

**ANTIGUA ESTACIÓN YARUMITO DE ITAGÜÍ: VALOR HISTÓRICO COMO
PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN Y PROYECCIÓN COMO ESPACIO
EXPOSITIVO**

JORGE ALBERTO CÓRDOBA MARULANDA

Monografía de grado para optar al título de Maestro en Artes Visuales

Asesor

VÍCTOR DEL VALLE

Magíster en Artes Digitales

INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO

FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES

MEDELLÍN

2018

**ANTIGUA ESTACIÓN FERREA YARUMITO DE ITAGÜÍ: VALOR HISTÓRICO
COMO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN Y PROYECCIÓN COMO
ESPACIO EXPOSITIVO**

JORGE ALBERTO CÓRDOBA MARULANDA

Monografía de grado para optar al título de Maestro en Artes Visuales

INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO

FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES

MEDELLÍN

2018

A mí querida madre

AGRADECIMIENTOS

A la profesora Ángela María Fernández por sus importantes consejos, a mi asesor Víctor del Valle por guiarme en este proceso, a la profesora Luz Analida por sus contribuciones y paciencia, a todos los profesores de la Facultad de Artes y Humanidades ITM. Institución Universitaria por los conocimientos transmitidos, a los señores Hernando Pérez y Javier de Jesús Arboleda por su colaboración y las grandes contribuciones a este trabajo, a Orlando Lujan, Yeimy Viviana Montoya y a Claudia Arboleda de la Subsecretaria de Cultura de Itagüí, a los “Amigos de la Estación” por sus valiosos aportes, y finalmente a mi madre por apoyarme siempre y brindarme la confianza necesaria para realizar este trabajo monográfico.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen.....	7
Introducción	8
Acrónimos	12
Planteamiento del Problema.....	13
Justificación	15
Objetivos	16
Objetivo General.....	16
Objetivos Específicos.....	16
Marco Teórico	17
El Ferrocarril de Amagá. Un Camino de Rieles de Medellín Hacia el Rio Cauca	17
Definiciones del Patrimonio Cultural	24
Estado del Arte	26
Valor patrimonial del ferrocarril y sus bienes.....	26
Metodología	28
Etapa 1.....	28
Etapa 2.....	29
Etapa 3.....	30
Capítulo 1: El Impacto del Ferrocarril en el Municipio de Itagüí.....	31
La llegada del Ferrocarril de Amagá, Contexto Histórico	32
Construcción del Ferrocarril de Amagá	36
Servicio del Ferrocarril de Amagá y su Impacto en el Ámbito Social y Económico del Municipio de Itagüí	43

El Ferrocarril de Antioquia y el Desarrollo Industrial en Itagüí.....	53
Ferrocarriles Nacionales de Colombia, el Debacle de los Ferrocarriles y el Abandono Estatal de la Estación de Yarumito.....	62
Capítulo 2: Antigua Estación Yarumito del Ferrocarril, Valoración como Patrimonio Cultural de la Nación e Importancia de su Preservación para los Itagüiseños.....	68
Definición y Régimen de Protección del Patrimonio Cultural	70
El patrimonio Cultural en Colombia	78
Estaciones del Ferrocarril: <i>Bien de Interés Cultural de la Nación</i>	83
Estación Yarumito, Patrimonio Cultural de los Itagüiseños: <i>Reseña Histórica</i>	89
Valoración como patrimonio cultural.....	99
Importancia de su preservación como Bien de Interés Cultural	103
Capítulo 3: Estación Yarumito, Una Proyección Como Espacio de Exposición para la Divulgación de Contenidos Artísticos, Culturales y del Patrimonio	105
Análisis arquitectónico y constructivo de la antigua Estación Yarumito	106
Intervención en bienes patrimoniales.....	112
Dispositivos museográficos de montaje de exposición.....	114
Consideraciones para el desarrollo de proyectos museográficos	121
Posible metodología para desarrollar un proyecto expositivo en la antigua Estación Yarumito	123
Conclusiones	127
Referencias Bibliográficas	130
Anexos	137

Resumen

La antigua Estación Yarumito de Itagüí, hace parte del conjunto de estaciones del ferrocarril que fue declarado Monumento Nacional, hoy Bien de Interés Cultural, como una medida para evitar su demolición y así conservar estos volúmenes arquitectónicos, que funcionan como contenedores de la memoria histórica de la operación ferroviaria en el país. Esta vieja casona, que durante gran parte del siglo XX funcionó como una centralidad de desarrollo social y económico en el municipio de Itagüí a través del servicio de carga y pasajeros del ferrocarril, fue recuperada, restaurada, y hoy es concebida como un espacio cultural que requiere ser activado por un proceso de gestión que garantice su conservación y sostenibilidad.

Dentro de este contexto surge el presente proyecto monográfico *Antigua estación férrea Yarumito de Itagüí: Valoración histórica como patrimonio cultural de la nación y proyección como espacio expositivo*, el cual reúne las necesidades latentes de este espacio identificando y sistematizando en primera instancia su valor histórico dentro de la comunidad itaguiseña y la importancia de preservarlo como patrimonio cultural de la nación, para luego proponer la proyección de este bien cultural como espacio expositivo utilizando los conocimientos en gestión del patrimonio y las herramientas museográficas que propician las Artes Visuales, y de esta manera contribuir, mediante esta disciplina, a la activación de este espacio con la finalidad de que la comunidad de Yarumito y de Itagüí en general, se apropie y disfrute de lo que el ferrocarril les ha heredado.

Palabras claves: Ferrocarriles, estación, Bien de Interés Cultural, patrimonio cultural de la nación, gestión del patrimonio, espacio expositivo, museografía.

Introducción

Se puede decir sin exageración, que existe una Antioquia anterior y otra posterior al ferrocarril. Sólo el tren pudo unir nuestras montañas indómitas y sólo él nos encarriló, valga la expresión, por el camino de la industrialización... Las carreteras secundarias no iban a parar a Medellín, sino a la estación del tren, porque realmente éste era el que unía nuestro departamento.

Molina, 2015

Las estaciones del ferrocarril fueron elementos arquitectónicos cruciales para el desarrollo de la actividad ferroviaria en Colombia, estas estructuras albergaron miles de pasajeros que buscaban la comodidad de los vagones y la agilidad de las locomotoras en épocas en que el uso de automotores y la construcción de las carreteras era incipiente; de forma paralela llegaba el progreso económico a las estaciones, mediante el intercambio de mercancías entre las regiones y el transporte de productos de importación y exportación a través de un sistema multimodal. A raíz del declive de los ferrocarriles en el país finalizando la década de los ochenta, muchos de estos bienes quedaron a la deriva sumidos en el abandono estatal, incluyendo la Estación Itagüí del ferrocarril, que por mucho tiempo estuvo olvidada y ocupada por familias de antiguos trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales, quedando buena parte de su historia sepultada en el olvido al igual que las vías del tren que atravesaban el barrio Yarumito de Itagüí.

En el año 1996 el conjunto de estaciones del ferrocarril fue declarado Monumento Nacional por medio del Decreto 746 de 1996 (Nieto, 2011) como una medida para evitar su derribo y así proteger su memoria histórica; a pesar de esta declaratoria la Estación de Yarumito continuo abandonada por los entes estatales hasta el año 2014 cuando fue desalojada y contratada su restauración por parte del Inviás en convenio con el Ministerio de Cultura de Colombia. Desde su rehabilitación en el año 2017 esta edificación ha sido pensada como un espacio donde se promueva la educación, el arte y la cultura pero en el presente sus instalaciones aún se conservan

poco amobladas, casi vacías. Lo anterior sirvió como detonante para tomar como objeto de estudio esta antigua estación férrea teniendo como objetivo principal identificar su valor histórico, reconociendo su importancia como patrimonio cultural de la nación; con miras a proyectar este bien inmueble como espacio expositivo y de esta manera activarlo como un lugar donde se preserve y divulgue dicho valor patrimonial, y tengan lugar otras expresiones artísticas y culturales del municipio de Itagüí. Para lograr esto es necesario realizar una valoración historiográfica que determine el impacto social y económico de los ferrocarriles en el municipio de Itagüí, e identificar el valor de la Estación Itagüí como patrimonio cultural de la nación, para tener una base teórica de soporte que indique la importancia de la preservación de este bien para la comunidad del barrio Yarumito y el resto de Itagüí, y así poder entrar a proponer una manera de activar y preservar esta edificación mediante su proyección como un espacio expositivo, donde se divulgue su importancia como Bien de Interés Cultural y diferentes prácticas artísticas y culturales.

Al momento de desarrollar este proyecto se dividieron los componentes anteriormente mencionados en tres capítulos. El primer apartado aborda una valoración historiográfica del ferrocarril haciendo énfasis en el impacto que estos tuvieron en el municipio de Itagüí, para ello fue necesario investigar acerca del Ferrocarril de Amagá, empresa que construyó el corredor férreo que atraviesa el municipio de Itagüí comprendiendo el trayecto desde Medellín hasta la población de Amagá, en este capítulo se tratan datos muy generales de la empresa y de su actividad, los cuales brindan una idea del contexto en el que se construyó esta línea férrea y el impacto social y económico en los municipios beneficiados por sus servicios.

A raíz de la venta de esta línea al Ferrocarril de Antioquia, es incluida una pequeña reseña histórica de esta empresa, se abordan temas relacionados con las ventajas y oportunidades que

brindo esta misma al municipio de Itagüí, y es posible comprender el panorama de la actividad ferroviaria en la Estación Itagüí a mediados del siglo XX. Y por último, al cambiar nuevamente de propietario el corredor férreo de Yarumito, fue necesario investigar acerca de los Ferrocarriles Nacionales, empresa que adquirió el Ferrocarril de Antioquia, se estudian las decisiones de esta empresa que afectaron de manera directa la operación ferroviaria en Itagüí y por último se trata la crisis económica de los ferrocarriles a nivel nacional, para poder comprender la suspensión del sistema, la inoperancia de la Estación, el cierre definitivo del sistema ferroviario en el municipio de Itagüí y sus consecuencias.

En el segundo capítulo se estudian las diferentes definiciones y el régimen de protección del patrimonio cultural, partiendo de los fundamentos generales de las instancias internacionales a nivel global, pasando por el instrumento de protección de este patrimonio en Latinoamérica, hasta llegar a un plano específico al comprender los tratados internacionales a los cuales adhiere el estado colombiano y el compendio de políticas culturales expedidas por este en función de garantizar la protección, conservación, transmisión del patrimonio cultural en el país. En base a este marco normativo se abordan las diferentes categorías de patrimonio, las instituciones garantes de su salvaguarda y se trata la declaratoria como Monumento Nacional que posteriormente pasa a ser denominada como Bien de Interés Cultural.

Con la comprensión de estas declaratorias se trata específicamente las estaciones del ferrocarril como bienes de interés cultural del ámbito nacional y se estudia la importancia de las estaciones dentro de la operación de los ferrocarriles, sus valores arquitectónicos y su significación cultural desde una valoración histórica, estética y simbólica, lo cual contribuyó a que estas edificaciones fueran declaradas patrimonio cultural nacional. A partir de este momento el texto se enfoca especialmente en el caso de la Estación Yarumito de Itagüí, enseñando una

reseña historiográfica de esta antigua casona, exaltando el valor histórico, estético y simbólico, que se traduce en su valor patrimonial y finalmente estipulando porque es importante su preservación para la comunidad itaguiseña como el único bien que da cuenta de la existencia y el impacto del ferrocarril en el municipio.

El tercer capítulo comprende una explicación de la importancia de preservar este bien patrimonial, mediante las herramientas que proporcionan las Artes Visuales tales como la museografía y el diseño de exposiciones, contribuyendo a que este tenga una función social nuevamente, esta vez como espacio educativo donde se divulguen contenidos de historia y prácticas artísticas y culturales. Luego se realiza un análisis de la arquitectura, el material constructivo de la Estación y los parámetros legales para intervenir este tipo bienes, con el fin de identificar las falencias técnicas, carencias y necesidades del espacio para ser proyectado como espacio expositivo; para contrarrestar estas necesidades se sugieren algunas modificaciones y la implementación de dispositivos museográficos para adecuar debidamente el espacio en función del montaje y exhibición de piezas y objetos. Finalmente el capítulo concluye con la proposición de una posible metodología para desarrollar proyectos de carácter expositivo en la antigua estación férrea de Yarumito, la cual contiene pautas y consideraciones importantes para darle mayor estatus y organización a los proyectos que se pretendan formalizar en este espacio, pensando sobre todo en propiciar un espacio digno para difundir el arte, el patrimonio y la cultura local y que se adapte a las actuales necesidades de la comunidad itaguiseña.

Acrónimos

BIC: Bienes de Interés Cultural

CNPC: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural

COLCULTURA: Instituto Colombiano de Cultura

FERROVÍAS: Empresa Colombiana de Vías Férreas

ILAM: Instituto Latinoamericano de Museos y Parques

INVIAS: Instituto Nacional de Vías

MINCULTURA: Ministerio de Cultura de Colombia

PEMP: Plan Especial de Manejo y Protección

PNREF: Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril

SNPCN: Sistema Nacional de Patrimonio Cultural Nacional

STF: Sociedad de Transporte Ferroviario

UNESCO: *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Planteamiento del Problema

La antigua Estación Itagüí del ferrocarril fue construida en 1911 como parte del trazado del Ferrocarril de Amagá, una empresa encargada de construir y explotar una línea férrea que iba desde Medellín hasta la población Amagá y luego al río Cauca; dicha estación funcionó como centro de desarrollo social gracias al servicio de pasajeros que permitió que habitantes de todos los estratos del municipio pudieran movilizarse hacia las diferentes poblaciones conectadas mediante la red ferroviaria, y también sirvió como centralidad de desarrollo económico a través del servicio de transporte de carga y mercancías del ferrocarril, el cual generó todo un flujo comercial que beneficiaba empresas, hacendados, ganaderos y habitantes del municipio.

Con la suspensión de la actividad férrea en Itagüí desde finales de los años ochenta, la Estación Itagüí, o Estación Yarumito como se le conoce dentro de los habitantes del sector, quedó inactiva y abandonada por los entes gubernamentales, lo que dio pie a que fuera invadida con usos improvisados de vivienda y ventas de todo tipo que modificaron su funcionalidad inicial. Como medida para proteger estas edificaciones como parte del patrimonio arquitectónico de la Nación el conjunto de estaciones del ferrocarril fue declarado Monumento Nacional -hoy Bien de Interés Cultural del ámbito nacional-, mediante el decreto 746 de 24 de Abril de 1996. A pesar de este proceso de declaratoria, la estación férrea de Yarumito tuvo que esperar hasta el año 2013, cuando el INVIAS (entidad encargada de lo que quedo del sistema ferroviario) y el Ministerio de Cultura (MINCULTURA) pusieron su atención en este bien inmueble, recuperándolo y contratando su restauración como parte del *Plan de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril*.

