y artesanales en moto-rodillos que resaltan el potencial natural hídrico y paisajístico del entorno ferroviario. La mirada sistémica del paisaje y del

territorio cultural se constituye en un avance, no sólo en la identificación y catalogación de itinerarios culturales, sino en una herramienta de gestión integral del territorio que se construye en las múltiples relaciones de inter-dependencia entre el hombre y la naturaleza.

La idea de **un cambio cualitativo de la noción de patrimonio** nos obliga retomar a Webber cuando ve en el hombre una animal inserto en tramas de significación que el mismo ha tejido, la cultura como la urdimbre, y el análisis de la cultura como una ciencia interpretativa en busca de significaciones. Más allá de un recuento y taxonomía de elementos integrantes del itinerario, ha sido posible develar en el relato y cartografías de la memoria, nuevas creaciones y significaciones que, sin ellas serían datos vacíos, es decir sin contenido y por ende, destinados a ser olvidados.

Este trabajo ha permeado el discurso oficial y estático del patrimonio a una escala holística, compleja y por ende multidimensional, como lo refieren las conclusiones del congreso CIIC (ICOMOS, 2001), cuando señala, dentro de las estrategias y equipos para confecciones de preinventarios y proyectos de itinerarios culturales, su naturaleza intercultural y manejo interdisciplinario. Algunos avances en el ejercicio de investigación-acción-participación, han permitido poner en diálogo la historiografía con la etnografía en contraste con la experiencia significativa del paisaje, como representación y espacio y como acción, máxime que se trata de un itinerario cultural, donde predomina la condición dinámica de la movilidad. El acercamiento y las dinámicas de interacción con las comunidades portadoras de la

memoria obliga al acompañamiento de equipos de sociólogos y comunicadores a fin de generar las condiciones para un diálogo abierto de saberes.

No hay que olvidar que por su naturaleza de ruta ferroviaria, nos obliga a revisar sus contenidos y valoraciones en la categoría de **patrimonio industrial**, toda vez que es reflejo de procesos históricos de desarrollo tecnológico y científico y como consecuencia de ello, cambio en las formas de trabajo, ocupación del territorio y organización social. Mientras la Ley General de Cultura actualiza, amplía e incorpora en 2008 a la nomenclatura de Bienes de Interés Cultural de la nación la categoría de Paisaje Cultural (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2008a), aún no reconoce la categoría de itinerario cultural y particularmente los bienes y manifestaciones que forman parte del proceso de modernización del transporte y su consecuente influencia en el desarrollo industrial y tecnológico de la nación.

El sistema de navegación a vapor por el río Magdalena, en paralelo con la construcción de proyectos ferroviarios regionales que alimentaron esta ruta comercial, su apertura en los mercados internacionales, en una época de transición a la nueva república, y la consecuente apertura a los procesos de industrialización y transformación de los centros urbanos, fueron definitivos en el advenimiento de un nuevo ideario, imaginario y paisaje urbano de la naciente y moderna ciudad pre-industrial. La otra cara de la moneda ha sido su desenlace, que desde mediados del siglo XX ha obligado a repensar las ciudades, en virtud de los fenómenos de lucha desigual por el territorio, violencia, desplazamiento

forzado y migración masiva a las urbes, por una idea reciente de urbanización del territorio y recuperación del campo, dejando un cúmulo de evidencias materiales e imaginarios que se surtieron de los procesos de desarrollo industrial y ferroviario y que ahora quedan a la deriva, como lunares, terrenos baldíos, nostalgias y memorias dispersas. Y qué hacer con estos vestigios, hoy restos de una arqueología industrial y ferroviaria sometidos al crecimiento desbordado y las presiones inmobiliarias de ocupación y rentabilización del suelo urbano, en un nuevo modelo de ciudad globalizada y de servicios, que terminan borrados de la historia y del paisaje urbano.

Es allí donde se hace importante el aporte de la historia, la arqueología industrial, la ingeniería y la sociología, como disciplinas cercanas a los valores que se le asignan al patrimonio industrial conforme lo establece la carta de Patrimonio Industrial (TICCIH, 2003) Como lectura y comprensión del espacio, sistema y expresión territorial, se apoya en las disciplinas de la geografía, la planificación territorial y los sistemas de información geográfica. Como estudio de los bienes inmuebles de carácter patrimonial para determinar su evolución, valoración y estado de conservación, de arquitectos restauradores y patólogos en los diferentes componentes técnicos y constructivos de las edificaciones y conjuntos. Como estudio de titularidad de los predios, bienes muebles e inmuebles y su encuadre con el desarrollo territorial y la legislación cultural vigente, de abogados con experticia en legislación cultural, ambiental y territorial. Si bien, el ferrocarril nace con la idea de una ruta comercial de intercambio, esta se enriquece del acervo cultural y de atractivos naturales que determinan su vocación como

destinos turísticos, lo cual exige de la participación de expertos en estas disciplinas.

En términos prácticos, la experiencia del Convenio de Asociación con los Municipios ha permitido confirmar la necesidad de articular el conocimiento experto con las comunidades participantes y actores claves a través de los talleres de formación y diálogo de saberes. La educación patrimonial como constructo social ha demostrado ser un instrumento eficaz de activación de la memoria e identidad, apoyando además la creación de nodos regionales de “vigías de patrimonio”, posibilitado en sus dinámicas y pedagogías de aproximación al territorio compartido, como conocimiento y experiencia sensible. El itinerario como espacio de interacción e intercambio, dispone a los vigías de la misma forma que se ha dispuesto en su proceso histórico de consolidación territorial, y ha permitido reconocerse en sus valores compartidos, extender su idea coloquial de paisaje lugareño al conjunto de paisajes que configuran el itinerario.

Otro elemento definitorio del itinerario cultural y que puede ser rebatido en la experiencia concreta del ferrocarril de Antioquia, radica en su **escala**, toda vez que en origen daba respuesta a un proyecto regional que, si bien, tenía como muchos otros creados simultáneamente a finales del siglo XIX en Colombia, la intención de acercar las provincias andinas a los ejes históricos de navegación fluvial estructurantes del territorio y enlace comercial y de intercambio con el mundo. En el caso específico de Antioquia, y dadas las circunstancias históricas que dieron pie al desarrollo irregular y decaimiento de la integración multi-modal en la escala

nacional y transaccional, ha prevalecido en el imaginario, el valor singular de la ruta y su impacto en las subregiones que atraviesa dentro del departamento.

Se abre una puerta en la identificación y reconocimiento de itinerarios culturales que permita la flexibilización de sus escalas, en la medida en que pueden ser conjuntos de pequeña escala departamental o trans-regional, que pueden ir ampliando su extensión y espectro de reconocimiento en los procesos graduales de activación e interacción con otros contextos y medios de comunicación. No sería extraño anticipar como la histórica ruta fluvial del Magdalena pueda integrarse a la del ferrocarril, con el antecedente de servir por más de cincuenta años como sistema multimodal de movilidad e intercambio comercial con Europa y Norteamérica.⁵²

Desde lo metodológico, el ejercicio de inventario y catalogación del itinerario no puede ser ajeno a las definiciones que establece el CIIC cuando define: “La identificación del itinerario cultural se basa en un conjunto de **puntos fuertes y de elementos tangibles**” (ICOMOS, 2001), en cuyo texto agrega como conclusión:

“Reconocer que un itinerario o ruta cultural, en cuanto tal, conlleva necesariamente una serie de elementos y objetos materiales unidos a otros valores de tipo intangible, a través del hilo conductor de un proceso civilizador determinante en un momento histórico para una sociedad o grupo determinado, testigos del significado del propio itinerario.”

⁵² No hay que olvidar que el sistema multimodal ferroviario-fluvial fue perdiendo importancia cuando se integran los sistemas regionales de ferrocarriles privados al sistema nacional (Ferrocarriles Nacionales, 1954) y se cierra el circuito con la venta del ferrocarril de Antioquia a la nación en 1962.

Para el caso que nos convoca, especialmente por su condición singular de itinerario ferroviario, la referencia a los puntos fuertes está asociada a los contenidos tangibles (estancias) con sus entornos físico-espaciales (áreas de influencia), permitiendo reconocer en ellos tres grandes grupos: La vía estructurante, **las estaciones y los ámbitos representativos**. Para su fichaje y catalogación, y como complemento al instrumento de identificación (Véase subcapítulo 3.1) se precisa del reconocimiento, caracterización física y funcional en el espacio tiempo, geo-referenciación y representación cartográfica y altiplanimétrica, usos, toponimias, estudio de las tipologías urbano-arquitectónicas, formas de asentamiento y sistemas de conectividad e intercambio y valoración de sus estados de conservación; complementados por el reconocimiento de las manifestaciones intangibles que forman parte integral del itinerario como creación y representación, y que responden a los relatos y cartografías sociales, prácticas culturales, apropiaciones y significaciones, determinantes de los rasgos de autenticidad, valores de conjunto e integralidad del itinerario. Categorías que están presentes en la carta de itinerarios y son contextualizados en los ejes teóricos.

La **vía estructurante** se refiere al sistema principal de movilidad de la ruta, divisiones y trayectos representativos, medios de transporte, flujos, periodicidades, áreas de influencia territorial y subsistemas de movilidad vinculantes en sus diferentes escalas (corregimental, municipal, regional, transregional). Para el caso del ferrocarril de Antioquia se subdivide en las secciones de Porce y Nus y define centralidades regionales de interconexión con otros centros poblados, áreas de producción y rutas de movilidad y comercio. Está compuesta por el corredor férreo

(vía y zona de reserva), sus obras civiles e infraestructura de servicio (puentes, viaductos, túneles, señales, intercambios, patios de maniobra, etc.), los flujos, caminos y rutas subsidiarias vinculantes con el proceso histórico de asentamiento e intercambio multi-dimensional.

El grupo de **estaciones** se refiere a los asentamientos (ex novo), conjuntos ferroviarios, estaciones de pasajeros como íconos representativos, edificaciones subsidiarias (bodegas, talleres, casas de jefe de estación, telefonía, campamentos, hoteles, posadas, tiendas, etc.), que nacieron de la presencia del ferrocarril. Se adscriben a este grupo las edificaciones que si bien, de origen no pertenecieron al ferrocarril ni se adscriben a su funcionalidad estricta, en cambio sí reflejan rasgos y valores compartidos con la arquitectura ferroviaria (arquitectura doméstica e institucional).

Los **ámbitos representativos** forman parte del grupo de lugares singulares naturales y antrópicos, que están asociados a la ruta y que por su presencia, condición de lugar, belleza, representatividad y apropiación social, se han constituido en hitos y referentes simbólicos del itinerario, con información asociada a sus denominaciones (toponimias) de origen y su evolución, estaciones asociadas, territorialidad, usos y funcionalidad consolidada, influencia territorial, y finalmente su estado de integridad.

Si bien toda esta información se construye de manera convencional con los datos históricos, geográficos, documentales y de campo, un aporte significativo de información ha sido complementado con las entrevistas y talleres comunitarios, en

un ejercicio de triangulación de los datos, cada grupo y escala de representación, además de constituirse en rasgo de identificación del itinerario, se ofrece como escenario de gestión, entendido en el contexto de unidad cultural-territorial. Emerge entonces un nuevo territorio que se solapa con geografías, paisajes y ecosistemas variados de municipios y subregiones estrictamente delimitados, lo que obliga a mirarse entre sí como una unidad territorial y en la complejidad de sus dimensiones físicas, naturales y socio-culturales. Es cuando el ámbito jurídico de los entes territoriales se despoja de sus límites y escenarios de actuación, permitiendo trascender su mirada localizada y establecer una dialéctica desde el espacio de interacción y los valores compartidos. Un escenario de convivencia y solidaridad que multiplica toda acción en pro de la recuperación y activación de la memoria ferroviaria como estrategia temprana de gestión.

Desde el marco legal y normativo persiste la contradicción entre la legislación de cultura de la nación y sus actualizaciones, que si bien, ya contempla dentro de las categorías patrimoniales el paisaje cultural, aún no ha incorporado la categoría de itinerario cultural, lo cual se constituye en una limitante en el diseño de políticas, planes y modelos de gestión que puedan impactar favorablemente en la conservación y activación de itinerarios ferroviarios. Si bien Colombia por su condición geográfica, multiétnica y pluricultural se ha caracterizado por ser un país de regiones, y sumado a esto asiente de conflictos armados en la lucha por el territorio y el control político, la idea de establecer continuidades y conectividades como rutas de intercambio y de interacción ha sido paradójicamente una constante histórica que se ha acrecentado desde la revolución industrial. Con la

incorporación de esta nueva categoría patrimonial a la Ley General de Cultura, se avizora un panorama no solo de integración regional, sino de paz y reconciliación como estrategia solidaria de desarrollo humano.

6.1.2 El itinerario desde la perspectiva de los actores

Desde el punto de vista práctico, la implementación de las técnicas e instrumentos aplicados en las cartografías de la memoria y construcción de sueños, ha permitido develar la hibridación entre objetos y acciones (Santos, 2000), en una dialéctica donde los espacios adquieren significado. Esta relación, trasladada al itinerario cultural, se expresa en la dinámica que se establece entre los flujos y permanencias. Así, lo que se ha dado en llamar las “apropiaciones y significaciones”, está en íntima relación con las construcciones mentales sobre el espacio percibido, sentido y vivido, y por tanto ameritan ser contrastadas en los contenidos tangibles del itinerario cultural. La lectura de apropiaciones y significaciones fundamentada en la metodología de taller se ha concretado en la creación de escenarios de diálogo de saberes y procesos de participación, en la búsqueda de una construcción colectiva de la memoria ferroviaria, centrada en las tres dimensiones temporales del pasado, presente y futuro del ferrocarril de Antioquia. A partir de las experiencias que hacen parte de la vida cotidiana de los ciudadanos, de la historia no oficial, de la que sólo ellos pueden dar cuenta, y sin la cual sería imposible pensar el ferrocarril en clave de itinerario cultural, integrador del territorio, la comunidad y la cultura.

La idea de la investigación, acción, participación, surge del contacto e interacción directa de la Universidad, como ente mediador y promotor de consensos, con los actores y organizaciones comunitarias, sectores productivos, instituciones y administraciones públicas de los ámbitos municipal y departamental. Un primer escenario de consensos plantea la necesidad de reactivar el ferrocarril como itinerario cultural, y reconoce en los actores sentimientos compartidos de simpatía por la cultura ferroviaria y específicamente por la ruta histórica como una oportunidad y un recurso para el desarrollo de las comunidades. Un desarrollo que traducido a las teorías económicas de Max Neef como “desarrollo a escala humana” nos ha permitido develar y visibilizar, más allá de los hechos históricos conocidos, vocaciones y potencialidades de uso y apropiación del itinerario en los procesos de participación, revisados a partir de la matriz de satisfactores y sus categorías axiológicas y existenciales.

La perspectiva de los actores, permeada por el relato e intercambio de conocimientos y experiencias, abre una luz de esperanza en lo que por casi 20 años de abandono del sistema ferroviario, podía dar crédito a su activación y no a un asunto nostálgico del pasado. El convenio marco de cooperación interinstitucional entre los Municipios y la Universidad ha logrado, en sus dinámicas específicas desarrollar, entre otros, convenios de asociación con el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia y los municipios de Cisneros y Santo Domingo, con recursos provenientes del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y con destinación al patrimonio cultural de la nación, en proyectos específicos alineados

con la gestión integral e intervención del itinerario cultural ferroviario.⁵³ Los proyectos desarrollados fueron:

1. La idea de un inventario de arqueología industrial y ferroviaria que amplía los elementos, espectro y ámbito de influencia de la ruta en el territorio y la historia del transporte y la tecnología.
2. La creación y montaje del Museo Ferroviario de Cisneros en la estación que lleva su nombre, como institución e instrumento de gestión de la memoria histórica y cultura ferroviaria del departamento, en un diálogo abierto entre la historia y el relato comunitario.
3. La creación de grupos de vigías del patrimonio en los corregimientos del distrito de La Quebra, un programa del Ministerio de Cultura, que ha permitido enriquecer, no sólo la memoria ferroviaria desde los actores, sino también hacer retroalimentación de los hallazgos históricos derivados de la investigación, de promover escenarios de difusión y promoción de la memoria ferroviaria y especialmente, de permitirse, en los procesos de participación plantear escenarios futuros de activación y rehabilitación del itinerario.

Prueba de ello, ha sido la experiencia del Museo Ferroviario, que empieza a consolidarse como un referente del municipio para crear y recrear la historia del ferrocarril y como un espacio de interacción social, de reafirmación de identidades,

⁵³ Convenio de Asociación 174-2013 desarrollado entre los meses de Junio y Diciembre de 2013

de encuentro y de gestión temprana del itinerario. La nueva figura emblemática del museo ferroviario ha permitido visibilizar y multiplicar las manifestaciones, creaciones y representaciones sobre la cultura ferroviaria y sus vinculantes. La promoción y expresión de manifestaciones artísticas asociadas a la música y la danza, fiestas del riel, tertulias, talleres grupos de trabajo con vigías de patrimonio, jubilados del ferrocarril y ciudadanos en general, guanzas a grupos de escolares, turistas y visitantes esporádicos, etc. con el hilo conductor del ferrocarril, para el caso del itinerario cultural, como eje articulador y dinamizador de memorias e identidades.