En febrero del año 2017 una vez terminada su restauración, la antigua estación fue entregada en comodato a la Alcaldía de Itagüí, con el compromiso de que este fuera convertida en un

espacio cultural al servicio de la comunidad. Este hecho sentó muy bien dentro del ámbito social y cultural itagueño pues es uno de pocos los espacios de este tipo que han sido rescatados, restaurados y puestos en servicio para un beneficio social en el municipio de Itagüí, además de ser el único bien inmueble con declaratoria patrimonial del ámbito nacional. A raíz de la recuperación de este bien cultural surge la inquietud por conocer más a fondo sobre el valor patrimonial de aquella antigua estación del ferrocarril, la importancia que tuvo dentro de la comunidad de Yarumito y cómo se podría potenciar este espacio para la cultura en vista de que en el presente se encuentra vacío y con poca actividad; con base en lo anterior se genera la siguiente hipótesis: Una construcción arquitectónica declarada Bien de interés cultural (Estación Yarumito), cumple con las características sociales y espaciales para fungir como un espacio cultural en el que se puedan activar prácticas culturales que divulguen el patrimonio de la comunidad y la nación; y para darle sustento a esta hipótesis se pretende desarrollar una revisión historiográfica con la intención de identificar y documentar el valor histórico de la Estación Yarumito, con miras a desarrollar un anteproyecto que posteriormente permita activar este bien como un espacio expositivo donde se preserve la memoria y se divulguen temas históricos, patrimoniales y artísticos de la comunidad itagueña, que fortalezcan su identidad.

Justificación

El presente trabajo monográfico surge a partir del interés del autor por contribuir, desde el campo disciplinar de las Artes Visuales a la preservación, gestión y activación del patrimonio cultural itagueño, tomando como objeto de su estudio la antigua Estación Itagüí del ferrocarril, en respuesta a la necesidad de la comunidad del barrio Yarumito de tener un espacio donde las personas que habitan, frecuentan y transitan por el barrio y el municipio puedan acceder a contenidos artísticos y culturales que los acerquen al reconocimiento de este bien patrimonial, que hace referencia colectiva de memoria e identidad dentro de esta comunidad a partir de la actividad del ferrocarril.

Este proyecto monográfico toma como base de justificación dos posiciones gubernamentales que proyectan a estos bienes patrimoniales como espacios de activación cultural y de memoria histórica, el primero es el *Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril* (PNREF) producto del convenio entre el Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Cultura en el año 2011, el cual planteó dentro de sus objetivos la recuperación y restauración de estos Bienes de Interés Cultural para convertirlos en sitios donde se promueva el arte y la cultura de manera sostenible, y el segundo la posición de la Alcaldía de Itagüí por medio la Subsecretaría de Cultura, que proyecta en el *Plan de Desarrollo 2016 – 2019 “Itagüí avanza con equidad para todos”* (2016) convertir la antigua estación Itagüí, hoy Sala Cultural Estación Yarumito, en un espacio museístico o un centro de historia, lo que evidencia la pertinencia de este proyecto a nivel local.

Objetivos

Objetivo General

- Identificar el valor histórico de la Estación Yarumito, reconociendo su importancia como patrimonio cultural de la nación; con miras a la proyección del bien inmueble como un espacio expositivo donde se preserve y divulgue dicho valor, y tengan lugar otras expresiones artísticas y culturales del municipio de Itagüí.

Objetivos Específicos

- Realizar una valoración historiográfica que determine el impacto social y económico de los ferrocarriles en el municipio de Itagüí.
- Identificar el valor de la Estación Itagüí como patrimonio cultural de la nación y la importancia de su preservación para la comunidad del barrio Yarumito y el resto de Itagüí.
- Proyectar la Estación de Yarumito como un espacio expositivo, donde se divulgue su importancia como Bien de Interés Cultural y diferentes prácticas artísticas y culturales.

Marco Teórico

El Ferrocarril de Amagá. Un Camino de Rieles de Medellín Hacia el Rio Cauca

La construcción de la Estación Itagüí o Yarumito como se le denominó tiempo después, estuvo a manos de la compañía Ferrocarril de Amagá y se remonta a más de un siglo atrás, cuando en 1911 fue dado el servicio entre el municipio de Medellín y la población de Caldas, trayecto que comprendía las estaciones Aguacatala, Poblado, Envigado, Sabaneta, Itagüí, Ancón, Tablaza y Caldas (Bravo, 1993, pág. 134). La estación ubicada en el sector de Yarumito en el municipio de Itagüí integraría esta línea férrea que se había trazado comunicar la capital Medellín con el río Cauca, con el propósito de beneficiar la producción cafetera, agrícola, minera y comercial de los municipios del suroeste antioqueño.

La empresa del Ferrocarril de Amagá se había encargado de la construcción y explotación de un camino de rieles, que ya había cumplido una de sus metas al llegar hasta la población de Amagá y extenderse un poco más hasta Angelópolis; sin embargo en el año 1921 se iniciaron las gestiones para vender la empresa al Departamento de Antioquia, haciéndose efectiva esta compra en 1922 cuando por aprobación de la Honorable Asamblea, el Departamento adquirió la mayor parte de las acciones de la compañía Ferrocarril de Amagá, y puso a cargo de su dirección al Ferrocarril de Antioquia, empresa que se encargaría de terminar su construcción hasta el río Cauca en La Pintada, para abrir totalmente las puertas del progreso conectando por vía férrea Puerto Berrio, situado al margen del río Magdalena, con las riveras del Cauca en territorio antioqueño.

A finales del siglo XIX mientras se llevaba a cabo la construcción del Ferrocarril del Magdalena a Medellín por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros (1836-1898), el

Gobierno de Antioquia presidido por don Recaredo de Villa encargo a Cisneros llevar a cabo una serie de estudios “para proyectar una vía férrea que uniera a la capital del Estado con el río Cauca” (Poveda, 2010). José María Bravo (1993) en su Monografía del Ferrocarril de Antioquia cita la importancia de estos estudios y sus intereses particulares:

Francisco Javier Cisneros en sus memorias publicadas en el año de 1879 había hecho notar la importancia de construir una vía férrea arrancando desde Medellín hacia el río por los beneficios que significaría para la agricultura y el comercio interior, y más aún por esta debía pasar por la población de Amagá, región rica en minas en carbón y de hierro, próxima de algunas explotaciones de oro y plata. (pág. 30)

Según Bravo (1993) la explotación carbonífera tendría gran influencia para el desarrollo de esta vía que estaría próxima a los municipios de Amagá, Titiribí, Angelópolis y Heliconia, ricos en dicho mineral y que hasta el día de hoy son centro de explotación carbonífera aunque todavía en pequeña escala (p.30).

Mediante la resolución 27 de julio 1891 se celebró un contrato entre el Gobierno de Antioquia y la Casa comercial Ospina Hermanos (de los ingenieros y hermanos Tulio y Pedro Nel Ospina Vásquez) para la construcción de un ferrocarril que partiría desde Medellín en dirección a la población de Amagá, con miras a llegar hasta el Cauca, por la ruta de trazado que habría recomendado Cisneros años atrás. Como lo asegura Ortega (1923), ante las especificaciones técnicas y otros factores de subvención estipulados en este contrato el Gobierno Nacional mediante su Ministerio de Hacienda se abstuvo de aprobarlo por considerarlo demasiado costos para el Departamento (pág. 238).

El 22 de Abril de 1905 se dictó la Ley No. 27 del este año, por la cual:

La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa (...) facultaba al Ejecutivo para vender o enajenar como mejor convenga y con el fin de desarrollar las vías férreas, los ferrocarriles de propiedad de la Nación o de los Departamentos, procediendo en este último caso de acuerdo con ellos. (Bravo, 1993, pág. 97)

Este sería un año de perjuicios para el Departamento de Antioquia, pues el régimen del General Reyes impulsaba leyes y decretos que propiciaban la nacionalización de todas las vías férreas en el país incluido la del Ferrocarril de Antioquia. Bravo (1993) agrega que paralelo a esto, “mediante la ley 17 de 1905 fue creado el Departamento de Caldas, desmembrándolo del Departamento de Antioquia” (pág. 99).

Mientras unas empresas se veían perjudicados por este mandato, otras se verían beneficiadas por la legislatura de esta época, abriéndoles ciertas posibilidades a raíz del Decreto Legislativo No. 34 de 1905 el cual facultó al Ejecutivo para contratar empréstitos sobre ferrocarriles nacionales o departamentales. Esto dio pie a que un año después un señor Alejandro Ángel, empresario antioqueño, presentara ante el Ministerio de Obras Públicas las bases de un contrato para construir un ferrocarril de Medellín hasta Amagá. En 1907, luego de estudiar la propuesta, fue firmado el contrato entre las dos corporaciones y mediante la Ley 26 del mismo año sería aprobado por la Asamblea Constituyente Legislativa. (Bravo, 1993, pág. 99)

Las principales estipulaciones de este contrato firmado por el Ministerio de Obras Públicas de la República de Colombia (1907) fueron las siguientes:

- Al contratista se le obliga a organizar una sociedad anónima que gire con la razón social de Ferrocarril de Amagá tenga su domicilio en las ciudades de Medellín y Bogotá
- La concesión debía construir equipar y explotar un ferrocarril de Medellín y llegar hasta el río Cauca, en un punto situado entre las bocas de la quebrada de Amagá y el río Poblano

- El capital de la Sociedad sería de \$1.000,000 pesos-oro dividido en acciones de a \$100 cada una
- Se construirían Estaciones principales en Medellín, Caldas y Amagá, y el punto terminal, y Estaciones secundarias en los puntos donde lo exijan las necesidades del tráfico, los paraderos y cambiavías que estime conveniente el Ingeniero Interventor
- El Gobierno Nacional los subvencionaría con la asignación de 300 hectáreas de baldíos por kilómetro construido, además de 9.900 pesos-oro por km en terreno plan y 15.000 pesos-oro por kilómetro en terreno montañoso.

Al ser declarada una obra de utilidad pública, en las estipulaciones del contrato, se le concedieron exenciones de impuestos nacionales, departamentales y municipales, durante la construcción y cinco años más; también se le otorgarían franquicias telegráficas y telefónicas, y se le prestaría servicio gratuito de policía.

Como lo menciona Ortega (1923) en su texto, según las especificaciones técnicas del Artículo 2º del privilegio, la línea debería tener una anchura de 1 yd (914 mm), igual que el Ferrocarril de Antioquia; rieles de acero de 20 kilogramos por metro lineal; la pendiente máxima no pasaría de 3% compensado en las curvas; las obras de artes como puentes, viaductos y alcantarillados se harían de hierro y mampostería de las mejores características; y según lo estipulado en el Artículo 4º, se fijaron los siguientes plazos para construir y dar al servicio toda la vía:

De Medellín a Caldas, dos años después de que el Ferrocarril de Antioquia haya llegado al pie de La Quiebra, en el río Nus; de Caldas a Amagá, dos años después de entregado el sector anterior y de Amagá hasta el río Cauca, un año después de que el Ferrocarril del Pacífico haya llegado al río Pablano. (Ortega, 1923, pág. 239)

Para este año de 1907 la construcción del Ferrocarril de Antioquia avanzaba sobre el K 84 en el sector de Providencia. El Sr. Ministro de Obras Públicas celebró el 21 de febrero del presente año un contrato con el señor Sr. Emiliana Isaza apoderado del Departamento (Bravo, 1993, pág. 100), mediante el cual se obligó al Departamento a construir el tramo desde Providencia K 84 hasta el pie de La Quebra K 109, donde la Nación se comprometió a suministrar los fondos necesarios en calidad de préstamos.

Según lo anota Poveda (2010) en su libro Carrileras y Locomotoras, los socios Alejandro Ángel Londoño y el ingeniero Camilo C. Restrepo constituyeron la compañía Ferrocarril de Amagá el día 12 de agosto de 1907, y desde entonces se dedicaron a realizar estudios y los planos de Medellín a Amagá, siguiendo la ruta indicada años atrás por Cisneros. Agrega que una vez terminados los planos del primer trayecto hasta Amagá, el 2 de julio de 1909, iniciaron los trabajos de explanación hacia el sur de Medellín y junto con esto, comenzaría la importación de rieles, cemento, herramientas y una primera locomotora de 15 toneladas para la compañía. El 8 de febrero de 1911 se inauguraron los trabajos al clavarse el primer riel, ceremonia que contó con la presencia del presidente de la Republica Carlos E. Restrepo, el Sr. Ministro de Obras Públicas y el gobernador del Departamento Eduardo Vásquez. Posteriormente, el 15 de abril de este mismo año se inauguró la Estación Envigado (K.9), anteriormente denominada Manuel Uribe Ángel y posteriormente, el 19 de diciembre del mismo año, se inauguró y se dio al servicio el transporte férreo hasta la estación de Caldas (K.25). Este tramo comprendía las estaciones y paraderos: Poblado, Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí (K.14), Ancón, Tablaza y Caldas.

El ingeniero Alfredo Ortega (1923) en sus narraciones del recorrido por la línea, describe de manera muy detallada el servicio del Ferrocarril de Amaga en el año 1913, en materia de transporte y mantenimiento de los inmuebles, en el tramo Medellín - Caldas:

La estación principal esta en Medellín, y se encuentran otras secundarias que sirven a los caseríos de Poblado, Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí, Ancón, Tablaza y Caldas. Los edificios en general, tienen buen aspecto, así como las obras de arte, puentes y alcantarillas que en el trayecto se encuentran. Las locomotoras son muy pequeñas apenas tendrán unas quince toneladas de peso, lo que obliga a que los trenes circulen a velocidades muy moderadas. El principal servicio que presta hoy el ferrocarril, consiste en la movilización de número extraordinario de pasajeros de todas las clases sociales, que invaden los carros y ocupan hasta las plataformas de los mimos, por falta de espacio. (p.249)

Mientras tanto en la línea férrea de Puerto Berrio a Medellín, el 7 de marzo de 1914, aunque tirado por bueyes a causa de problemas técnicos, llegó el primer tren a Medellín dirigido por el antiguo maquinista de la empresa Efraín Lopera, cumpliendo un recorrido desde Barbosa hasta la capital antioqueña. Dos días más tarde se inauguró la Estación Medellín y finalmente el 10 de marzo “se inauguró todo el sector de Porce hasta Medellín, acto al cual asistieron las autoridades y toda la diputación del Departamento, quienes recorrieron totalmente la línea” (Bravo, 1993, pág. 109). De este modo quedaría completada la línea férrea desde el Magdalena, exceptuando el paso de La Quebra, tema que aún no se había resuelto, pero que más adelante se solucionaría con una de las maravillas de la ingeniería antioqueña de la primera mitad del siglo XX.

Volviendo la mirada hacia el sur. El 23 de diciembre del año en mención llegó el ferrocarril hasta la población de Amagá (K.37) y años después en octubre de 1917 hasta la población de Angelópolis (K.42), luego de atravesar un terreno lleno de dificultades que habían implicado un

movimiento colosal de tierra (157.000 m³ por km), según Poveda (2010) “El más alto registrado hasta entonces en cualquiera de las vías construidas en el país”.