En las dinámicas generadas de IAP se vislumbra un cambio de paradigma de lo expuesto por Choay, entre “la museificación del patrimonio como ilusión narcisista”, por una versión antropogénica y de convivencia con la memoria, que se activa en el diálogo de saberes y se proyecta como una alternativa del patrimonio en constante renovación y actualización, sin que se pierdan los valores esenciales que dan identidad al itinerario, antes por el contrario, salgan enriquecidos y fortalecidos.

Como proceso científico y en prospectiva se señala la importancia de la investigación como un cúmulo de acciones encaminadas a generar un espacio de reafirmación de identidades, acuerdos en medio de los desacuerdos, y toma de decisiones en el escenario político y de acción, como aproximación a un modelo de gestión patrimonial del itinerario cultural.

6.2 Consideraciones finales

Esta investigación ha permitido poner en contraste un repertorio amplio y diverso de manifestaciones asociadas a la cultura ferroviaria de Antioquia: De una parte, los hechos históricos que se han revelado de las fuentes primarias e historiográficas, y de otra, las creaciones y representaciones sociales en su interacción con el territorio, como espacio cotidiano, humanizado y vital del itinerario, en un ejercicio de gestión patrimonial con los sujetos sociales, como agentes de transformación y construcción de identidad.

La idea del ferrocarril de Antioquia como categoría patrimonial de itinerario cultural, en un país donde apenas en el 2008 se anexa a la Ley General de Cultura la categoría de Paisajes Culturales (Ministerio de Cultura. República de Colombia, 2008a), ha dejado un saldo pendiente, además de los itinerarios culturales, en el reconocimiento del patrimonio industrial y ferroviario, con todas sus implicaciones de valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico (TICCIH, 2003). Lo anterior nos impone la obligación y el reto de actualizar la legislación y en especialmente, la concepción del patrimonio desde una perspectiva más holística, y abarcante en el espacio-tiempo de apropiación social del patrimonio. En esta medida, los itinerarios culturales se constituyen en potenciales instrumentos de gestión, de cara a los procesos integrales de reconocimiento, valoración y activación, no sólo por su condición natural de

sistemas estructurantes del territorio, sino como referente patrimonial y agente de cambio y desarrollo a escala humana.

La gestión cultural está concebida como un proceso transversal y animador de las fases de reconocimiento, valoración y activación del patrimonio, con apertura a la investigación y la acción participativa, es decir, como medio y no fin en la construcción y recreación permanente de memoria e identidad como parte vital de la historia y cotidianidad de las comunidades.

Como premisa de los itinerarios culturales en la concepción que hace el CIIC está su condición dinámica de movilidad e influencia multicultural que se expresa en el territorio como un escenario diverso en sus singularidades, pero a la vez integrado por valores de conjunto compartidos, como se ha podido confirmar en el transcurso de esta investigación. Esto nos obliga a pensar en el itinerario como integrador de localidades, regiones, manifestaciones y paisajes diversos en interacción constante, catalizador de historias, vivencias, imaginarios y lugares comunes como espacios de apropiación y significación cultural. Una práctica que nace y se construye desde la cotidianidad y naturaleza dinámica de movilidad que aún pervive a pesar de su aparente obsolescencia, por tanto deberá enriquecerse y actualizarse de forma permanente. Se ratifica la idea del patrimonio como proceso de construcción y legitimación social en el escenario comunitario de participación, portador y vocero de su identidad, que de forma simultánea se revisa, actualiza y transforma en cada momento histórico.

Esta investigación, a través de los procesos de participación, ha podido constatar que existen otras versiones de identidad, es decir, de lo que constituye el asunto patrimonial, que no están escritas en la historia oficial y que serían versiones incompletas si se construyen sobre la base del discurso oficial autorizado del patrimonio, por tanto, pueden despejar el camino hacia una versión de patrimonio incluyente y apropiado por las comunidades. De otra parte, reconoce en la concepción, condicionamientos y metodologías de abordaje de los itinerarios culturales, una oportunidad para hacer visibles los componentes tangibles e intangibles de ferrocarril de Antioquia en el escenario territorial regional y supra-regional del departamento, en la perspectiva de las necesidades existenciales del hombre, sus capacidades de interacción y lazos interculturales con la(s) región(es) que habitan.

Existe una deuda pendiente por parte de las instituciones que velan por la tutela del patrimonio, de revisar estas rutas en íntima relación con otras que se han desarticulado por antecedentes similares, y en escalas más abarcales del territorio, aportando de paso, una posibilidad de riqueza en el flujo e integración de saberes y prácticas multi-culturales y pluri-étnicas, como el mayor activo de nuestra verdadera nacionalidad. Por ello la gestión debe entenderse como un proceso dialéctico y gradual abierto a la concertación y construcción colectiva de identidades en su multiplicidad de escalas, y que de manera propedéutica del territorio permita hilvanar los discursos, creaciones y prácticas culturales en un escenario común de lecciones y aprendizajes significativos. El ordenamiento territorial y las decisiones sobre el manejo del itinerario cultural, ameritan un

tratamiento especial y diferenciado con capacidad de convocatoria en el escenario regional y supra-regional.

En materia de financiación e inversión de recursos, los nuevos retos deben posicionar al sector cultural y el patrimonio como clave para el desarrollo social y económico, formular políticas culturales que incentiven la inversión público-privada, con medidas como alivios fiscales y mecanismos como fondos públicos con destinación exclusiva a instituciones, programas y proyectos culturales. Considerar la idea de poner en valor el patrimonio como potencial económico y motor de desarrollo de otros sectores de la economía, le confiere una condición de estatus e inclusión dentro del sistema productivo. El patrimonio concebido en términos utilitaristas como recurso para vivir, y no como generador de riqueza.

Como consideración final, el capital del itinerario está representado en sus comunidades, no sólo como sujetos portadores de memoria sino como agentes de cambio y activación, por ello el énfasis del modelo de gestión participacionista. Su ámbito y escala de actuación, debe construirse desde un escenario de la cotidianidad en la escala local y enriquecerse gradualmente en la medida en que se activa la memoria e imaginarios de las comunidades participantes. Podría decirse que la construcción del modelo es un ejercicio permanente e inacabado que se extiende en el territorio como escenario comunitario; algo similar a lo que fue el proceso de construcción del ferrocarril, al punto de convertirse en la síntesis de una ruta integrada de intercambio multidimensional que impactó en múltiples paisajes culturales.

Lo anterior nos obliga a reconocer en el orden local, que la capacidad de gestión y de autogobierno depende en buena medida de la incorporación de la planeación participativa; espacio ganado por las mismas comunidades para la toma de decisiones y la búsqueda de una mejor calidad de vida. La idea de sentar a la mesa a los agentes sociales, públicos y privados con voz y voto es determinante para que el modelo surta los efectos de corresponsabilidad con el itinerario cultural.

El proceso educativo como acto político, acto de conocimiento y como hecho social, se constituye en un factor para la superación personal y colectiva, gravita en favor de la transformación de las estructuras sociales y, es un factor básico de desarrollo en la medida en que proporciona al individuo la capacidad para crear los bienes necesarios para una vida digna, para avanzar hacia la democracia participativa.

Como síntesis, aporte al conocimiento y camino a seguir en este proceso de gestión para la rehabilitación del ferrocarril de Antioquia y que se vislumbra en escenarios futuros son:

Aportar al estudio de las relaciones que se establecen entre los sistemas de movilidad en conjunción con las dinámicas de asentamiento y apropiación territorial.

Generar un ambiente dialógico de reflexión crítica en torno a la importancia del patrimonio industrial y ferroviario del departamento como un activo de la memoria y valor agregado al desarrollo de las comunidades.

Promover una concepción más abarcante del patrimonio con inclusión de las dinámicas de movilidad territorial de las comunidades y sus niveles de interacción cultural.

Promover estrategias de acopio, difusión y activación de la memoria ferroviaria en las comunidades como protagonistas y legitimadores de la memoria.

Generar redes de conocimiento, apoyo e investigación inter y transdisciplinar en interacción con las comunidades, de cara a la construcción de discursos patrimoniales renovados y significativos.

7 BIBLIOGRAFÍA Y APÉNDICES

7.1 BIBLIOGRAFÍA

- Academia Antioqueña de Historia. Asociación de Exgobernantes y Exdiputados de Antioquia. (2007). *Gobernantes de Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia.
- Alvear Sanín, J. (2008). *Historia del Transporte y la Infraestructura*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Alverar Sanín, J. (2008). *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*. Bogotá, D.C.
- Arango, S. (1993). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
- Arias Valencia, M. M., & Giraldo Mora, C. V. (2011). El rigor científico en la investigación cualitativa. *Investigación Y Educacion En Enfermería*, 29(3), 500–514.
- Bertalanffy, L. Von. (2004). *Teoría general de los sistemas*. (Fondo de Cultura Económica, Ed.) (1a. edició.). Mexico.
- Botero Páez, S. (2005). *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: Apuntes para la historia de los caminos de Antioquia*. Medellín: Imprenta Universidad de Antioquia.
- Bozzano, H. (2003). Territorio, Híbridos de base dialéctica Reflexiones sobre el objeto de la Geografía. Río Cuarto. Córdoba: Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Bozzano, H. (2009). Geo-grafein y Geo-explanans. Transformaciones en conciencias, acciones y en objetos: Hacia una Geografía del siglo XXI. (U. de la R. (URUGUAY), Ed.) 12° *Encuentro de Geógrafos de America Latina*. Montevideo.
- Bravo Betancur, J. M. (1993). *Monografía sobre el ferrocarril de Antioquia*. Ediciones Autores Antioqueños (Segunda ed., Vol. 82). Medellín: Departamento de Antioquia.
- Campesino Fernández, A. J. (2006). Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, PH60. *Boletín Del Instituto Andaluz Del Patrimonio Histórico*, (60), 3.

- Castillo, M. E. (2004). El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate: Un corredor de herencia cultural binacional. *Frontera Norte*, 16(32), 113–141.
- Castillo Ruiz, J. (2007). El futuro del Patrimonio Histórico: la patrimonialización del hombre. *Revista Electrónica de Patrimonio Histórico E-Rph*, (1). Retrieved from <http://goo.gl/F58hQK>
- Choay, F. (2007). *Alegoría del patrimonio*. (Gustavo Gilli, Ed.) (De la edic., Vol. 41). Barcelona.
- Choay, F., & Connell, L. M. O. (2001). *The Invention of the Historic Monument*. (Ca. P. University, Ed.). Cambridge.
- Cisneros, F. J. (1878). Informe que el Presidente Constitucional del Estado Soberano de Antioquia presenta a la Legislatura en sus sesiones de 1878. (D. de F. de Antioquia, Ed.). Medellín: Imprenta del Estado.
- Colcultura. (1994). *Programa: Reciclaje de las Estaciones del Ferrocarril*. Bogotá: Editorial Presencia.
- Comerci, M. E. (2004). Formas, representaciones, actores sociales y procesos en Chos Malal. *Huellas*, 9(139), 135–162.
- Conferencia Mundial de Turismo Sostenible. (1995). Carta del turismo sostenible. Lanzarote, Islas Canarias, España. Retrieved from <http://www.turismo-sostenible.org/docs/Carta-del-Turismo-Sostenible.pdf>
- Consejo de Monumentos Nacionales. Resolución No. 13 de 1994 (1994).
- Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia. (2007). Análisis integrado del territorio. In *Plan de Gestión Ambiental Regional de Corantioquia*. Corantioquia. Retrieved from <http://goo.gl/tRgwzl>
- Correa R., J. S. (2009). De Puerto Berrío a La Quebra: El ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros. Bogotá, D.C.: Colegio de Estudios Superiores de Administración, CESA.
- Criado-Boado, F., & Barreiro, D. (2013). El patrimonio era otra cosa. *Estudios Atacameños*, 1–17. Retrieved from <http://digital.csic.es/handle/10261/32905>
- De Oriente, T. (1927). Guía para viajar por el Departamento de Antioquia. Medellín: Tipografía del Externado de Medellín. Retrieved from <http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/14/travel-to-gpv.pdf>

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, R. de C. (2005). *Proyecciones de población municipales en Colombia 2005-2020*. Bogota. Retrieved from <https://www.dane.gov.co/index.php/poblacion-y-demografia/censos>
- Departamento Administrativo Nacional de Planeacion. República de Colombia. (2008). Principales Proyectos de Infraestructura: Ruta del Sol, Sistema Ferroviario Central, SETP - COLOMBIA. Miami. Retrieved from <http://goo.gl/jfj9PJ08>).pdf
- Duque A., A. J. (1937). Nare, el más antiguo y primer puerto de Antioquia. *Repertorio Histórico: Órgano de La Academia Antioqueña de Historia*, XIII(138). Retrieved from http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/11/11_1002211701.pdf
- Echeverri M., A. (1974). *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874 - 1974*. (Academia Antioqueña de Historia, Ed.) Colección Academia Antioqueña de Historia. Medellín: Editorial Salesiana.
- Ferrater Mora, J. (1965). *Diccionario de filosofía* (5a. edición.). Buenos Aires: Suramericana, Editorial. Retrieved from <http://elartedepreguntar.files.wordpress.com/2009/06/diccionario-filosofico-f-m.pdf>
- García Canclini, N. (1989). Quienes usan el patrimonio? Políticas culturales y participación social. La Plata.
- García, J. L. (1998). De la cultura como patrimonio al patrimonio cultural. *Política Y Sociedad*, 27, 9–20. Retrieved from Universidad Complutense de Madrid
- Geertz, C. (1987). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Editorial Gedisa, S.A. Retrieved from <http://goo.gl/oukrQQ>
- Giannini, M. S. (1976). I beni culturali. *Rivista Trimestrale Di Diritto Pubblico*, (9), 3–38.
- González Ávila, M. (2002). Aspectos éticos de la investigación cualitativa. *Revista Iberoamericana de Esdcacion*, (029), 85–103. Retrieved from <http://www.redalyc.org/pdf/800/80002905.pdf>
- González Escobar, L. F., & Restrepo Tirado, M. C. (2007). La Escuela América: Una Escuela modelo en Puerto Berrío. Medellín (Colombia): Universidad de San Buenaventura.

- González Moreno-Navarro, A. (1999). *La restauración objetiva: Método SCCM de restauración monumental*. Barcelona: Diputación de Barcelona.
- González Varas, I. (2008). *Conservación de bienes culturales: Teoría, historia, principios y normas*. (Ediciones Cátedra (Grupo Anaya S.A.), Ed.) (6a. ed.). Madrid.
- Groppa, O. (2004). Las necesidades humanas y su determinación: Los aportes de Doyal y Gough, Nussbaum y Max-Neef al estudio de la pobreza. Intotuto para la Integración del Saber: Universidad Católica Argentina.
- ICOMOS. (1999). Carta Internacional sobre turismo cultural: La gestión del turismo en los sitios con Patrimonio. México, D. F.: ICOMOS. Retrieved from http://www.international.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf
- ICOMOS. (2001). Congreso internacional del CIIC de Icomos. Pamplona, Navarra, España. junio, 2001. conclusiones. Pamplona, España: ICOMOS - CIIC. Retrieved from http://www.icomos-ciic.org/CIIC/PAMPLONA_esp.htm
- ICOMOS. (2003). Ficha de identificación de un itinerario cultural. Madrid: ICOMOS - CIIC. Retrieved from http://www.icomos-ciic.org/INDEX_esp.htm
- ICOMOS. (2008). Carta de Itinerarios Culturales. Quebec, Canadá: ICOMOS. Retrieved from http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf
- Jaramillo Uribe, G. (2010). *Valoración patrimonial del ferrocarril de Antioquia como sistema territorial e itinerario cultural*. Universidad de Granada (España) - Instituto Superior Politécnico J. A. Echavarría (Cuba).
- Jaramillo Uribe, G. (2012). La Estacion Medellín y la Arquitectura Republicana en Colombia. *Iconofacto: Revista Facultad de Diseño*, 8(11), 96–117. Retrieved from <http://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>
- Lenis Ballesteros, C. A. (2014). De un camino carretero a un ferro-carril: La Quiebra de Santo Domingo y el Ferrocarril de Antioquia, 1874-1929. In *De viaje por La Quiebra - Un tejido entre pasado y presente: Síntesis de la experiencia de formación de grupos de Vigías del Patrimonio*. Medellín: Universidad de San Buenaventura.
- Lincoln, Y. S. L., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Estados Unidos de América: Sage publications. Retrieved from <http://goo.gl/u5hfo7>
- Lincoln, Y. S. L., & Guba, E. G. (1986). But is it rigorous? Trustworthiness and authenticity in naturalistic evaluation, 30, 73–84.