En otro de los apartados de su libro *Ferrocarriles Colombianos: Resumen histórico*, Ortega (1923) explica los beneficios y el impacto de esta compañía al sector industrial y comercial de los municipios por donde transita el ferrocarril:

El ferrocarril sirve hoy a los interés de la agricultura y del comercio de doce municipios, prósperos y laboriosos, del interior del Departamento de Antioquia, en los cuales se ha calculado una población de 160.135 habitantes. No solamente el territorio es apropiado para toda clase de producciones agrícolas de la zona tórrida, como café, caucho, maderas de ebanistería y de construcción, pastos para la ganadería etc., (...) sino también para establecer diferentes industrias, algunas de las cuales están funcionando, como fabricación de tejidos, de cerámica y vidriería, explotación de minas de oro, plata, hierro, hullas, etc. y existen además varios talleres de artes y oficios, como zapatería, herrería, fundición, carpintería, etc., en Medellín y sus alrededores. (p.247)

El autor nos brinda un panorama amplio de lo como estaba compuesta la industria y la producción agrícola de Medellín, los municipios del sur del Valle de Aburra y los municipios por los que atravesaba el tren de Caldas en adelante, sin hacer énfasis en la gran producción cafetera que crecía, que se beneficiaría de esta línea férrea y crecería a pasos agigantados, tomando un papel importante dentro de las exportaciones nacionales de la primera mitad del siglo XX.

Posteriormente, en 1922 la Honorable Asamblea del Departamento de Antioquia inicio las gestiones para la compra del Ferrocarril de Amagá y luego de tratos particulares con los mayores accionistas de esta compañía, el Departamento adquirió 9.895 acciones de las 10.000 en que se dividía, por la suma de \$1.979.000 (Bravo, 1993, pág. 137). En 1927 se completaría la compra

del total de las acciones, se declaró disuelta la compañía Ferrocarril de Amagá. Todo el trazado terminado y por construir, paso a manos del Departamento, el cual procedió a incorporarlo al Ferrocarril de Antioquia, tomando el nombre de sección Amagá y quien tendría la obligación de terminar el tramo restante hasta el río Cauca. De este modo quedaría integrada la línea desde Puerto Berrio hasta la estación Camilo C. Restrepo.

Definiciones del Patrimonio Cultural

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura UNESCO el patrimonio cultural se subdivide en dos categorías: Patrimonio cultural material y patrimonio cultural inmaterial. Según Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la UNESCO celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, el patrimonio cultural material se define como “los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de la historia, del arte o la ciencia” (UNESCO, 1972). Por otro lado, la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial, se entiende como patrimonio cultural inmaterial

Los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas -junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y

continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana (UNESCO, 2003).

Por su parte el Instituto Latinoamericano de Museos y Parques (Fundación ILAM) define el patrimonio cultural como:

El conjunto bienes que constituyen una herencia de un grupo humano, que refuerzan emocionalmente su sentido de comunidad con una identidad propia y que percibidos por otros como característicos. El Patrimonio Cultural como producto de la creatividad humana, se hereda, se transmite, se modifica y optimiza de individuo a individuo y de generación a generación. (Fundación ILAM, 2018)

Para esta institución no gubernamental los bienes del patrimonio cultural se subdividen en bienes muebles, inmuebles e intangibles, los cuales define como aquel. Siendo así el patrimonio cultural se compone de lo tangible que comprende los bienes muebles tales como pinturas, esculturas, libros, maquinaria, objetos domésticos / de trabajo, objetos para rituales, material audiovisual, entre otros; también incluye los bienes inmuebles como monumentos o sitios históricos, monumentos públicos, monumentos artísticos, conjuntos arquitectónicos, centro industriales, obras de ingeniería, entre otros; y por ultimo está el patrimonio cultural intangible representado en saberes (conocimientos y modos de hacer enraizados en la vida cotidiana de las comunidades), celebraciones (rituales, festividades y prácticas de la vida social), formas de expresión (manifestaciones literarias, musicales, plásticas, escénicas, lúdicas, entre otras), lugares donde tienen lugar prácticas culturales) (Fundación ILAM, 2017).

En Colombia los entes gubernamentales definen el patrimonio cultural de la nación conforme lo estipula el artículo 1º de Ley 1185 de 2008 que dicta lo siguiente:

El patrimonio cultural de la nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la 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, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.

Estado del Arte

Valor patrimonial del ferrocarril y sus bienes

Carlos Eduardo Nieto en su artículo *El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país* habla de la dimensión patrimonial de los elementos de la red férrea, pues considera que estos son huellas de la conformación de la República por ser el ferrocarril, un proyecto que represento una gesta política, económica y social, al unir el territorio colombiano y propiciar el desarrollo de la Nación. En esta medida, Nieto (2011) resalta la importancia de la permanencia de estas expresiones y “huellas” a partir de un proceso de rememoración y re significación, que las valore, proteja y conserve como patrimonio ferroviario de Colombia e igualmente como referentes de una visión de país durante los siglos XIX y XX.

Por otro lado, el autor afirma que “es necesario que el país se plantee la necesidad de estructurar su memoria a partir de este tipo de sistemas tan significativos” (Nieto, 2011), y señala que hay otros elementos complementarios del sistema ferroviario, aparte de las estaciones, que

en el presente no cuentan con el suficiente reconocimiento legal y por ende están tendiendo a desaparecer, dejando un gran vacío en la memoria histórica del ferrocarril. También comenta que elementos como hoteles, instalaciones industriales como los talleres, muelles fluviales y marítimos, los puentes, viaductos, túneles, entre otros, son obras que cuentan la historia de la ingeniería nacional, la historia del ferrocarril y por ende la historia de la Nación, por lo tanto es necesaria su conservación como un eslabón para estructurar la memoria del ferrocarril. Sin embargo, Nieto cuestiona la posibilidad de supervivencia y sostenibilidad de algunos de estos elementos, como los viaductos, túneles y puentes, puesto que su funcionalidad y vocación, está sujeta en gran medida a la operación ferroviaria, y por esto tienen muy pocas posibilidades de ser resignificadas o de modificar su uso para adaptarse a las necesidades actuales de movilidad del país, de modo que su única posibilidad de sobrevivir se da a partir de la formulación de un proyecto de desarrollo que incluya su memoria.

Por último agrega que “el país contemporáneo no puede ser ajeno al reconocimiento de los elementos estructuradores de su memoria” (Nieto, 2011), haciendo referencia a la gran gesta republicana que representa el ferrocarril, y criticando la manera en que en la actualidad este conjunto de elementos están siendo considerados obsoletos, por la imposibilidad de ser reutilizados y resignificados desde su uso original como respuesta a la movilidad del país. Está claro que el patrimonio ferroviario se debe adaptar a los cambios acelerados del contexto actual, por ende requiere de una responsabilidad con visión, la visión de futuro, sin olvidar lo que somos y aquello de lo que adolecemos.

Metodología

Este proyecto investigativo en la modalidad de monografía, es abordado en base a los procedimientos metodológicos de las Ciencias Sociales, desde un enfoque cualitativo, el cual permite utilizar la valoración subjetiva, la interacción y la participación, como herramientas legítimas de búsqueda y profundización del conocimiento (Gray & Julian Malins, 1993, pág. 6). El área del conocimiento donde se enfoca son las ciencias sociales humanas y artes, con especial énfasis en los campos de historia, patrimonio, arquitectura y artes visuales. Lo que se buscó fue contribuir a la identificación, preservación y gestión del patrimonio cultural en Itagüí, teniendo en cuenta las herramientas y conocimientos museográficos que proporcionan las artes visuales para la activación de un bien cultural.

Este trabajo investigativo está apoyado en hechos históricos y en información obtenida mediante un rastreo bibliográfico, procesos de trabajo de campo y entrevistas, y se desarrolló en tres etapas:

Etapa 1

Esta primera etapa corresponde a la preparación del campo del trabajo monográfico. En este periodo se opta por participar de los conversatorios para la recuperación de la memoria histórica de la antigua estación férrea de Yarumito, realizados entre la Subsecretaría de Cultura del municipio de Itagüí y un grupo de adultos de la comunidad conocido como “Amigos de la estación”. Estos conversatorios fueron vitales para la redacción del anteproyecto, pues se logró conseguir información de fuentes primarias de gran relevancia para entender el papel de la estación y la comunidad de Yarumito dentro de las dinámicas del sistema ferroviario. También se logró un acercamiento e interacción con varios agentes importantes dentro de la historia de la Estación, como el señor Hernando Pérez, quien trabajó como coterero, y don Javier de Jesús

Arboleda, quien trabajo de celador y oficios varios en este lugar. Ambos fueron fuentes importantes para el desarrollo del anteproyecto y los dos primeros capítulos de la investigación.

A raíz de estos conversatorios surgió la idea de realizar un trabajo de campo por los caminos que anteriormente fueron el corredor férreo de Itagüí, hasta lo que antes era el paradero del Ancón. Esta salida, que se llevó a cabo el 23 de mayo de 2018, fue un gran ejercicio para el reconocimiento del territorio y el entorno en que está situada la Estación. Con este trabajo de campo se pudo hacer una valoración de la situación actual de gran parte de este corredor, que es aún es propiedad del estado, y reconocer su relación con la conformación actual del barrio Yarumito, algo crucial para entender la dimensión patrimonial de la antigua casona.

Etapas 2

En esta segunda etapa se trabajó en el marco teórico y conceptual que fundamentaría la valoración historiográfica del primer capítulo, la valoración patrimonial del segundo capítulo y el sustento teórico-práctico de la conformación de espacios expositivos. En este periodo fue necesario visitar las bibliotecas y centros de documentación del Instituto Tecnológico Metropolitano, la Universidad de Antioquia y la Sala Antioquia de la Biblioteca Publica Piloto, en búsqueda de fuentes secundarias que proporcionaran información necesaria acerca de la historia del Ferrocarril de Antioquia, el Ferrocarril de Amagá, la historia de Itagüí, parte de la historia del desarrollo económico del Departamento de Antioquia, de una lado. Y por otra parte, la obtención de información acerca de las políticas culturales de protección, conservación y gestión del patrimonio, y algunos tomos acerca del diseño de exposiciones, museografía e inclusión en museo y espacios del patrimonio cultural.

En esta búsqueda bibliográfica también se utilizó el recurso vía web, que permitió acceder a muchos archivos digitales, libros y tesis de maestría digitalizados, artículos de revistas en línea,

periódicos en línea, portales, blogs, entre otros, que propiciaron contenido acerca de los ferrocarriles, las estaciones ferroviarios, la Estación Yarumito, el patrimonio cultural y las políticas nacionales e internacionales de salvaguarda de este, al igual que algunas pautas para la formulación de proyectos expositivos.

Etapas 3

Esta última etapa consistió en estructurar y ejecutar las entrevistas respectivas con las cuales se buscaba una información más detallada y específica alrededor de la estación de Yarumito. En este proceso, se tuvo como referente las técnicas de entrevista estipulas por Eduardo Restrepo en su texto *La entrevista como técnica de investigación social: Notas para los jóvenes*, el cual sugiere una ruta para realizar estos procesos investigativos a partir de tres fases: *diseño, ejecución y análisis* de entrevistas.

En primera instancia, se definió la historia de la Estación Yarumito como el contenido de la entrevista; luego fueron seleccionados los señores Hernando Pérez y Javier Arboleda, gracias a los conocimientos y experiencias alrededor del barrio y la estación de Yarumito, compartidos en las tertulias que se llevan a cabo en este bien cultural; y posteriormente fueron definidas las preguntas, el día y el lugar de encuentro. Al momento de la ejecución las entrevistas tuvieron un procedimiento a modo de conversatorio con el fin de entablar una comunicación más cómoda con el entrevistado. Afortunadamente se logró obtener la confianza de los entrevistados, lo cual se vio reflejado en lo detallada que fue la información conseguida, que después de ser analizada se procedió a introducirla en el documento monográfico; de este modo, mediante estos dos casos, se buscó reconocer e identificar de primera mano el valor que tiene este bien cultural para los habitantes y el valor histórico que le define como patrimonio cultural de la nación.

Capítulo 1: El Impacto del Ferrocarril en el Municipio de Itagüí

El ferrocarril fue el medio de transporte empleado por los gobernantes del extinto Estado Soberano de Antioquia para comunicar el interior de esta región con las principales arterias fluviales del país, buscando propiciar la apertura de la economía antioqueña con los demás estados colombianos y territorios extranjeros. Hacia la primera década del siglo XX seguía latente la fiebre de los rieles de acero en lo que paso a ser el Departamento de Antioquia, cuyos gobernantes buscaban de manera desesperada concluir la construcción del ferrocarril que conectaría su capital Medellín con un puerto construido en las riveras del Magdalena.

Paralelamente a este proceso, avanzaba la construcción del Ferrocarril de Amagá, una sociedad anónima con apoyo estatal, que buscaba llegar al río Cauca para interconectar los municipios del Valle de Aburrá con el suroeste antioqueño. El municipio de Itagüí, ubicado al sur del Valle de Aburrá, sería uno de los beneficiados por el trazado de esta compañía, contando dentro de su territorio con una estación y los servicios que traía consigo el primer medio de transporte masivo de carga y pasajeros de la región. Las vías férreas facilitarían la movilidad y el intercambio de mercancías entre las localidades, disminuyendo los costos y los tiempos, que antes eran indispensables de lograr a lomo de mulas o en carretas; y por otro lado, generaron toda una movida social al interconectar las poblaciones facilitando su comunicación y la movilidad entre ellas, lo que abono para el progreso de cada territorio que conformaba el trazado ferroviario.

La línea del Ferrocarril de Amagá fue adquirida por el Departamento de Antioquia, en un proceso que inicio en 1922 y se extendió hasta 1926 (Poveda, 2010, pág. 389) cuando todos los bienes de esta empresa ferroviaria fueron incorporados al Ferrocarril de Antioquia, quedando integrada la línea desde Puerto Berrio hasta la Pintada sobre las riveras del Cauca. Una vez concluida la construcción de la línea férrea hasta el Cauca y al empalmar el Ferrocarril de

Antioquia con el del Pacífico en 1944 (Bravo, 1993), el municipio de Itagüí quedó comunicado por vía férrea con Buenaventura y con acceso a Puerto Berrio, lo que presupondría mayores alcances económicos para los sectores industrial y comercial del municipio, que crecieron rápidamente desde mediados del siglo XX.

Posteriormente, el 7 de diciembre de 1962 el Departamento vendió el Ferrocarril de Antioquia a la Nación (Poveda, 2010, pág. 334), y el corredor férreo que atravesaba el barrio Yarumito de Itagüí quedó bajo la administración de la empresa Ferrocarriles Nacionales, este tramo funcionó con normalidad hasta mediados de los años setenta cuando dicha empresa suspendió el servicio Medellín – Cali, inhabilitando también el servicio de pasajeros en la Estación Itagüí y toda la línea de Amagá. La Estación continuaría funcionando hasta el cierre definitivo de este tramo a finales de los ochenta, lo cual generó un gran impacto negativo en muchos habitantes del municipio pues la actividad de los ferrocarriles era la fuente de empleo y sostenimiento de muchas familias itagueñas.

Luego de la inoperancia del sistema ferroviario, las vías y todo el complejo de la estación en Itagüí quedaron sometidos a un descarado abandono estatal, que propició la invasión de casi todas sus propiedades y la desaparición y venta de la mayor parte de sus bienes excepto la estación.

La llegada del Ferrocarril de Amagá, Contexto Histórico

Desde la segunda mitad del siglo XIX los gobernantes del Estado Soberano de Antioquia pensaban en la necesidad de construir un camino carretable o de rieles que le permitiera a este territorio tener una salida a las costas de Urabá, o comunicarse con cualquiera de los afluentes

navegables más cercanos, el río Cauca o el Magdalena, que en aquel entonces era la arteria fluvial por donde se movilizaba la mayor parte de la economía nacional.

(...) finalmente surgió la idea de la construcción del Ferrocarril de Antioquia, que históricamente data desde 1866, año en el que el Estado Soberano expidió la Ley 78 que autorizaba al Gobierno del Estado para fomentar la apertura de un camino carretero o de rieles que uniera a Medellín con un río navegable como medio para incrementar el comercio de exportación e importación. (Bravo, 1993, pág. 22)

Sin embargo, este mandato no tuvo efectividad y solo hasta el año 1874 se firmó el contrato de construcción definitivo con el ingeniero Francisco Javier Cisneros (1836-1898), de proveniencia cubana.

La economía antioqueña de aquellos años se extendía hacia los campos más variados, como la explotación minera capitalista, que se sostenía a partir de la extracción de oro y otros metales con técnicas avanzadas; la industria de transformación y la agricultura de exportación, donde se encontraban productos relevantes como el tabaco y el café, que ya venía presentando un fuerte incremento en sus exportaciones. “Antioquia exportaba el 0,9% del café del país, en 1896 el 9%, en 1917 el 13,4% y en 1920 el 27,2%” (Bravo, 1993, pág. 37). La colonización de tierras baldías y la creciente demanda del café suave en el exterior incremento fuertemente su siembra y producción, algo que no sucedía con el resto de la producción agrícola, que estaba inserta dentro de la economía antioqueña pero se mantenía excluida de toda competencia con los mercados nacionales e internacionales, debido a los altos costos que presuponía su transporte (Bravo, 1993, pág. 46). En esta época, según Cisneros (como se citó en Bravo, 1993), para el Estado de Antioquia era mucho más rentable transportar oro y plata por su gran valor en el mercado y poco volumen en el transporte, además que no exigía grandes costos laborales, esto permitió que

podieran resistir los altos costos que implicaba el transporte desde las selvas más escondidas del Estado hasta los centros de los grandes mercados europeos. Es importante aclarar que antes de la llegada de los trenes a la región, los productos se movilizaban a lomo de mulas guiadas por arrieros, que tardaban días, incluso meses en llegar a sus destinos. La mula era el animal preferido para transportar la carga ya que era capaz de resistir los difíciles caminos de las montañas antioqueñas y podían pasar más tiempo sin comer que los caballos. Incluso, a lomo de estas bestias fue que se ayudó a traer las maquinas desarmadas y todo el material correspondiente para la construcción del Ferrocarril de Amagá (Poveda, 2010, pág. 382).

Los municipios del sur del Valle de Aburrá eran el reflejo de aquella regular economía antioqueña de finales del siglo XIX y principios del XX. El municipio de Envigado a finales del siglo XIX, contaba con variedad de producciones que apoyaban la demanda generada por los procesos económicos del oro y la ganadería, dedicándose entonces a la agricultura con una fuerte influencia en la arriería de la región y al comercio de su producción, que hizo posible la acumulación de capital; la localidad de Sabaneta, que por aquel entonces conformaba el distrito de Envigado, se concentró en la producción de caña de azúcar y otros productos agrícolas como tubérculos, hortalizas, árboles frutales y el plátano, que fue adquiriendo fama y reconocimiento en el mercado de Medellín; la industria de la cerámica, el vidrio y la fundición, con la fábrica de lozas, sería la principal producción del distrito de Caldas; por su parte el municipio de La Estrella priorizó la empresa agrícola donde se producían, arracacha, plátano, maíz, frijol y café, los cuales eran comercializados en la localidad, exportando los excedentes al mercado de Medellín, y a la vez comenzó a incursionar en la creación de talleres de fundición y herrerías (Atehortua, Gaviria Rios, Luján Villegas, Parra Sierra, & Escalante Muñoz, 2017). Por último, el municipio de Itagüí, reconocido en la región por las ferias de ganado creadas por Decreto el 29

de octubre de 1873 (Luján et al., 2017), dependía de una producción bastante agropecuaria, con base al café, plátano, yuca y en especial frutas; sin dejar de lado la manufactura industrial con la Cervecería Antioqueña, la actividad minera en los tejares y la actividad comercial interna que ayudaba a sostener regularmente la economía itagüiseña, descrita de manera amplia por Hoyos y Molina (1994) en *La Historia de Itagüí*:

Desde el siglo XIX la actividad comercial fue la fuente de ingresos fiscales más asediada. Una lista de establecimientos de 1905 nos da una idea de lo importante que era el control fiscal: tiendas de mercancías (3) de víveres de 1º, 2º y 3º clase (24), boticas (1), hoteles de 1º y 2º clase (4), fondas (2), tejares (6), prenderías (1), pesebreras de 1º, 2º y 3º (9), trilladoras (1), peluquerías (1), sumando 58 establecimientos, sin contar los trapiches, la cervecería, las cantinas. (pág. 105)

A principios del siglo XX el municipio contaba con una población aproximada de 4.565 habitantes según DANE (como se citó en Lujan, 2017), era una localidad de aspecto muy rural, de calles estrechas, pues la mayor parte de sus terrenos estaban sembrados de espesos cañaduzales, de plátanos y sembrados de yuca y frijoles; sólo entorno a la plaza y al barrio Rincón Santo, hoy El Rosario, era posible divisar algunas casas y edificaciones, la mayoría de ellas construidas de tapia o ladrillos y tejas de Guayabal (Hoyos & Molina, 1994).

Estos poblados del sur del Valle de Aburrá -al igual que el resto de los municipios antioqueños-, necesitaban rápidamente de un medio eficaz que impulsara sus economías y estrechar los vínculos comerciales entre estos y otras regiones antioqueñas, algo que solo pudo lograrse con la llegada de las locomotoras a vapor. El ferrocarril traería consigo esa visión de modernidad y revolución industrial que ya se había vislumbrado en los países europeos con las maquinas a vapor. La empresa levantaría estaciones en cada uno de estos municipios, las cuáles

comenzaron a ser rodeadas por un perímetro urbano, industrial y comercial. En el caso de la Estación Itagüí no se dio este fenómeno, debido a su alejada ubicación del casco urbano; sin embargo, esta circunstancia no alteraría el impacto, la emoción y los beneficios que traería consigo el arribo de los trenes a estas poblaciones.

Construcción del Ferrocarril de Amagá

Desde el momento en que se contrató con Francisco Javier Cisneros la construcción del Ferrocarril de Antioquia, le fue solicitado al ingeniero llevar a cabo los estudios correspondientes para establecer un paso de rieles desde Medellín hasta el río Cauca, con posibilidades de extenderse más al sur hacia el valle de Risaralda, aclarando que en aquella época el Estado Soberano de Antioquia estaba compuesto por lo que hoy son los departamentos de Caldas, Risaralda, Quindío y parte del norte del Tolima, luego mediante la ley 17 de 1905 fue creado el Departamento de Caldas, desmembrándolo del Departamento de Antioquia. (Bravo, 1993, pág. 99). En sus memorias, el ingeniero Cisneros (como se citó en Bravo, 1993, pág. 30) hizo énfasis en lo pertinente que era llevar a cabo esta vía, por los beneficios que significaría para la agricultura y el comercio interior, además especificó que el trazado debía pasar por la población de Amagá, una región con bastas riquezas minerales como el carbón y el hierro, y que estaba próxima a varias explotaciones de oro y plata.

Hubo que esperar hasta el año de 1890 cuando el Gobierno del Departamento de Antioquia, presidido por el doctor Baltasar Botero Uribe, negoció un contrato con la sociedad extranjera O'Brian & Wright para “la construcción de un ferrocarril a lo largo del valle de Aburrá, hasta los nacimientos del río Medellín en el municipio de Caldas, con autorización de extenderlo hasta el departamento del Cauca” (Londoño, 1998). Todo parece indicar que los miembros de dicha

sociedad eran unos estafadores, y por ende la negociación fue un fracaso. Un Año más tarde, la casa comercial Ospina Hermanos, compuesta por los ingenieros y hermanos Tulio y Pedro Nel Ospina, firmaron con la Secretaria de Hacienda del Departamento un contrato para construir un ferrocarril a Amagá por la ruta que Cisneros había trazado años atrás. Ambos eran conocedores de las ventajas que representaba para el desarrollo de la economía y la industria local tener acceso a la ganadería, los fértiles suelos y la explotación minera y de metales de las poblaciones del suroeste antioqueño. A este proceso se le sumó una disputa con la Sociedad Minera del Zancudo, encabezada por don Coriolano Amador, quien considero, que este beneficio a la casa comercial, amenazaba con dañar carboneras de la región, de su propiedad, y además alegaban que ellos podían hacer el ferrocarril sin las fuertes exigencias económicas de los Ospina, quienes al parecer solicitaron a cambio les concedieran tierras, bosques, minas de carbón y otros metales preciosos. Finalmente el Gobierno Nacional, mediante el Ministerio de Hacienda, decidió no aprobar este contrato con los hermanos Ospina por considerarlo demasiado dispendioso para el Departamento (Poveda, 2010), quedando pendiente nuevamente la construcción de esta obra.

Tiempo después de la “guerra de los mil días” llegó a la presidencia de la Republica, el General Rafael Reyes, quien durante su mandato creó el Ministerio de Obras Públicas y expidió el Decreto Legislativo No. 34 de 1905 que faculto al Ejecutivo para contratar empréstitos sobre ferrocarriles nacionales o departamentales (Poveda, 2010, pág. 379). Aprovechando este panorama en el año 1906, el empresario antioqueño Alejandro Angel reunió un grupo de inversionistas de la region, “todos ellos individuos con amplios intereses políticos y económicos como terratenientes, industriales, banqueros y comerciantes” (Londoño, 1998), con el proposito de presentar ante el Ministerio de Obras Públicas las bases de un contrato para construir un ferrocarril de Medellín hasta el río Cauca. Estos empresarios vieron con buenos ojos la

construcción de un ferrocarril pues abarataría el transporte de la carga que se generaba en las regiones del suroeste antioqueño y el oriente chocuano, muy ricas en carbón, caña, oro, ganado, tabaco, caucho, quina y tagua, y en ese entonces, una de las zonas cafeteras más ricas del país y potencialmente la más importante (Londoño, 1998). En 1907, luego de haber sido estudiada la propuesta, fue firmado el contrato entre las dos corporaciones y mediante la Ley 26 del mismo año sería aprobado por la Asamblea Constituyente Legislativa (Poveda, 2010, pág. 380).

Las principales estipulaciones de este contrato fueron las siguientes:

- Al contratista se le obliga a organizar una sociedad anónima que gire con la razón social de Ferrocarril de Amagá tenga su domicilio en las ciudades de Medellín y Bogotá.
- La concesión debía construir, equipar y explotar un ferrocarril de Medellín y llegar hasta el río Cauca, en un punto situado entre las bocas de la quebrada de Amagá y el río Poblano.
- El capital de la Sociedad sería de \$1.000,000 pesos-oro dividido en acciones de a \$100 cada una.
- Se construirían Estaciones principales en Medellín, Caldas y Amagá, y el punto terminal, y Estaciones secundarias en los puntos donde lo exijan las necesidades del tráfico, los paraderos y cambiavías que estime conveniente el Ingeniero Interventor.
- El Gobierno Nacional los subvencionaría con la asignación de 300 hectáreas de baldíos por kilómetro construido, además de 9.900 pesos-oro por km en terreno plano y 15.000 pesos-oro por kilómetro en terreno montañoso. (Ministerio de Obras Públicas de la República de Colombia, 1907)

Al ser declarada como obra de utilidad pública, se le concedieron exenciones de impuestos nacionales, departamentales y municipales, durante su construcción y cinco años más; también se

le otorgarían franquicias telegráficas y telefónicas, y se le prestaría servicio gratuito de policía (Ministerio de Obras Públicas de la República de Colombia, 1907).

Según Ortega (1923), en las especificaciones técnicas del Artículo 2° del privilegio estaba constatado que la línea debía tener una anchura de 1 yd (914 mm), igual que el Ferrocarril de Antioquia; rieles de acero de 20 kilogramos por metro lineal; la pendiente máxima no pasaría de 3% compensado en las curvas; las obras de arte como puentes, viaductos y alcantarillados se harían de hierro y mampostería de las mejores características; y según lo estipulado en el Artículo 4°, se fijaron los siguientes plazos para construir y dar al servicio toda la vía:

(...) de Medellín a Caldas, dos años después de que el Ferrocarril de Antioquia haya llegado al pie de La Quebra, en el río Nus; de Caldas a Amagá, dos años después de entregado el sector anterior y de Amagá hasta el río Cauca, un año después de que el Ferrocarril del Pacífico haya llegado al río Poblano. (pág. 239)

La compañía Ferrocarril de Amagá se constituyó el 12 de agosto de 1907 (Poveda, 2010, pág. 381) y luego de aprobado el contrato se dedicó a realizar los estudios y planos del primer trazado Medellín - Amagá, siguiendo la ruta indicada por Cisneros. El 2 de julio de 1909, una vez terminados los planos del primer trayecto, iniciaron los trabajos de explanación hacia el sur de Medellín y junto con esto, comenzó la importación de rieles, cemento, herramientas y una primera locomotora de 15 toneladas para la compañía. Según refiere Poveda (2010) la traida de los materiales de construcción representó toda una hazaña logística, la materia prima llegaba a Puerto Berrio sobre el río Magdalena, pasaba a ser transportada por el Ferrocarril de Antioquia hasta Cisneros, de Cisneros eran transportados por carretas y mulas hasta Medellín y desde allí al sitio de la obra (pág. 382).