- López, A. (1899). *El paso de La Quiebra en el ferrocarril de Antioquia* (2a. ed.). Medellín (Colombia): Universidad Pontificia Bolivariana.
- Max Neef, Manfred, Elizalde, Antonio y Hopenhayn, M. (1998). *Desarrollo a Escala Humana: Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones*. (S. A. Icaria Editorial, Ed.) (2a. ed.). Barcelona.
- Ministerio de Cultura, R. de C. (1997). Ley General de Cultura 397 de 1997. (C. de Colombia, Ed.). Bogotá. Retrieved from <http://goo.gl/l5L04e>
- Ministerio de Cultura. Republica de Colombia. (2004). *Programa de participación: Vigías del Patrimonio*. Bogotá: Escala. Retrieved from <http://goo.gl/e5ijb2>
- Ministerio de Cultura. República de Colombia. (2004). *Programa de Participación: Vigías del Patrimonio*. (M. de Cultura, Ed.). Bogotá: Escala. Retrieved from <http://186.113.12.12/discoext/collections/0042/0001/02800001.pdf>
- Ministerio de Cultura. República de Colombia. (2008a). Ley 1185 de 2008. No. 46.929. Bogotá: República de Colombia - Gobierno Nacional. Retrieved from <http://goo.gl/LnYSoX>
- Ministerio de Cultura. República de Colombia. (2008b). Lista de bienes declarados de interés cultural de carácter nacional - Monumento Nacional. Bogotá: Ministerio de Cultura - Dirección de Patrimonio. Retrieved from <http://www.mincultura.gov.co/index.php?idcategoria=37666>
- Ministerio de Cultura. República de Colombia. (2012). Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril. Retrieved from <http://goo.gl/w0SxUw>
- Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. (2014). Fondo Pasivo Social de los ferrocarriles Nacionales de Colombia. Retrieved from http://www.fps.gov.co/la_entidad/quienes_somos/resena_historica
- Morales Cano, F. (1974). *Concurso Nacional de Monografías sobre el ferrocarril de Antioquia*. Medellín.
- Olano, R., & Peyrat, J. (1916). *Guía de Medellín y sus alrededores*. Medellín: Sociedad de Mejoras Públicas, Medellín; R. Echavarría y Co., New York. Retrieved from <http://hdl.handle.net/10495/177>
- Oppenheimer, H. (1935). *Álbum de propaganda de la ciudad de Medellín*. Medellín: Tipografía Bedout. Retrieved from <http://tesis.udea.edu.co/dspace/handle/10495/175>

- Organizacion Mundial de Turismo, O. (1978). *Evaluación de los recursos turísticos, Organización Mundial del Turismo*. Madrid.
- Ortega Valcárcel, J. (1998). El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico. *Revista Del Instituto Universitario de Urbanística de La Universidad de Valladolid*, 33–48 ST – El patrimonio territorial: El territor.
- Ospina Vásquez, L. (1987). *Industria y protección en Colombia, 1818-1930. Biblioteca Colombiana de ciencias sociales* (3a. ed.). Medellín: Faes ; 1.
- Popular, C. de I. y E. (1998). *Colombia, país de regiones. Tomo I*. Bogotá: Colciencias. Retrieved from <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/region1/indice.htm>
- Prats, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*, (21), 17–35. Retrieved from <http://goo.gl/7mRu0K>
- Primer Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos. (1931). Carta de Atenas para la Restauración de Monumentos Históricos. Atenas: C.I.A.M. Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos históricos. Retrieved from http://www.talactor.com/archivos/legint/1931_CartaAtenas.pdf
- Restrepo Gutiérrez, E. (2013). Estudio jurídico de bienes inmuebles. In *Inventario de patrimonio arqueológico industrial y ferroviario asociado al ferrocarril de Antioquia en el tramo correspondiente a los municipios de Cisneros y Santo Domingo*. Medellín: Universidad de San Buenaventura.
- Santos, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. (Oikos-tau, Ed.). Barcelona.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo. Razón y emoción*. (A. S.A., Ed.) (1a. ed.). Barcelona. Retrieved from <http://goo.gl/FOSyNI>
- Smith, L. (2011). El “espejo patrimonial”. ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antípoda*, (12), 39–63. Retrieved from <http://antipoda.uniandes.edu.co/view.php/176/index.php?id=>
- Strauss, A., & Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa: Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada* (1a. edició.). Medellín (Colombia): Editorial Universidad de Antioquia.
- TICCIH. (2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Moscú: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Retrieved from http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial_es.htm

- Tisnés, R. M. c. m. f., & Zapata Cuéncar, H. (1980). *El ferrocarril de Antioquia: Historia de una empresa heroica*. Medellín (Colombia): Empresas Departamentales de Antioquia, ED.
- Toledo, A. (2006). *Agua, hombre y paisaje*. (I. N. de E. (INE-SEMARNAT), Ed.) (Primera.). México. Retrieved from <http://goo.gl/XCt9PE>
- UNESCO. (n.d.). Mountain Railways of India. Retrieved from <http://whc.unesco.org/en/list/944/>
- UNESCO. (1954). Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado. La Haya. Retrieved from <http://goo.gl/KhmovO>
- UNESCO. (1998). Conferencia intergubernamental sobre políticas culturales para desarrollo. In *Informe final*. Estocolmo, Suecia.
- UNESCO. (2009). Anteproyecto de itinerarios culturales. Salvador, Bahía, Brasil.
- Unión, C. (1941). Monografías de Antioquia. Medellín. Retrieved from <http://hdl.handle.net/10495/21>
- Universidad de Antioquia, I. de E. R. (INER). (2003). *Magdalena Medio - Desarrollo regional: Una tarea común universidad-región*. Medellín: Imprenta Universidad de Antioquia.
- Universidad de Antioquia, I. de E. R. (INER). (2007). *Nordeste - Desarrollo regional: Una tarea común universidad-región*. Medellín: Imprenta Universidad de Antioquia.
- Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipio de Cisneros. (2014). *Museo Ferroviario: Municipio de Cisneros*. Medellín (Colombia): Universidad de San Buenaventura.
- Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipios de Cisneros y Santo Domingo. (2013). *Inventario de Patrimonio Arqueológico Industrial y Ferroviario - Ferrocarril de Antioquia: Trayecto Botero, Cisneros*. Medellín: Universidad de San Buenaventura;
- Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipios de Cisneros y Santo Domingo. (2014). *De viaje por La Quebra: un tejido entre el pasado y el presente: Síntesis de la experiencia de formación de grupos de Vigías del Patrimonio en los municipios de Cisneros y Santo Domingo*. Medellín.

Vergara y Velasco, F. J. (1906). *Atlas completo de Geografía Colombiana*. Bogotá: Imprenta ELéctrica. Retrieved from http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf

7.2 ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura No. 2-1. Demarcación del trayecto piloto en el contexto regional de la ruta del ferrocarril de Antioquia – Medellín – Puerto Berrío. Fuente web archivo IGAC – Colombia. Editada por el autor.....</i>	59
<i>Figura No. 2-2 Trayecto piloto entre las estaciones Botero y Cisneros. Fuente: Elaboración propia.....</i>	60
<i>Figura No. 2-3 Sección longitudinal del trayecto piloto. Fuente: Elaboración propia</i>	60
<i>Figura No. 2-4: Taller: Tejiendo imágenes e historias con la comunidad de la Estación Cisneros. Fotografía del autor.....</i>	73
<i>Figura No. 2-5: Taller de vigías de patrimonio: Cartografías de la memoria. Fotografía del autor.....</i>	74
<i>Figura No. 2-6: Propuesta grupo sector turismo y comercio: Seminario taller Turismo y patrimonio - Cisneros 2012. Fotografía del autor.....</i>	76
<i>Figura No. 2-7: Socialización de los proyectos de modelación de los conjuntos ferroviarios del trayecto piloto en la Estación Santiago. Fotografía del autor, Mayo de 2012.</i>	86
<i>Figura No. 2-8: Modelaciones del conjunto ferroviario de Cisneros elaborado por estudiantes de los talleres de diseño de la Universidad de San Buenaventura. Fotografía del autor. Mayo de 2012</i>	87
<i>Figura No. 2-9: Apartes de la ficha de inventario de arqueología industrial y ferroviaria asociadas al levantamiento del puente El Cariaño en el paraje de Botero. Fuente: (Universidad de San Buenaventura et al., 2013).....</i>	93
<i>Figura No. 2-10: Plano típico de referenciación (SIG) en las fichas de inventario arqueológico asociado a los puentes hallados en la vía férrea. Fuente: (Universidad de San Buenaventura et al., 2013)l.....</i>	94
<i>Figura No. 2-11: Sesiones de sensibilización con los grupos de vigías de patrimonio de las estaciones de Botero, Porce, Santiago, El Limón y Cisneros en la Estación Cisneros. Fotografía del autor, Octubre de 2013.</i>	96
<i>Figura No. 2-12: Taller de construcción cartografías sociales en la Estación Octubre 4 de 2013.</i>	97
<i>Figura No. 2-13: Reunión de encuadre del proyecto de museo con los actores claves del Municipio de Cisneros. Fotografía: Natalia Álvarez, Octubre de 2013.....</i>	98