El 8 de febrero de 1911 se inauguraron los trabajos con la puesta del primer riel en una ceremonia que contó con la presencia del presidente de la República Carlos E. Restrepo, el Sr. Ministro de Obras Públicas y el gobernador del Departamento de Antioquia Eduardo Vásquez; el 15 de abril del mismo año fue inaugurada la estación Envigado (K.9), anteriormente denominada Manuel Uribe Angel, al igual que el trayecto comprendido por las estaciones y paraderos Sabaneta, Itagüí, El Ancón y la Tablaza, el cual fue inaugurado el 16 de octubre en una ceremonia que se llevó a cabo en la última estación mencionada (Sierra, 2017, pag. 243). La estación de Itagüí estaba situada sobre el kilómetro 14 desde Medellín y ubicada al sur del municipio en una zona rural, muy distante del casco urbano, que linda con el municipio de La Estrella. Según Ignacio Arbelaez (2018), miembro de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos, el trazado del ferrocarril por Itagüí fue generado a partir de una decisión técnica, pues la línea férrea tuvo que abandonar en Sabaneta la orilla derecha del río y pasar a la margen izquierda hacía Itagüí (por el hoy denominado sector de Suramerica), para así esquivar el “Salto del Ancón”, un obstáculo topografico que hubiera significado grandes dificultades para la construcción del ferrocarril (I. Arbelaez, Conversatorio “Vagones de la Memoria”, 23 de mayo de 2018). Esta explicación podría justificar en cierto modo la ubicación poco central de la Estación Yarumito.

Esta edificación esta ubicada en el sector de Santa Catalina conocido también por los habitantes como “Calle Negra”, en una zona que posteriormente recibió el nombre de Yarumito. Según Hoyos & Molina (1994) el barrio Yarumito “se fue conformando con gentes del suroeste antioqueño, Amagá, Titiribí, su nombre se debe a que poseía muchos Yarumos, cuyas hojas usaba la gente para envolver las bolas de jabón de tierra que fabricaban”. La conformacion de este barrio coincide precisamente con la actividad de la Estacion del ferrocarril en este sector,

pues la facilidad para desplazarse de una región a otra, pudo haber propiciado el asentamiento de comunidades de regiones del suroeste antioqueño en este sector de Itaguí o viceversa.

La construcción del Ferrocarril de Amagá continuo y el 19 de diciembre de 1911 se inauguró activando el servicio de transporte ferreo hasta la estación de Caldas (K.25), tramo que vinculabada las estaciones y paraderos: Poblado, Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí, Ancón, Tablaza y Caldas; de esta manera, un ingeniero nombrado por el Ministerio de Obras Públicas recibió la obra dando su aceptación y aprobando sus tarifas, y desde ese día comenzaron a circular dos trenes diarios en sentido Medellín – Caldas y Caldas - Medellín.

De la población de Caldas al río Cauca el terreno es de una orografía terriblemente quebrada, intrincada, pendiente, fracturada y deleznable. Los ingenieros identificaron y estudiaron cinco rutas. El 9 de marzo de 1910 presentaron la ruta que escogieron, que era por la hoya de la quebrada de Sinifaná. (Poveda, 2010, pág. 381)



Figura 1. El Ferrocarril de Amagá año 1911. Recuperado de Fotografías y Cámaras Históricas, Exposición, De la Calle, Benjamin., 1911. Recuperado de <http://www.viztaz.org/museo/expo/transporte.html#all>.

La construcción del Ferrocarril de Amagá continuo escalando la cordillera, sorteando toda clase de dificultades técnicas a raíz de los fuertes inviernos y los deslizamientos que estos provocaban sobre la carrilera y para el 23 de diciembre de 1914 llegó el enriada hasta la

población de Amagá; uniendo esta hazaña a los hechos más importantes del ferrocarril en ese año, con la llegada del primer tren a Medellín desde Barbosa (7 de marzo), la inauguración de la Estación Medellín (9 de marzo) y inauguración de todo el tramo de Porce del Ferrocarril de Antioquia (10 de marzo) ceremonia a la cual asistieron todas las autoridades y la diputación del departamento, de modo que se dio por concluida la construcción del ferrocarril al Magdalena, con la excepción del paso de la Quebra, 40 años después de iniciada su construcción por Francisco Javier Cisneros (Bravo, 1993, pág. 109).

Luego de cruzar la Estación Amagá, el ferrocarril de esta región arribo en octubre de 1917 a la población de Angelópolis, y posteriormente en el año 1924 se dio por concluida la obra cuando esta alcanzó la estación Camilo C. Restrepo (nombrada así en honor al más importante gerente de la empresa) situada en una zona conocida como “*El Alto de la Paila*”, donde años más tarde iniciaría la construcción del último tramo montañas abajo hasta el río Cauca. Los trenes de carga y pasajeros, que para entonces ya asomaban en los paisajes rupestres de las tierras antioqueñas, llevarían el progreso a cada uno de sus parajes y estaciones. El primer medio de transporte masivo de la región representado por los trenes a vapor, sería el coprotagonista de la gesta departamental que buscaba integrar las diferentes regiones antioqueñas, revolucionar el comercio interno e impactar los mercados nacionales e internacionales cambiando el paso lento de las mulas, por las ágiles ruedas que se deslizaban entre rieles, y los estrechos carruajes por los vagones que transportarían el progreso.

Servicio del Ferrocarril de Amagá y su Impacto en el Ámbito Social y Económico del Municipio de Itagüí

Como se mencionó anteriormente, Itagüí era un municipio con una economía precaria e insipiente con una tasa en ingresos muy inferior en comparación con sus vecinos Medellín y Envigado. “Estuvo a punto de ser corregimiento de Medellín en varias ocasiones durante las primeras décadas del siglo XX, precisamente por su gran pobreza” (Hoyos & Molina, 1994). No obstante, para el contexto en que entro en servicio el Ferrocarril de Amagá, todo estaba mejorando y comenzó a reflejarse cierto optimismo entre los habitantes del municipio. Este ánimo se hizo evidente por la forma como en el año 1911, el Alcalde de Itagüí respondió al secretario del Gobierno Departamental, cuando este solicitó a los alcaldes municipales elaborar un cuadro descriptivo del municipio, en el que se diera cuenta de vías comerciales, distancias, actividades económicas, y demás para hacer una clasificación de acuerdo a las tres categorías establecidas por la Oficina de Correos y Telégrafos¹, lo que significaba proporcionar más comodidad en el servicio de encomiendas.

El Alcalde respondió lo siguiente:

(Itagüí) dista de Medellín, capital de la provincia del Centro, dos leguas aproximadamente.

Por existir este Distrito, La Fábrica de Cerveza Antioqueña, parte de la vía del Ferrocarril de Amagá y haberse dedicado sus habitantes a la agricultura con mejor entusiasmo que en años anteriores, puede considerarse ese distrito en la segunda categoría (...) Además se halla la población sobre caminos seccionales de importante comercio municipal. (Archivo Histórico de Antioquia. Fondo Gobierno Municipios, 1912, citado en Hoyos & Molina, 1994, pag. 107)

¹ A Itagüí le correspondió la categoría 2, la cual se definía en los siguientes términos: “Los que hayan iniciado movimiento comercial definido y constante, y dejen entender que llegaran, por el desarrollo de sus industrias, a ponerlo en punta de la primera categoría” (Archivo Histórico de Antioquia. Fondo Gobierno Municipios, 1912, citado en Hoyos & Molina, 1994, p. 107).

Por lo anterior se deduce, que el municipio vivía tiempos diferentes y buscaba salir de su atraso aumentando su producción, y ahora que disponía de un medio como el ferrocarril, tendría más posibilidades de comercializar sus productos dándose a conocer en el mercado de la región. Además de buscar un mayor beneficio por parte de la Oficina de Correos y Telégrafo, el alcalde reseña la posición geográfica de Itagüí como una ubicación importante dentro del comercio entre los municipios, factor que se evidenciaría en los tiempos de apogeo económico que viviría Itagüí como la “Ciudad Industrial de Colombia”, de mitades del siglo XX en adelante.

Hacia el año de 1913 el Ferrocarril de Amagá disponía de tan solo 3 locomotoras de 15 toneladas. El ingeniero Alfredo Ortega (1923), encagado por el Gobierno para visitar la obra y dar un concepto sobre su estado, describió detalladamente el servicio (que aún no había alcanzado la población de Amagá):

La estación principal está en Medellín, y se encuentran otras secundarias que sirven a los caseríos de Poblado, Aguacatala, Envigado, Sabaneta, Itagüí, Ancón, Tablaza y Caldas. Los edificios en general, tienen buen aspecto, así como las obras de arte, puentes y alcantarillas que en el trayecto se encuentran. Las locomotoras son muy pequeñas: apenas de 15 toneladas de peso, lo que obliga a que los trenes circulen a velocidades muy moderadas. (p. 249)

El balance de Ortega no fue del todo positivo, pues criticó que algunas zonas de la línea férrea no tuvieran las barreras y los guardas necesarios en los tramos en que la línea corta la carretera pública, las cuales eran obligatorias por la ley, para evitar cualquier tipo de siniestros. También hizo énfasis en la carencia de un revestimiento de piedra en los terraplenes del río Medellín, utilizado para defender las vías de las corrientes del río en época de crecientes.

Con respecto al funcionamiento del tren en los municipios, el ingeniero añade:

El principal servicio que presta hoy el ferrocarril consiste en la movilización de un número extraordinario de pasajeros de todas las clases sociales, que invaden los carros y ocupan hasta las plataformas de los mismos, por falta de espacio. El tráfico de carga es muy limitado según pudimos comprobarlo por las estadísticas del movimiento. (Ortega, 1923, pág. 249)

Lo anterior se ve reflejado claramente en los siguientes datos de los primeros años de funcionamiento de la línea:

Tabla 1
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1911

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	365,007	
Numero de toneladas transportadas	796	
Valor de los pasajes		\$43,806
Valor de los fletes		\$719
Producto total (incluyendo productos varios)		\$ 44,526

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

Tabla 2
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1912

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	709,758	
Numero de toneladas transportadas	10,400	
Valor de los pasajes		\$82,627
Valor de los fletes		\$14,087
Producto total (incluyendo productos varios)		\$ 97,914

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

Tabla 3
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1913

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	365,007	
Numero de toneladas transportadas	796	
Valor de los pasajes		\$43,806
Valor de los fletes		\$719
Producto total (incluyendo productos varios)		\$ 44,526

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

En varios apartes de este trabajo monográfico se evidencia que la compañía Ferrocarril de Amagá fue impulsada con intereses afines al desarrollo industrial y comercial de la región, a partir del transporte de productos agrícolas de exportación, la explotación mineral y de metales preciosos, entre otros; a pesar de ello, como se evidencia en la estadísticas (Tablas 1, 2 y 3) las mayores ganancias resultarían del impacto social que género la empresa, pues fueron las gentes de Medellín y del sur del Valle de Aburrá, las que acudieron de manera masiva a “estrenar” el nuevo transporte en tren, el cual para la época marco un hito en la historia generando experiencias significativas en sus usuarios.

El transporte de cargas aumentaría progresivamente y sería un gran benefactor de las nacientes industrias que comenzaron a asentarse en Medellín y sus alrededores en la segunda década del siglo XX.

No existen documentos que den cuenta de una reseña historiográfica que dé cuenta con exactitud acerca del impacto social que generaron los trenes en Itagüí, pero haciendo un rastreo sobre la historia del municipio en esas épocas se evidencia un panorama sobre el significado e impacto de la llegada y activación del ferrocarril en este territorio. A principios del siglo XX la

construcción de caminos y puentes en Itagüí era incipiente, existían caminos de herradura o de “trocha” que comunicaban al centro de la población con sus barrios o veredas, “para ir a Medellín era necesario bordear la montaña que sale a Belén y para ir a Envigado, las más veces que ir a Medellín primero” (Hoyos & Molina, 1994), los vehículos de ruedas y carros de bestias eran el transporte más común para recorrer aquellos estrechos caminos.

Conociendo este panorama, es factible presuponer que el camino de rieles en Itagüí posibilitó, en primera instancia, la comunicación con sus vecinos de La Estrella, Sabaneta, Envigado y Medellín, y otras regiones del departamento, de una manera más comfortable, en tiempos reducidos y a menores costos, algo que seguramente habría motivado a la sociedad itagüense (y demás municipios) a preferir viajar en tren. Por otro lado, la conexión con poblaciones más lejanas pudo haber generado nuevos asentamientos de comunidades de otras regiones en el municipio, como por ejemplo en el caso del barrio Yarumito, que según Hoyos & Molina (1994) se fue conformando por gentes de Itagüí y del suroeste antioqueño, lo que daría pie a cambios sociales, como resultado del intercambio cultural y de costumbres.

A finales de la segunda década del siglo XX, la compañía Ferrocarril de Amagá alcanzaba ya el kilómetro 41 + 730 m de longitud en la Estación Angelópolis, y aunque la empresa atravesaba dificultades económicas, en parte por obstáculos que le oponía el terreno y los inviernos torrenciales; esta se mostraba sólida y había mejorado toda su capacidad de transporte y para el año 1918 la línea férrea ya contaba con 7 locomotoras de 15 ton cada una, 5 coches de pasajeros de primera clase, 8 coches de segunda clase, 12 coches de terceras clase, 32 vagones para carga, 18 plataformas y 12 carros cubiertos para ganado, lo que permitía programar y despachar 5 trenes diarios de Medellín a la región del Sinifaná y viceversa (Poveda, 2010). Los trenes

recorrían el trayecto Medellín – Angelópolis en dos horas y cuarto aproximadamente, y contaban con unas tarifas kilométricas acordes a los siguientes criterios:

- Pasajeros de 1ª clase, con derecho a 50 kilos de equipaje \$0,015 por pasajero-km
- Pasajeros de 2ª clase, con derecho a 40 kilos de equipaje \$0,0125 por pasajero-km
- Pasajeros de 3ª clase, con derecho a 20 kilos de equipaje \$0,00875 por pasajero-km

Animales

- Ganado mayor, por cabeza \$0,015
- Ganado en partida de 10 o más animales \$0,00875 por cabeza-km
- Ganado menor por cabeza \$0,0125 por cabeza-km
- Ganado en partidas de 20 o más \$0,00625 por cabeza-km
- Animales domésticos, aves por docenas \$0,00875 por cabeza-km

Fletes

- Tonelada de carga 1ª clase, metales preciosos, materias explosivas, ácidos, fósforos, etc. \$0,08 por ton-km
- Tonelada de carga 2ª clase, mercancías nacionales y extranjeras, minerales en bruto, víveres, algodón y materias textiles \$0,06 por ton-km
- Tonelada de carga 3ª clase, maderas, materiales de construcción, combustibles, abonos, etc. \$0,04 por ton-km

Estas tarifas fueron puestas en vigor desde el 2 de agosto de 1915 y duro vigente hasta mediados de los años veinte, cuando a raíz de varias quejas de la opinión pública, tuvieron que modificarse y ponerse a la par de los otros ferrocarriles del país. (Poveda, 2010)

En aquel año, el Concejo Administrativo de la compañía estaba compuesto por los señores: Camilo C. Restrepo, primer gerente. Jorge Rodríguez L., segundo gerente y el ingeniero

Alejandro Villa C. como tercer gerente. El cuerpo de ingenieros estaba constituido por los señores: Camilo C. Restrepo, Juan de Dios Vásquez, Pablo E. Pérez, Eduardo Orozco Restrepo y German Orozco Restrepo (Ortega, 1923, pág. 245).

En el transcurso de esta década, el transporte de carga y pasajeros siguió aumentando de manera significativa, como se puede apreciar en las siguientes estadísticas de operación (Tabla 4, 5, 6 y 7) que el Ministerio de Obras Publicas le suministro a Ortega (1923) para su libro:

Tabla 4
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1914

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	843,789	
Numero de toneladas transportadas	22,484	
Producto total (incluyendo productos varios)		\$ 120,994

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

Tabla 5
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1915

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	788,329	
Numero de toneladas transportadas	24,954	
Producto total (incluyendo productos varios)		\$ 132,050

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia

Tabla 6
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1916

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total		
Número de pasajeros transportado	754,368	

Numero de toneladas transportadas	31,492
Producto total (incluyendo productos varios)	\$ 142,185

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

Tabla 7
Estadísticas Ferrocarril de Amagá 1917

Estadísticas de la actividad de la línea y producto total	
Número de pasajeros transportado	772,424
Numero de toneladas transportadas	36,837
Producto total (incluyendo productos varios)	\$ 155,229

Tomado de Ortega, A. (1923) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

Ortega (1923) concluye este estudio afirmando lo siguiente:

El ferrocarril sirve hoy a los intereses de la agricultura y del comercio de doce municipios, prósperos y laboriosos, del interior del Departamento de Antioquia, en los cuales se ha calculado una población de 160.315 habitantes. No solamente el territorio el apropiado para toda clase de producciones agrícolas de la zona tórrida, como café, caucho, maderas de ebanistería y de construcción, pastos para la ganadería, etc., etc., sino también para establecer diferentes industrias, algunas de las cuales están funcionando, como fabricación de tejidos, de cerámica y vidriería, explotación de minas de oro, plata, hierro, hulla etc., y existen además varios talleres de arte y oficios, como zapatería, herrería, fundición, carpintería, etc., en Medellín y sus alrededores. (pág. 247)

A modo de complemento, es importante añadir que gran parte de la carga que transportó este ferrocarril, estaba compuesta por café, el cual presentó una fuerte demanda en los mercados internacionales, y carbón de Amagá, que desde el año 1915 era extraído de las minas situadas

cerca de aquella población, con el propósito de suplir la demanda de las locomotoras del Ferrocarril de Antioquia y las nacientes industrias de Medellín y sus alrededores, las cuales demandaron grandes cantidades de carbón hasta los años cuarenta, cuando la electricidad entró a reemplazar la hulla como fuente de energía industrial (Poveda, 2010).

Las estadísticas demuestran la buena acogida que seguía teniendo este sistema de transporte en el transcurso de la segunda década del siglo XX, donde el fuerte de los ingresos se dio a partir del creciente flujo de pasajeros, que aumentaría a medida que el tren de Amagá iba llegando a las diferentes poblaciones del suroeste, algunas que estaban aisladas y otras que simplemente no contaban con un transporte moderno que diera solución a sus necesidades económicas; lo mismo sucedía con la movilización de carga, la cual crecía progresivamente y que seguramente cuando el ferrocarril alcanzara las riveras del Cauca, habría de incrementar su transporte a pasos agigantados.

La descripción que hace Alfredo Ortega es el reflejo de la actividad y el desarrollo económico de Medellín, el Valle de Aburra y algunos municipios de más al sur, en las primeras décadas del siglo XX. Los ferrocarriles eran el medio más efectivo para mantener el flujo comercial entre los municipios antioqueños, de esto eran conscientes los dirigente itagueños, los cuales reconocieron la importancia de contar con parte de la vía del Ferrocarril de Amagá en un municipio que poseía una actividad económica bastante agropecuaria. Los trapiches, los tejares y la cervecería fueron los únicos referentes de la modernidad y la industrialización en Itagüí, pues su apogeo industrial no comenzaría sino a partir de la década del cuarenta en adelante. La Estación Itagüí, situada al sur de esta localidad, tendría un lazo bastante estrecho con la Cervecería Antioqueña². Su cercanía sería un factor determinante para impulsar esta industria,

² Que se instaló en Itagüí hacia el año 1901 y más tarde, al fusionarse con la Compañía de Cervezas La Libertad, adquirió el nombre de Cervecería Unión (Luján Villegas, 2017, p.155).

que habría utilizado los vagones tirados por locomotoras para transportar sus productos por todo el país, desde principios del siglo hasta el final de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

En 1922 el ingeniero Camilo C. Restrepo dejó la gerencia general y su puesto lo tomó el señor Jorge Rodríguez Lalinde, quien inicio las negociaciones con el Departamento de Antioquia para vender el Ferrocarril de Amagá, debido a los cuantiosos recursos que serían necesarios para llevar el proyecto hasta el rio Cauca.

Le faltaba más de 60 km para llegar al rio Cauca, por un territorio difícilísimo, donde cada kilómetro podía costar en promedio unos \$100.000 pesos-oro, o sea 6'000.000 pesos-oro para terminarla toda y los socios, a pesar de ser los más acaudalados de Medellín, no tenían ninguna posibilidad de sufragarlos o tomarlos en préstamo, máxime cuando el país apenas estaba saliendo del severo receso económico de 1920 – 1921. (Poveda, 2010, pág. 390)

Luego de la aprobación de la Honorable Asamblea, el Departamento de Antioquia negoció con los más poderosos accionistas y adquirió por compras sucesivas 9,895 acciones de las 10.000 en que se dividía la compañía por la suma de 1'979.000. El Departamento quedaría a cargo del corredor ferroviario, los 58 km de enriado hasta la Estación Camilo C. Restrepo, los planos, el diseño del tramo hasta La Pintada que faltaba por construir y el conjunto de estaciones. Todos estos bienes serian puestos a cargo del Ferrocarril de Antioquia, empresa que tendría la tarea de culminar el servicio hasta el rio Cauca, una de las obras más atrevidas y difíciles de la época. En 1926 el Departamento adquirió finalmente el 100% de las acciones, por lo cual quedo disuelta la compañía Ferrocarril de Amagá y de esta manera quedarían integradas las líneas Puerto Berrio – Medellín – Camilo C. Restrepo (Amagá) (Bravo, 1993, pág. 147)

El Ferrocarril de Amagá generó un impacto de carácter social y económico en la región, como el primer medio de transporte masivo que cumplió una importante misión de movilización de

pasajeros por estaciones como Poblado, Aguacatala, Envigado, Itagüí, Ancón y Caldas, que se incorporaron de modo directo con el área urbana, y económicamente facilitó aún más los vínculos comerciales entre los municipios, también permitió acceder a importantes zonas de producción agrícola y a las minas del suroeste, reconocidas por su explotación de metales y minerales

Por último, la Estación Itagüí y el corredor férreo que atravesaba por el municipio, pasaron a integrar el Ferrocarril del Antioquia, y por ende el patrimonio de los antioqueños, logrando que el municipio de Itagüí quedara interconectado con el resto del Valle de Aburrá, las regiones del suroeste, la región del río Porce y el Nus, y posteriormente con otras ciudades del país; finalmente y de modo paralelo al desarrollo de las carrileras, comenzaron la construcción de la malla vial del municipio, impulsada por la llegada masiva de industrias que rápidamente abarcaron grandes sectores del territorio de los itaguiseños. Algunas de estas industrias se articularon con la Estación de Yarumito, apoyándose en los rieles y las locomotoras para conseguir la materia prima que componía su producción económica.

El Ferrocarril de Antioquia y el Desarrollo Industrial en Itagüí

En el año 1874 el extinto Estado Soberano de Antioquia firmó con el ingeniero Francisco Javier Cisneros un contrato para llevar a cabo la construcción del Ferrocarril de Antioquia, un sistema de rieles moderno que comunicaría la capital Medellín con un puerto sobre la margen izquierda del río Magdalena, en lo que posteriormente fuese construido y llamado Puerto Berrio. El ingeniero cubano y sus colaboradores, diseñaron y emprendieron la construcción de un camino de rieles que se habría paso entre las indómitas montañas antioqueñas, superando todos los obstáculos que le oponían la espesura de los bosques y la topografía del terreno. En 1875 llegó a

Puerto Berrio la primera locomotora de vapor con caldera tubular que rodó por territorio antioqueño, la cual fue construida por la American Locomotive Works, y transportada desde los Estados Unidos (Bravo, 1993). Años más tarde la construcción de la obras tuvo que ser suspendida varias veces a causa de guerras civiles que se desataron en la nación y el departamento (Bravo, 1993, pág. 82); estos conflictos terminaron retrasando gravemente lo pactado en el contrato, y provocaron la renuncia de Cisneros, quien en 1885 rescindió de su último contrato para construir y explotar este ferrocarril. Antes de retirarse el ingeniero cubano dejaría funcionando la línea férrea desde Puerto Berrio hasta la Estación Pavas, que a partir de ese momento quedó en posesión del Estado antioqueño, el cual continuó firme en su propósito de materializar una de las obras más importantes para la región.

Para el año 1914, luego de sobreponerse a las guerras civiles, algunos embrollos legales y problemas con la nación, la compañía inauguró el tramo Botero – Medellín en un acto ceremonial al cual asistieron las autoridades y todas la diputación del Departamento, quienes recorrieron totalmente la línea; de esta manera quedo casi concluida la construcción del Ferrocarril de Antioquia, que buscaba solucionar el problema con la Quiebra, una montaña quebrada que separaba la División de Nus (Puerto Berrio – El Limón) de la División Porce (Botero – Medellín) (Bravo, 1993, pág. 109).

En 1922 el Departamento de Antioquia adquirió la mayoría de las acciones del Ferrocarril de Amagá, compañía que había construido y explotado el tramo comprendido entre la Estación Medellín y Camilo C. Restrepo (Amagá), dejando esta línea férrea a cargo de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, empresa que incorporo este tramo a sus actividades con el nombre de sección Amagá, y que además tendría la difícil tarea de terminar su construcción hasta las riveras del Cauca. Posteriormente el 14 de febrero de 1924 con motivo de los cincuenta años de

haberse celebrado el contrato inicial con Cisneros, la Junta Directiva inauguró la Estación Camilo C. Restrepo y se dieron por comenzados los trabajos para la construcción del Ferrocarril del Cauca clavándose el primer riel (Bravo, 1993, pág. 141). Esta obra fue considerada en aquella época como la construcción más atrevida y difícil que se había emprendido en Colombia, la cual contaba con “12 túneles, cuatro largos viaductos (uno de ellos en curva muy cerrada sobre la Sinifaná), curvas muy forzadas hasta de 80,16 de radio (muy cortos)” (Poveda, 2010), y se desplegaba por un terreno bastante angosto y deleznable que obligó a construir sólidos muros de contención.

El 11 de agosto de 1926 se celebró el contrato entre el Departamento de Antioquia y la Casa Frasser Braser and Cía. de Canadá, para la construcción del túnel de La Quebra en el Ferrocarril de Antioquia, en un plazo estipulado de tres años. El 1 de Septiembre de 1929 se dio por terminada esta magnífica obra de ingeniería, con una longitud total de 3.742,10 metros, el 7 de agosto del mismo año se dio paso a los trenes de carga y doce días después se estableció el movimiento de pasajeros por el túnel (Bravo, 1993), quedando unificada por vía férrea la línea Puerto Berrio – Medellín.

Volviendo a la línea del Cauca. Los trabajos de la obra continuaron lentamente y pese a la gran crisis económica que vivió el mundo a finales de 1929, la línea continuó avanzando hasta llegar a finales de 1930 a la población de Bolombolo donde se levantó una estación.

Con la llegada del ferrocarril a Bolombolo cumplió el Departamento, en su empresa el Ferrocarril de Antioquia, sus principales objetivos: llegar al centro de producción del café, nuestro principal artículo de exportación, cruzando las tierras más fértiles, pobladas y cultivadas del Departamento. (Bravo, 1993, pág. 147)

La obra continuo por las riveras del Cauca hasta que finalmente el enriellado y los trenes llegaron al corregimiento de La Pintada en 1933, donde se fijó su punto terminal en la Estación Alejandro López, nombrada así en honor al respetado ingeniero antioqueño, así darían por completado el Ferrocarril de Antioquia; a la par con esta obra se adelantaron los trabajos del Ferrocarril de Caldas y el del Pacifico, que posteriormente en 1944 empalmaron en la Pintada con la línea férrea antioqueña, quedando el Valle de Aburrá, al interior del Departamento, con salida directa a los dos afluentes más importantes de Colombia, el Cauca y el Magdalena.

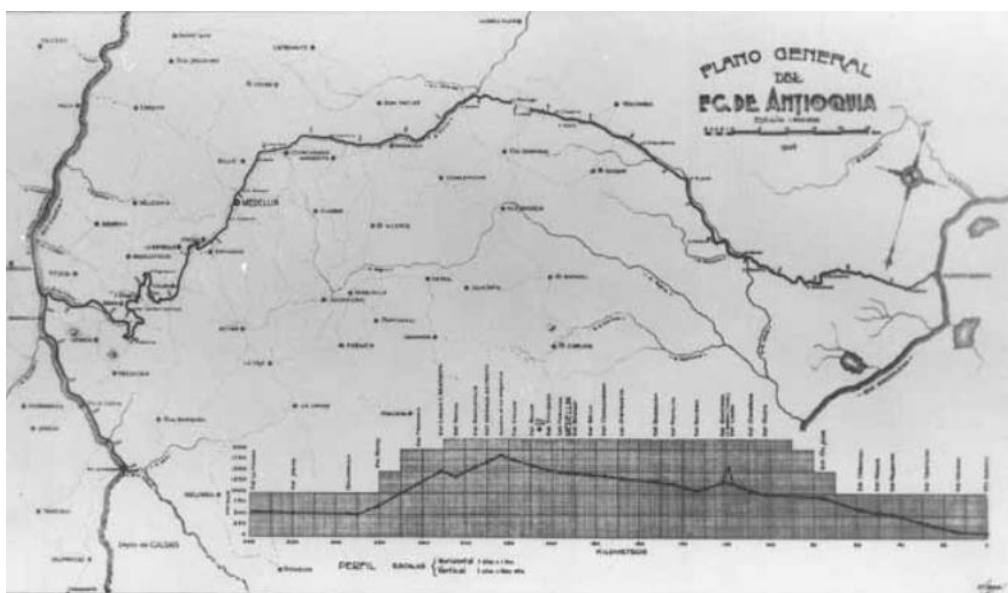


Figura 2. Línea consolidada del Ferrocarril de Antioquia. Recuperado de La Estación Medellín y la arquitectura republicana en Colombia, Jaramillo, G., 13 de febrero de 2012. Recuperado de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>

Según Hernando Pérez (2018), habitante del barrio Yarumito, en la Estación Itagüí se compraban los tiquetes para tomar el tren que iba hacia el norte y así viajar de Itagüí hasta Cisneros; y por otro lado, era posible tomar el tren con sentido sur para recorrer el suroeste

antioqueño, cruzar por La Pintada y viajar a las ciudades del eje cafetero, hasta la ciudad de Cali en el Valle del Cauca. En esta edificación también se vendían tiquetes del autoferro, una especie de taxi o colectivo adaptado a los rieles que servía de transporte rápido y que realizaba recorridos únicamente en la región, este vehículo tenía la capacidad transportar hasta seis personas. Pérez agrega que incluso después de haber desaparecido el ferrocarril los autoferros siguieron transitando por allí hasta el año 1991 (H. Pérez, entrevista, Octubre 12 de 2018).