<i>Figura No. 2-14: Postales de divulgación derivados de la creación del museo con temas alusivos a la memoria e imaginarios locales .</i>	99
<i>Figura No. 2-15:lzq. Logo símbolo del Museo ferroviario propuesto. Panel expositivo asociado al valor simbólico del pito de las locomotoras. Fuente: (Universidad de San Buenaventura, Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, & Municipio de Cisneros, 2014)</i>	100
<i>Figura No. 3-1: Mapa de los caminos de Hervé, Nare y Palagua, firmado por Daniel Villegas y Cardona. Fuente: AHA. planoteca, código de acceso 2108. (Imagen digital Sofía Botero Páez)</i>	104
<i>Figura No. 3-2: Mapa del viejo ferrocarril de Panamá</i>	107
<i>Figura No. 3-3: Puerto Berrío en 1921. Zona de la Estación y del Puerto, al momento de las obras de relleno. Reproducción de Revista Sábado núm. 20, Medellín, 17 de septiembre de 1921, 219.</i>	109
<i>Figura No. 3-4: Fase de construcción del Túnel de la Quiebra –Boca El limón 1926. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-003-0713.</i>	110
<i>Figura No. 3-5: Inauguración del ferrocarril de Amagá en su llegada a Medellín. Fotografía de Melitón Rodríguez, 1911. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto</i>	111
<i>Figura No. 3-6: Mapa de la línea férrea en Antioquia. Fuente: Gobernación de Antioquia- Secretaría de Obras públicas. Editado por el autor</i>	113
<i>Figura No. 3-7: Hotel Magdalena, Puerto Berrío, en 1923. Reproducción de 100 años de Arquitectura en Colombia, UNESCO - Biblioteca Pública Piloto, 2001</i>	118
<i>Figura No. 3-8: Mapa Geológico de Colombia. Véase las cuencas del Río Cauca y Magdalena al centro y su recorrido por la zona Andina del territorio Colombiano. Fuente: (Vergara y Velasco, 1906)</i>	122
<i>Figura No. 3-9: Mapa de Puerto Berrío, sin fecha ni autor. Mapoteca Archivo Histórico de Antioquia, Código 2144. Es el trazado inicial de Puerto Berrío hacia 1876.</i>	127
<i>Figura No. 3-10: Panorámica de Puerto Berrío, entre 1914 y 1918, cuando se rellenó el pueblo para subir el nivel. Se aprecia la línea del ferrocarril y la antigua capilla antes de ser demolida y construida la Iglesia en el marco de la Plaza. Fotografía de autor anónimo</i>	127
<i>Figura No. 3-11: Sistemas de movilidad artesanal (mesa y moto-rodillos) usados sobre el corredor férreo. 2012. Fotografía del autor</i>	133
<i>Figura No. 3-12: Sistemas de acueducto y almacenamiento de agua para provisión vaporinas. 2012. Fotografías del autor</i>	134
<i>Figura No. 3-13: Vaporina no. 15 al frente de la Estación Cisneros, representaciones del imaginario ferroviario en los talleres de participación retrospectiva, escudo municipal y logo-símbolo de los 100 años de su fundación, 2012.</i>	138
<i>Figura No. 3-14: Composición temática elaborada en los talleres comunitarios que representa la integralidad del ferrocarril con el territorio. Fotografía del autor</i>	139

<i>Figura No. 3-15:: Dibujo de un niño que plasma su imagen del municipio de Cisneros en taller participativo desde la retrospectiva. Fotografías del autor.</i>	<i>141</i>
<i>Figura No. 4-1: Ruta del ferrocarril de Antioquia, subregiones y municipios que atraviesa. Imagen intervenida por el autor. Fuente: Anuario estadístico de Antioquia, 2006. http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/anuario2006/transporte/turistico-sub</i>	<i>148</i>
<i>Figura No. 4-2: Mapa y perfil general del ferrocarril de Antioquia. 1878”, Francisco Javier Cisneros. Técnica: litografía y color. Colección particular, Medellín. Original: 119 x 64 cm. Fuente: César Augusto Lenis Ballesteros, Roberto Luís Jaramillo y Andrés Vélez, Cartografías para el Bicentenario, Medellín, Alcaldía de Medellín, 2010, 56 - 57</i>	<i>150</i>
<i>Figura No. 4-3: Sistema integrado del ferrocarril de Antioquia y su extensión al ferrocarril de Amagá entre las cuencas del Río Magdalena y Cauca. Véase altimetría y accidente geográfico de la Quebra (Cordillera central), por muchos años (1875-1929) comunicado mediante carretero entre las cuentas del Porce y Nus, que dio pie a la construcción del Túnel de la Quebra (1926-1929). Fuente: Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia (1926.....</i>	<i>151</i>
<i>Figura No. 4-4: Trayecto piloto entre las Estaciones Botero y Cisneros (franja central en el Paso de La Quebra) Fuente: Inventario de Arqueología Industrial y Ferroviaria en los Municipios de Santo Domingo y Cisneros. Convenio Universidad de San Buenaventura - Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. Dic.2013.....</i>	<i>152</i>
<i>Figura No. 4-5: Izq. Corredor férreo y vía original con enriado y traviesas en madera de comino en la zona de La Quebra. Foto del autor- Der. Corredor férreo rehabilitado con nuevo enriado y traviesas en hormigón prefabricadas. Trayecto Puerto Berrío- Grecia. Fotografías del autor</i>	<i>163</i>
<i>Figura No. 4-6: Puentes de vigas simples en alma llena y superficie de rodadura superior para luces cortas. Izq. Estación Santiago. Der. Trayecto Botero-Porce. Fotografía Paulo C. Gómez M.</i>	<i>163</i>
<i>Figura No. 4-7: Imágenes superior: Acueducto para el conjunto y. Estación Botero, construido en piedra, ladrillo y argamasa; imágenes línea media: Sistema de conducción y drenaje de aguas superficiales Estación Botero; Imágenes línea inferior: Mesa giratoria para cambio de sentido de las locomotoras en Estación Santiago. Fotografías Carlos Orozco.</i>	<i>164</i>
<i>Figura No. 4-8: Superior- Bocas de túnel de La Quebra en las estaciones de Santiago y El Limón. Fotografía del autor. Inferior: Fotografía retocada de la boca del túnel por Santiago en su etapa de construcción. Fuente: Archivo fotográfico de Antioquia, Biblioteca Pública Piloto. Ref. BPP-F-015-0345.....</i>	<i>165</i>
<i>Figura No. 4-9: Hidroeléctrica en El Limón: Izq. Obras preliminares de construcción, Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref.: BPP-F-003-0724. . Der. Casa de máquinas. Fotografía del autor.....</i>	<i>166</i>
<i>Figura No. 4-10: Bebederos de las vaporinas en desuso de las Estaciones Botero, San José del Nus y Sabaletas. Fotografía del autor.....</i>	<i>167</i>
<i>Figura No. 4-11: Estaciones de Cisneros y El Limón. Fotografías del autor.....</i>	<i>168</i>
<i>Figura No. 4-12: Bodegas de las estaciones El Limón y Botero (Hoy en estado de ruina).Foto del autor.....</i>	<i>168</i>