Para el periodo de los años cuarenta, la localidad de Itagüí contaba con varios vehículos de transporte, entre los cuales estaban los carros de escalera, y un servicio de transporte público mucho más organizado hacia los municipios vecinos (Hoyos & Molina, 1994), además comenzó a invertir en la construcción de carreteras y vías internas para facilitar la movilidad generando una buena impresión entre las industrias, que poco a poco se iban apoderando de amplias zonas del territorio; los cañaduzales, los sembrados de café y otros tubérculos, fueron reemplazados por el proceso de urbanización y el esparcimiento de las industrias. A finales de esta década, el municipio contaba con varias industrias, dentro de las más sobresalientes estaban los tradicionales tejares, la Cervecería Unión, la fábrica de cueros Curtimbres de Itagüí y la destacada compañía de tejidos Coltejer, que se había instalado en el municipio luego de adquirir la empresa Manufacturas Sedeco S.A., y haber comprado un lote sobre la autopista (Lujan, 2017). En los años cincuenta se intensificó aún más la llegada de industrias al territorio itaguiseño, pues mediante el acuerdo No. 33 del año 1955 el alcalde de Itagüí autorizó la exención total de impuestos de Industria y Comercio, y el de Mercancía Extranjera, durante 12 años, a las empresas que se ubicaran en inmediaciones del municipio (Hoyos & Molina, 1994, pág. 108). Esta llegada masiva de industriales, implicó invertir más en la infraestructura vial del

municipio, y fueron estos establecimientos los principales co financiadores de la pavimentación de las vías de la ciudad.

En comparación con el municipio de Caldas, donde algunas de las principales industrias se instalaron cerca a la carrilera y la estación del ferrocarril, para beneficiarse con la movilidad de los trenes a vapor (Atehortua, et. al., 2017); en el municipio de Itagüí, la estación del ferrocarril quedo algo distante de las zonas industriales de esta localidad, ya que la Estación estaba situada en el barrio Yarumito, un sector muy rural situado en la periferia sur del municipio, era uno de los pocos edificios en el sector y yacía bastante alejado del casco urbano del centro; mientras tanto la mayoría de las industrias se instalaron cerca al centro, el occidente y al norte, a orillas de la quebrada Doña María y sobre la autopista sur, cerca al rio Medellín.

Como se mencionó anteriormente, la industria cervecera fue una de las que más se benefició de la ubicación de la Estación, pero según Javier Arboleda (2018), pensionado de los Ferrocarriles Nacionales, la empresa textil Coltejer también se beneficiaría del sistema férreo, aunque no por medio de la Estación, sino por una desviación de la línea férrea a la altura del municipio de Envigado que cruzaba el rio Medellín seguía por un puente encima de la autopista sur e ingresaba directamente a las instalaciones de la empresa en Itagüí, a dejar vagones con bastas cargas de algodón y carbón para saciar las necesidades de su producción (J. Arboleda, entrevista, 29 de septiembre de 2018).

Pese a aquella lejanía de la zona industrial de Itagüí, la Estación de Yarumito se articuló con muchas de estas empresas por medio de automotores llamados “planchones”, los cuales llegaban a la estación a cargar y descargar cantidad de productos y materiales transportados por el Ferrocarril de Antioquia. El señor Hernando Pérez, quien desde joven trabajo como coterero en la estación, cuenta que hasta allí llegaban trenes con vagones cargados de arroz, cebada, azúcar,

carbón y sorgo para la cervecería, y que a diario la misma empresa por medio del ferrocarril, movilizaba de 15 a 20 vagones repletos de cerveza y malta con destino al suroeste y el Valle, por la vía hacia el sur; y hacia todos los pueblos del norte, Puerto Berrio, la costa y otros departamentos del país. También afirma que allí se descargaba algodón para la empresa Satexco, madera traída desde el Chocó en plataformas, arroz para varias fábricas arroceras, cacao para la fábrica nacional de Chocolates, cantidades de maíz para algunas trilladoras de maíz de Itagüí, frutas y otra cantidad de alimentos para la plaza de mercado y la Central Mayorista. Pérez (2018) afirmaba que al lado de la Estación había un establo donde se embarcaba y se desembarcaba ganado, transportado en góndolas por el ferrocarril, el cual era encargo por los dueños de las carnicerías, los hacendados del municipio y por los encargados de la finca “*Mi Ranchito*” propiedad del presidente Mariano Ospina, que dista de muy poco de la Estación (H. Pérez, entrevista, Octubre 12 de 2018).

Cuenta el señor Pérez, que muchas veces pasaban por la Estación “trenes cargados repletos de costales café” provenientes del suroeste antioqueño, para las plantas de café en Medellín. Lo anterior evidencia que la industria cafetera fue una de las principales impulsadoras del desarrollo y crecimiento del ferrocarril; su carga abarcaba miles de toneladas lo que significaba cuantiosas ganancias para la empresa por la movilización del grano. Esto demuestra lo acertada que estuvo la empresa del Ferrocarril de Antioquia, al comprar el Ferrocarril de Amagá, llevar la línea hasta el Cauca, donde se encontraban los municipios antioqueños de más producción de café, y por consiguiente conectarse con Caldas, una de las regiones más cafeteras del país. El flujo de este importante artículo se mantenía elevado a mediados del siglo XX, la empresa ferroviaria transportaba grandes cantidades de este artículo de exportación, tan relevante en la economía nacional, tal y como se puede apreciar en las siguientes estadísticas:

Tabla 8
Movilización del Café por el Ferrocarril de Antioquia 1948 - 1952

Años	Miles/sacos	ton
1948	704	44.057
1949	721	45.118
1950	696	43.514
1951	668	41.763
1952	734	45.878

Tomado de Poveda, G. (2010) *Carrileras y Locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT.

Todo el agite de carga y descarga de vagones en la Estación Yarumito (como empezó a ser distinguida) hizo que el ferrocarril se convirtiera en una fuente de empleo para los habitantes de Yarumito, Itagüí, y de los municipios de La Estrella y Prado, “había trabajo para todos aquí en el barrio, para Adultos y niños” como lo afirma Pérez (2018). Este mismo cuenta que a los niños los ponían a barrer los vagones y recoger lo que se regaba en su interior, pues era un deber entregarlos limpios al momento en que el tren se los llevara, y a los mayores los contrataban como cotereros para el cargue y descargue de vagones. En comparación con las estaciones de Envigado, Sabaneta y Ancón, que funcionaban como estaciones secundarias, donde el tren se limitaba a transportar pasajeros, el movimiento continuo de carga y pasajeros hizo de la Estación un lugar de bastante tráfico, donde confluían gentes de todos los estratos sociales, de distintos lugares de Antioquia y pertenecientes a diferentes sectores comerciales e industriales de la ciudad.

En el año 1958 la Junta Militar de Gobierno, por medio del Decreto legislativo No. 0201 del mismo año, declaró de utilidad pública la adquisición del Ferrocarril de Antioquia por parte de la Nación, comprendiendo las líneas desde Puerto Berrio hasta La Pintada. Este decreto “señalo

las facultades que tenía el Gobierno para proceder a tal acto jurídico expresando que el contrato debía celebrarse con el Gobernador de Antioquia y facultaba al Gobierno para señalar los bienes que debían ser excluidos de la operación” (Bravo, 1993), también contemplo que el precio se fijaría por medio de avalúo de peritos designados por el Ministerio de Obras Publicas y el Gobernador del Departamento.

El Departamento considero viable esta negociación, pues estaba la posibilidad de sanear las finanzas del Departamento, cancelando su deuda externa junto con la del ferrocarril, que desde años atrás venía dando cuantiosas pérdidas, pues los resultados de su explotación iban en retroceso (Poveda, 2010, pág. 333). Además, desde antes se había estudiado la conveniencia de unificar la red férrea nacional para darle más competitividad a los ferrocarriles ante la competencia con la versatilidad de las carreteras y los automotores. Por consiguiente, el Gobierno Departamental presidido por el ingeniero Juan Gómez Martínez, acogió esta idea y comenzaron las debidas gestiones con el Gobierno Nacional para la venta de la empresa. Luego de numerosas discusiones y debates en la Asamblea Departamental quedo consignada en la Ordenanza No. 15 del 31 de agosto de 1961, la autorización de la venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación, por un precio de \$190.512.017 moneda legal colombiana (Bravo, 1993, pág. 176). También dispuso los bienes que de la negociación de compraventa quedaron excluidos: La Estación de Medellín con todas sus dependencias y los terrenos aledaños, las minas de carbón propiedad de la empresa, los terrenos y otras propiedades fuera de la línea no relacionadas con la explotación ferroviaria, las líneas telefónicas intermunicipales, las plantas eléctricas situadas fuera del ferrocarril, el Hotel Magdalena en Puerto Berrio, y el oleoducto de Puerto Berrio a Medellín (Poveda, 2010, pág. 334).

El 7 de diciembre de 1962 fue la fecha en la cual se configuro la negociación y se entregó el Ferrocarril de Antioquia a la Nación, quedando a cargo del Concejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales. Con el dinero de su venta el departamento creo en 1964 el Instituto para el Desarrollo de Antioquia IDEA y las Empresas Departamentales de Antioquia EDA. Todo el conjunto de bienes, vías y estaciones, entre estas la Estación Itagüí, quedaron bajo el manejo de los Ferrocarriles Nacionales con el nombre División Antioquia (Bravo, 1993, pág. 179).

Ferrocarriles Nacionales de Colombia, el Debacle de los Ferrocarriles y el Abandono Estatal de la Estación de Yarumito.

La empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia fue creada oficialmente en el año 1954 cuando el Gobierno colombiano se propuso tener una administración unificada de toda la red férrea nacional. Este proyecto nacional inició incorporando mediante la Ley No. 3129 de este año, algunos tramos de ferrocarriles que estaban en servicio como el Ferrocarril del Pacifico y los ferrocarriles de Tolima, Huila y Girardot. Para el año 1959 la nación compra a particulares el Ferrocarril de Caldas, en 1960 los ferrocarriles de Cundinamarca son entregados por la gobernación de este Departamento a la Nación (Nieto, 2011). Para el año 1961 fue inaugurado el Ferrocarril del Atlántico, cuyo terminal norte estaba en el Puerto de Santa Marta y al sur se extendía hasta Puerto Salgar conectándose con los departamentos del oriente del país. Y en 1962 este ente nacional incorporó a sus líneas el Ferrocarril de Antioquia, mediante su compra a dicho Departamento, la empresa de los Ferrocarriles Nacionales se apodero de todas las líneas férreas del país y administrativamente las secciono en cinco divisiones: Central, Pacifico, Santander, Magdalena y división Antioquia con 340 km de vías férreas (*Figura 5*) (Nieto, 2011, pág. 70).

Desde aquel momento se cumplió uno de los más grandes anhelos nacionales de siglos atrás, comunicar los dos océanos por un sistema de transporte, y en este caso las vías férreas fungieron como ese canal interoceánico, en el que Medellín se volvió un paso obligatorio para la comunicación entre los dos Puertos y la capital antioqueña quedó con salida al puerto de Buenaventura sobre el océano pacífico y con acceso al Ferrocarril del Atlántico, que reemplazó el transporte fluvial por el Magdalena y cuyo paradero final se situó en el Puerto de Santa Marta sobre el Océano Atlántico.

El Departamento de Antioquia a través de la integración férrea, quedó en posibilidad de efectuar intercambios comerciales con los territorios y zonas de influencia que cruzan la vía. Puede importar productos de la costa, para consumo interno o como intermediario en el transporte al interior del país y a su vez exportar hacia el norte, ya que el ferrocarril puede obviar las contingencias, que presenta la vía fluvial (Magdalena) en épocas de sequía. (Bravo, 1993, pág. 157)

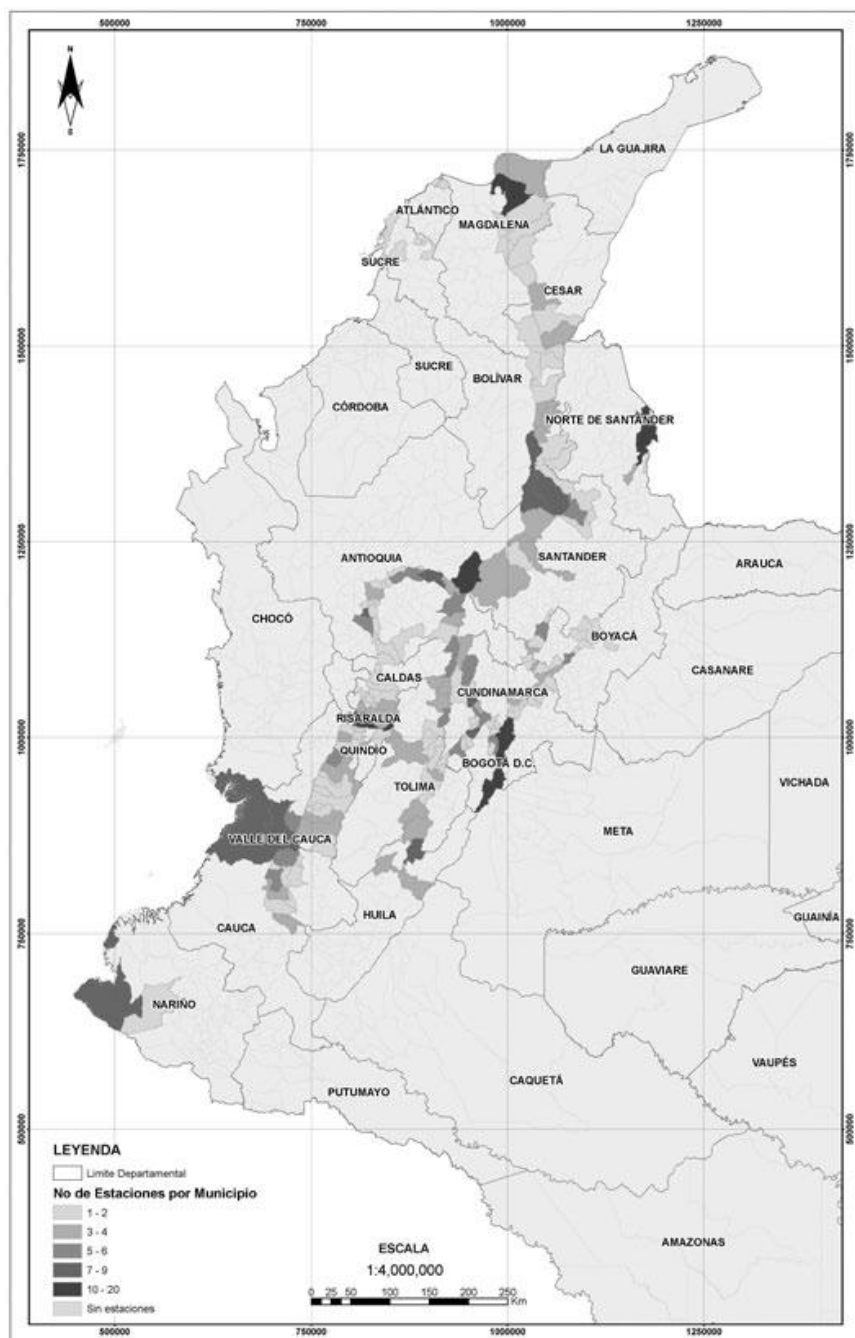


Figura 3. Ubicación de la red férrea nacional por municipios. Recuperado de El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país, Nieto, C., 2011. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>

Entre el periodo de mandato del General Rojas Pinilla (1953 – 1957), y mitades de la década de los sesenta, el estado adquirió nuevas locomotoras diésel-eléctrica, maquinas más veloces y

de mayor tracción, y nuevos coches y vagones, este nuevo material rodante, sumado a la integración de las vías férreas estatales y la construcción de Ferrocarril del Atlántico, potencio la competitividad de los Ferrocarriles Nacionales en materia de transporte de pasajeros y movilidad de carga al interior del país y hacia el exterior. La década del sesenta fue según Poveda (2010) “el momento de máxima actividad y máxima presencia de los ferrocarriles en todas las operaciones del país”.