<i>Figura No. 4-13: Izq. Residencia de Cuadrillas (Hoy Comando de Policía de Cisneros. Der. Residencia de Ingenieros en EL Limón, Fotografías del autor</i>	<i>168</i>
<i>Figura No. 4-14: Casas de jefe de estación en Popalito y Providencia. Fotografías del autor.....</i>	<i>169</i>
<i>Figura No. 4-15: (Izq.) Hotel Magdalena en Puerto Berrío y (Der.) Restaurante, Hotel en El Limón, Fotografía del autor.....</i>	<i>169</i>
<i>Figura No. 4-16: Kioskos de las Estaciones El Limón (Izq.) y Santiago (Der) , Fotografías del autor.....</i>	<i>169</i>
<i>Figura No. 4-17: (Izq.) Espacios en el conjunto urbano de Santiago: Plazoleta contigua a la Estación. (Der.)Plaza principal de carácter cívico-religiosa. Fotografía del autor.....</i>	<i>170</i>
<i>Figura No. 4-18: (Izq.) Escuela América en Puerto Berrío (Der.) Profiláctico en Caracolí. Fotografías del autor</i>	<i>170</i>
<i>Figura No. 4-19: (Izq.) Tumba del Ing, Alejandro López, Diseño del Túnel de La Quiebra. (Centro) Conjunto de placas conmemorativas y tumba del Ingeniero A. López, (Der.) Placa alusiva al gobernador de Antioquia en cuya administración se construye el Túnel de La Quiebra. Fotografías del autor.....</i>	<i>171</i>
<i>Figura No. 4-20: Izq.Monumento a la locomotora No. 1 contigua a la Estación Medellín. Fotografía Klaus Dieck. Der: Locomotora No. 45 en el municipio de Cisneros. Forografía del autor.....</i>	<i>171</i>
<i>Figura No. 4-21: Trayecto del ferrocarril de Antioquia. Tomado de las memorias del proyecto de inventario de arqueología industrial y ferroviaria del ferrocarril de Antioquia en los Municipios de Cisneros y Santo Domingo y realizado por la Universidad de San Buenaventura y el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, Diciembre de 2013.....</i>	<i>172</i>
<i>Figura No. 4-22: Fiesta de la virgen del Carmen, procesión entre Las Estaciones de Santiago y Cisneros. Imagen de archivo familiar desconocido. Fuente: Archivo personal de Fredy García.</i>	<i>179</i>
<i>Figura No. 4-23: Mapa de las cuencas geográfica de los Ríos Porce y Nus que determinan el trazado del ferrocarril de Antioquia mediadas por la Cordillera Central en el llamado Paso de la Quiebra.(Echeverri M., 1974). Se desconoce la fuente original.....</i>	<i>200</i>
<i>Figura No. 4-24: Grabado de Antonio Madero que indica Trazado del ferrocarril y la comarca del Nus. Véase área de influencia geográfica entre los Ríos San Bartolomé al Norte y Río Nare al sur, senda natural del antiguo Camino de Isalitas. Fuente: Vergara y Velasaco, 1906, 22.....</i>	<i>203</i>
<i>Figura No. 4-25: Hato ganadero al costado norte de la línea férrea en trayecto entre las Estaciones de Grecia y Malena en la sub-región del Magdalena Medio. Fotografía del autor</i>	<i>206</i>
<i>Figura No. 4-26: Humedal cercan a Puerto Berrío. Nótese el proceso erosivo en los taludes por la tala indiscriminada de los bosques que lo protegen. Fotografía del autor.....</i>	<i>207</i>
<i>Figura No. 4-27: Capitolio Nacional, Bogotá D.C. Propuesta de El Capitolio Nacional, 1847-1926, obra del arquitecto Thomas Reed. Fase preparatoria al modelo republicano (Arango, 1993).....</i>	<i>217</i>
<i>Figura No. 4-28: Gobernación de Cundinamarca. Proyecto de Gaston Lelarge; Fase de instalación y culminación del modelo republicano1918-1933. (Arango, 1993).....</i>	<i>217</i>

Figura No. 4-29: “Una de las más hermosas calles del Puerto Berrío Moderno”. Una demostración de la nueva arquitectura. Reproducción de <i>El Heraldo de Antioquia</i> , Medellín, 22 de julio de 1927, 1.....	223
Figura No. 4-30: Figura No. 4-4-31: Edificaciones de corte ecléctico y republicano que aún se conservan en Puerto Berrío. Fotografía del autor	223
Figura No. 4-32: Publicidad de la época. (Oppenheimer, 1935).....	226
Figura No. 4-33: Vista actual del patio interior del Hotel Magdalena, hoy cuartel de ejército de Colombia. Fotografía del autor.....	226
Figura No. 4-34: Figura 26. Primer mercado cubierto “Plaza de Cisneros” en Medellín contiguo a la Estación Central Medellín. Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-008-0780	227
Figura No. 4-35: Imagen de la Estación Medellín con primer plano de la Farmacia Pasteur. Tomado de Álbum de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1910.....	228
Figura No. 4-36: Figura No. 4-4-37: Estación Medellín, 1921. Foto M. Lalinde. Fuente: Disponible en internet en: http://urbanizaciondemedellin.blogspot.com/	229
Figura No. 4-38: Izq) Sección y vista del capitel, columna central de la sala de tiquetes. (Der) Sala principal de tiquetes y de espera restaurada. Fuente: Archivo Fundación Ferrocarril d Antioquia.....	231
Figura No. 4-39: Alzado y vista interior del altillo en los torreones. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia	232
Figura No. 4-40: Fachada y sección de la Estación Medellín. Fuente: Archivo proyecto de restauración, Fundación Ferrocarril de Antioquia.....	232
Figura No. 4-41: (Izq,) Estación El Bosque en primeros años de operación. Fuente: Archivo Histórico de Antioquia, (Der.) Estado actual restaurada y sin uso específico. Fotografía del autor.....	241
Figura No. 4-42: Figura No. 4-4-43: Postal principios del Siglo XX que recrea el lago del Bosque de la Independencia.: Postal de la época.. Fuente: Desconocida.	242
Figura No. 4-44: Estación Bello a la derecha de la imagen emplazada en el conjunto de Bodegas y Talleres de Bello. Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto.	243
Figura No. 4-45: Estación Hatillo. Estado actual. Fotografía del autor.....	244
Figura No. 4-46: Estación Hatillo. Planta y elevación frontal de la Estación Hatillo. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura. 2011.....	244
Figura No. 4-47:Paraje y Estación Botero en el proceso de construcción de la vía férrea a Medellín. Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-011-0195.....	245

<i>Figura No. 4-48: Estación Botero. Planta y elevación frontal de la Estación Botero. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>246</i>
<i>Figura No. 4-49: Estación Santiago en la década de los años 20. Fotografía Rodríguez. Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-011-0195.....</i>	<i>247</i>
<i>Figura No. 4-50: Estación Santiago restaurada, 2011. Fotografía del autor.....</i>	<i>247</i>
<i>Figura No. 4-51: Estación Santiago. Planta y elevación frontal de la Estación Santiago. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>248</i>
<i>Figura No. 4-52: Paraje de El Limón durante las obras de construcción del Túnel de la Quebra. Al fondo la Estación y bodegas Fuente: Archivo Fotográfico Biblioteca Pública Piloto. Ref: BPP-F-003-0713.....</i>	<i>249</i>
<i>Figura No. 4-53: Estación 'El Limón'. Restauración Julio de 2014. Fotografía del autor.....</i>	<i>249</i>
<i>Figura No. 4-54: Estación El Limón. Planta y elevación frontal de la Estación Santiago. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>250</i>
<i>Figura No. 4-55: Estación y Bodegas de Cisneros, 2011. Fotografía del autor.....</i>	<i>251</i>
<i>Figura No. 4-56: Estación Cisneros. Planta y elevación frontal de la Estación y Bodega de Cisneros. Tomado de la ficha de inventario de estaciones elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>251</i>
<i>Figura No. 4-57: Estación San José del Nus en su estado actual. Fotografía del autor.....</i>	<i>252</i>
<i>Figura No. 4-58: Estación San José del Nus (Izq) Planta estado actual con intervenciones parasitarias de adición y Der. Fachada actual elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>253</i>
<i>Figura No. 4-59: Estación y Bodega Caracolí. Fotografía del autor.....</i>	<i>254</i>
<i>Figura No. 4-60: Estación y Bodega Caracolí. Izq, Planta (estado actual Der. Fachada actual. Elaborado por el Semillero de investigación en Patrimonio Industrial y Ferroviario de la Universidad de San Buenaventura, 2011.....</i>	<i>255</i>
<i>Figura No. 4-61: Puerto Berrío en 1921. Zona de la Estación y del Puerto, al momento de las obras de relleno. Reproducción de Revista Sábado núm. 20, Medellín, 17 de septiembre de 1921, 219.....</i>	<i>256</i>
<i>Figura No. 4-62: Vista de la Estación Puerto Berrío desde el Hotel Magdalena, Álbum de la familia Arbeláez Jaramillo, 1949.....</i>	<i>257</i>
<i>Figura No. 4-63: Patio de maniobras en Talleres de Bello. Fotografía del autor.....</i>	<i>262</i>
<i>Figura No. 4-64. Instalaciones en Talleres de Bello. Fotografía del autor.....</i>	<i>262</i>
<i>Figura No. 4-65: Instalaciones en los Talleres de Bello. Fotografía del autor.....</i>	<i>262</i>

<i>Figura No. 4-66: Oficinas y ámbitos externos de los Talleres de Bello. Fotografía del autor.....</i>	263
<i>Figura No. 4-67: Cobertizo Taller de Diesel en Talleres de Bello. Fotografía del autor</i>	263
<i>Figura No. 4-68: Tanques de aprovisionamiento de agua en paradas del ferrocarril. Fotografía del autor</i>	264
<i>Figura No. 4-69: Infraestructura de acueducto en paradas del trayecto del Nus. En muchos casos mantienen su uso como acueductos veredales en paraderos y asentamientos del ferrocarril. Fotografía del autor</i>	264
<i>Figura No. 4-70: Ruinas de bodegas en Estaciones Barbosa y Botero Fotografía del autor</i>	265
<i>Figura No. 4-71: Restaurante y Hotel en la conjunto de la Estación 'El Limón'. Fotografía del autor</i>	265
<i>Figura No. 4-72: Casa de ingenieros (izq) y Central Hidroeléctrica en el sitio de la Quiebra de la Estación 'El Limón' Fotografía del autor</i>	265
<i>Figura No. 4-73: Casa de cuadrillas, hoy comando de Policía en Cisneros. Fotografía del autor</i>	266
<i>Figura No. 4-74: Centro de Salud o profiláctico, hoy vivienda privada en Cisneros. Fotografía del autor</i>	266
<i>Figura No. 4-75: Figura No. Capilla de El limón. Actualmente en uso. Fotografía Carlos Orozco.</i>	266
<i>Figura No. 4-76: Trazado del Túnel de la Quiebra elaborado por el Ingeniero López (López, 1899).</i>	269
<i>Figura No. 4-77: Registro de las obras de construcción del ferrocarril en la difícil topografía Antioqueña. Foto de archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia.....</i>	269
<i>Figura No. 4-78: Bocas del Túnel de la Quiebra. Foto del autor</i>	270
<i>Figura No. 4-79:Puentes en estructura metálica del ferrocarril. Foto del autor.....</i>	270
<i>Figura No. 5-1. Talleres participativos con grupos de vigías de patrimonio en las Estaciones de El Limón y Cisneros. Fotografía del autor.....</i>	287
<i>Figura No. 5-2. Museo Ferroviario en la Estación Cisneros. (Superior) Disposición de paneles y cajas de luz "El Cha-ch-cha- Travesía del tren por Antioquia" I (Inferior) Inauguración a la comunidad – sección planotecas. Fotografías del autor.....</i>	291

7.3 ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 4-1: Itinerarios División Nus: Puerto Berrío-El Limón.....</i>	156
<i>Tabla 4-2 Itinerarios División Nus: El Limón- Puerto Berrío.....</i>	156
<i>Tabla 4-3: Itinerarios División Porce: Santiago-Medellín</i>	157
<i>Tabla 4-4: Itinerarios División Porce: Medellín-Santiago</i>	157

<i>Tabla 4-5: Itinerarios Puerto Berrío-Medellín</i>	157
<i>Tabla 4-6: Itinerarios Medellín Puerto Berrío</i>	158
<i>Tabla 4-7: Itinerarios Trenes extras</i>	158
<i>Tabla 4-8: Itinerarios Medellín-Puerto Berrío</i>	159
<i>Tabla 4-9: Itinerarios Puerto Berrío-Medellín</i>	159
<i>Tabla 4-10: Itinerarios Medellín-Cisneros</i>	160
<i>Tabla 4-11: Itinerarios Cisneros-Medellín</i>	160
<i>Tabla 4-12: Preinventario de estaciones del ferrocarril de Antioquia: División Porce</i>	237
<i>Tabla 4-13: Preinventario de las estaciones del ferrocarril del Antioquia (División Nus)</i>	238
<i>Tabla 6-1. Lineamientos estratégicos del modelo</i>	310
<i>Tabla 6-2. Competencias y responsabilidades de los actores</i>	315
<i>Tabla 6-3. Objeto y fuentes de recursos de los planes y programas</i>	320

7.4 ÍNDICE DE GRÁFICOS

<i>.Gráfico No.: 2-1 Esquema: Memoria Metodológica. Fuente: Elaboración propia</i>	63
--	----

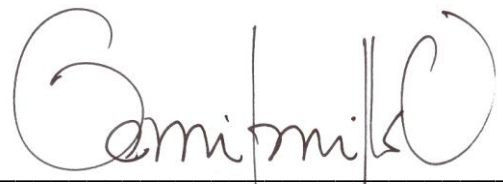
El doctorando Germán de J. Jaramillo Uribe y la directora de la tesis María Luisa Bellido Gant, garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección de la directora de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

Granada, Marzo 9 de 2015

Director/es de la Tesis

Doctorando:

Fdo.: Dra. D. Marial Luisa Bellido Gant

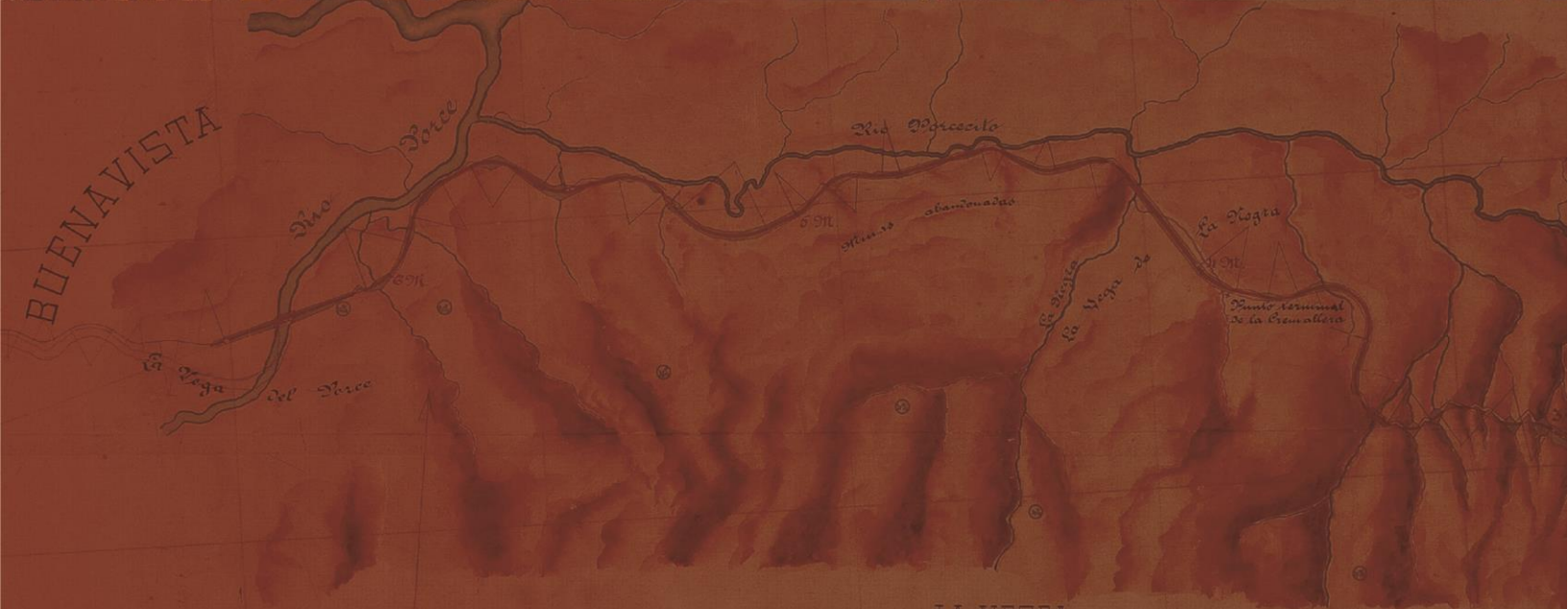
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Germán de J. Jaramillo Uribe', written over a horizontal line.

Fdo.: Germán de J. Jaramillo Uribe



Universidad de Granada
Facultad de Filosofía y Letras
Departamento de Historia del Arte

Plano General



VISTA DE LOS VALLES DEL RIO GRANDE Y DEL RIO PORCUCITO.
Tomada de la Quebrada. La Enca pasará por los Astoricos.

Escala