La línea férrea hacia Amagá y la actividad comercial de la Estación de Itagüí, siguieron funcionando con normalidad hasta el año 1972 cuando el Gobierno Nacional presidido por Misael Pastrana decidió suspender el servicio del ferrocarril desde Medellín hasta Cali, a causa de unos daños que había provocado en las carrileras, las crecientes del río Cauca en el sector comprendido entre La Felisa (Caldas) y la Estación Alejandro López (Antioquia) (Poveda, 2010). Esta acción provocó la desarticulación de una de las grandes troncales del ferrocarril en el país y en consecuencia se suprimió el servicio de transporte entre las dos capitales y por consiguiente también se suprimió también el servicio de pasajeros en la Estación Yarumito, quedando en funcionamiento únicamente el transporte de carga, y los autoferros en el municipio de Itagüí.

A mediados del decenio de los setenta, parecía que los ferrocarriles habían dejado de ser un transporte viable para los dirigentes del país, pues el estado de muchas de sus vías era paupérrimo con un notable abandono, “el Gobierno Nacional no consideraba importante mejorar sus vías, ni modernizar sus equipos, ni sanear la empresa estatal que los operaba muy deficientemente” (Poveda, 2010, pág. 647); las autoridades gubernamentales se dedicaron a subsidiar el transporte automotor e invertir más recursos en los gastos de mantenimiento de todas las carreteras del país a cargo de la nación, la empresa de los Ferrocarriles Nacionales iba en

caída y desde entonces se dedicó a suspender tramo a tramo el servicio de los ferrocarriles que quedaban en el país.

A principios de la década de los ochenta, en la Estación Yarumito de Itagüí, según Javier Arboleda (2018) quien trabajo como celador de la Estación, todavía se movía bastante el transporte de carga, el cual se componía en su mayoría de materia prima para la cervecería, que seguía solicitando cebada, el sorgo, el arroz y despachaba en el tren de 4 a 5 vagones diarios, con algo más 500 cajas de cerveza; con la vía hacia el Cauca ya inhabilitada y abandonada, la cerveza tenía como destino algunos pueblos del nordeste, el Magdalena Medio y Puerto Berrio. Aún continuaban llegando vagones con maíz, góndolas con ganado para el establo, y bajaban trenes con café y carbón desde Amagá; con todo esto, también perduraba el movimiento de coteros y ayudantes descargando vagones, y el ágil transporte de los autoferros (J. Arboleda, entrevista, 28 de septiembre de 2018). Con el tiempo el tránsito de trenes se hizo más escaso, el sistema de transporte estaba en pésimas condiciones, la cervecería cambio los rieles por los camiones y las carreteras y a causa del debacle de los ferrocarriles a nivel nacional el servicio fue suspendido de manera definitiva.

Según algunos habitantes de Yarumito, en el año 1986 aproximadamente transito el último tren por las vías férreas de Itagüí, de esta manera la ausencia del ferrocarril conmociono a muchos hogares y personas del municipio y del sector, ya que día tras día el vaivén de las locomotoras y el transporte de carga era su fuente de trabajo; funcionarios de la empresa, trabajadores, coteros, transportadores y habitantes del barrio Yarumito padecieron los cambios que dejo la partida del tren. En 1988 todo el servicio fue suspendido y el Gobierno de Virgilio Barco obtuvo la autorización del Congreso para iniciar la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, proceso que duro hasta 1991 cuando finalmente la empresa fue

liquidada, quedando la red férrea nacional a cargo de Ferrovías (Poveda, 2010, pág. 649), entidad creada por el estado para custodiar y salvaguardar todos los bienes del ferrocarril, una labor que nunca cumplió.

Don Javier de Jesús Arboleda, pensionado de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y quien desde 1982 trabajó como celador de la Estación, fue el encargado de custodiar el inmueble, que una vez desaparecido el ferrocarril, pasó a convertirse en su hogar. Según Arboleda, una vez liquidada la empresa, le llegó desde Bogotá una circular que le daba el derecho de quedarse en la Estación hasta que alguna entidad estatal llegara a reclamarla. Los demás bienes como el corredor férreo y demás propiedades del ferrocarril en Itagüí, quedaron a la deriva y de a poco fueron siendo invadidos por viviendas precarias, los patios, el establo, los predios alrededor de la estación y gran parte de la línea férrea fueron absorbidos por la invasión y el crecimiento urbano en el barrio Yarumito, la casa del jefe de estación fue demolida y sobre el terreno se construyeron varias viviendas, y posteriormente el enriellado fue desapareciendo, a causa de robos y la remoción por la empresa. En pocas palabras, únicamente la Estación Yarumito de Itagüí sobrevivió al tiempo y perduro como prueba fehaciente de que alguna vez por allí transitó el ferrocarril llevando y trayendo el progreso de la región, pues al día de hoy, del constante flujo de pasajeros, de aquel tenaz cargue y descargue de vagones y del inconfundible cha-ca-cha del tren, solo quedan los recuerdos en la memoria de quienes pudieron contemplarlo.

Los ferrocarriles fueron el primer sistema de transporte masivo en Itagüí, y demás municipios del Valle de Aburra, su llegada significó el estrechamiento de los vínculos comerciales y sociales entre estos. Contar con las vías del tren era una ventaja y un privilegio con sabor a progreso e intercambio socio cultural, la Estación Itagüí construida en Yarumito fue testigo del constante movimiento de pasajeros itaguiseños hacia otras regiones y viceversa.

Además se convirtió en un centro vital de tráfico de carga que sacio las necesidades de habitantes, hacendados, comerciantes e industriales en el ir y venir de los trenes que brindaron empleo a muchos hogares itagueños e incluso de gentes de La Estrella y Prado. A raíz de este impacto e influencia social y económica del ferrocarril en el municipio de Itagüí y su contribución con el desarrollo de la nación, la Estación de Yarumito (junto con las demás estaciones del país) fue declarada Monumento Nacional por medio del Decreto 746 de 1996, convirtiéndose así en patrimonio cultural de la nación. Pero a pesar de esto tuvo que esperar varias décadas, hasta casi estar en ruinas, para poder ser verdaderamente valorada como patrimonio nacional, activando su restauración para preservarla, con el fin de poder cumplir con su labor dentro de la comunidad como un espacio cultural que alberga parte de la memoria colectiva de los itagueños.

Capítulo 2: Antigua Estación Yarumito del Ferrocarril, Valoración como Patrimonio Cultural de la Nación e Importancia de su Preservación para los Itagueños

La Estación Itagüí, o Yarumito como también es conocida, fue la estructura principal del corredor férreo que atravesaba el sector de Yarumito al sur del municipio de Itagüí; este volumen arquitectónico posee una gran representatividad cultural dentro de su contexto urbano gracias al importante rol que cumplió al interior de esta localidad en gran parte del siglo XX, por lo que fue incluida en el conjunto de estaciones declaradas Monumento Nacional en 1996; tras esta declaratoria las estaciones del ferrocarril quedaron bajo el Régimen Especial de Protección del patrimonio cultural material, mecanismo responsable de la conservación, restauración,

rehabilitación y gestión de estos bienes inmuebles, de manera que su valor histórico, estético y simbólico dentro la sociedad, perdure y sea transmitido a las futuras generaciones.

Para entender las dinámicas de conservación de estas edificaciones y su definición como Monumentos Nacionales o Bienes de Interés Cultural (BIC) del ámbito nacional, es indispensable tomar como referente la Organización de la Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), y el Instituto Latinoamericano de Museos y Parques (ILAM), dos instituciones internacionales que han generado documentos guías al servicios de las naciones, incluyendo al Estado Colombiano, para fortalecer sus compromisos de establecer normativas que propicien la identificación, protección, gestión y divulgación del patrimonio cultural –material e inmaterial- y natural, en un esfuerzo conjunto por proteger la herencia y el legado de la humanidad. A raíz de estos tratado el Estado colombiano ha creado un compendio de políticas culturales para promover la protección y salvaguarda de este patrimonio, desde las primeras acciones tomadas con la expedición de la Ley 163 de 1959, hasta consolidar un marco legislativo con políticas vigentes de mayor trascendencia para el sector cultural tales como la Ley 397 de 1997 y la ley 1186 de 2006 con las cuales se crea el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y el Régimen Especial de Protección de BIC.

Los bienes inmuebles como lo son las estaciones del ferrocarril se convirtieron en referentes arquitectónicos para las regiones intercediendo en las dinámicas del sistema de transporte ferroviario por casi un siglo, y es por esto que el conjunto de estaciones del ferrocarril fue declarado Monumento Nacional en 1996 -luego designadas por la Ley 397 de 1997 como Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional-, y a partir de esta declaratoria se han tomado diferentes medidas para preservar su valor histórico, estético y patrimonial que va ligado a la gran gesta nacional que represento la construcción y actividad de los ferrocarriles en Colombia.

Una de esas medidas fue el *Plan Nacional para la Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril* producto del convenio interinstitucional entre MINCULTURA y el Instituto Nacional de Vías, el cual en los últimos 20 años ha recuperado en Antioquia las estaciones Caracolí, Cisneros, el Limón y la Estación Yarumito que fue restaurada y rehabilitada en el año 2017. La Estación del ferrocarril en Itagüí, apporto al desarrollo social, económico e industrial del municipio y posee una significación cultural por su valor histórico, estético y por lo que representa para los habitantes de esta localidad quienes por muchos años tuvieron la oportunidad de beneficiarse de las actividades ferroviarias y guardan en su memoria las vivencias de la época en que se escuchaba venir “*el chaca, cha*” de los trenes.

En el presente la Estación es el único bien que da cuenta del tránsito de las locomotoras por el sector de Yarumito y es un referente de memoria colectiva e identidad para las gentes de este sector y el resto del territorio itaguiseño, su preservación garantiza la divulgación de su valor patrimonial entre las nuevas generaciones que tienen la posibilidad de utilizar este espacio, ya no para esperar el arribo de los trenes sino como un sitio donde se reactiva la memoria y tienen lugar prácticas educativas, artísticas y culturales.

Definición y Régimen de Protección del Patrimonio Cultural

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura UNESCO (1972): El término “patrimonio” se refiere al conjunto de bienes que pertenecen o fueron heredados a una persona, grupo social o comunidad. Con base en lo anterior, se puede definir el “patrimonio cultural” como un conjunto de bienes pertenecientes a una cultura o nación, o también puede ser vinculado a la herencia cultural, que no se resume en lo material, pues también comprende tradiciones, expresiones y costumbres de alguna cultura o sociedad, es

por ello que cuando se habla del deterioro o desaparición del patrimonio cultural se hace mención a un empobrecimiento nefasto de los pueblos y las naciones (UNESCO, 1972). A partir de los anteriores acercamientos a su definición es que surgen las vertientes del patrimonio cultural concebidas por la UNESCO: el patrimonio cultural material e inmaterial, el patrimonio mixto natural-cultural y el patrimonio natural.

La protección y conservación del patrimonio inmaterial o intangible, fue el tema central de la *Convención para la Salvaguarda del patrimonio cultural Inmaterial* realizada por la Conferencia General de la UNESCO celebrada en París el 7 de octubre de 2003, en su 39ª reunión. Allí se definió esta manifestación como “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (UNESCO, 2003). También se dictaminó que las tradiciones y expresiones orales; las artes del espectáculo; usos sociales, rituales y actos festivos; conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; y técnicas tradicionales artesanales, son algunos de los componentes que figuran en la lista del patrimonio inmaterial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Estas manifestaciones suelen ser transmitidas de generación en generación y recreadas constantemente, infundiendo un sentimiento de identidad entre las culturas; su conservación promueve el respeto por la diversidad cultural y otorga gran valor a la creatividad humana. El Comité Intergubernamental para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, integrado por representantes de 18 Estados Partes, es el encargado de fomentar su preservación, valorización, divulgación y revitalización, sobre todo entre las generaciones más jóvenes.

Por otra parte, las consideraciones acerca de la salvaguarda del patrimonio cultural y natural, tuvieron lugar en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, en la 17ª reunión de la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, denominada *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*. En dicha congregación se estipuló la importancia que tiene para todos los pueblos del mundo la conservación de esos “*bienes únicos e irremplazables*” separados en dos clases: Patrimonio cultural y patrimonio natural. Este último según la UNESCO (1972) se define como “los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas (...) que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico”. Por su parte el Patrimonio Cultural fue definido por esta misma institución como “los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de la historia, del arte o la ciencia”.

En la convención de 1972 fueron consideradas diferentes medidas de protección nacional e internacional del patrimonio cultural y natural de la humanidad. La UNESCO estableció un sistema de cooperación y asistencia internacional destinado a apoyar los Estados miembros de la Convención en la conservación e identificación de este patrimonio; para ello se creó entonces la Lista de Patrimonio Mundial de sitios culturales, naturales y mixtos, donde cada Estado Parte presentaría un inventario de bienes que pudiera ser incluido en esta lista por poseer un valor universal excepcional, según los criterios establecidos por el Comité del Patrimonio Mundial creado en dicha convención, cada uno de los bienes de esta lista contaría por consiguiente con el apoyo internacional para la salvaguarda de este patrimonio de la humanidad. Cada uno de los

Estados Partes de este tratado tendría la obligación de identificar ese patrimonio cultural y natural de carácter universal con el objetivo de:

1. Adoptar políticas generales que garanticen su protección y conservación, de manera eficaz, mediante la integración de estas políticas a programas de planificación general.
2. Desarrollar estudios de investigación científica y técnica, para establecer métodos de intervención que permitan hacer frente a los peligros que amenacen su patrimonio
3. Facilitar la creación de centros nacionales o regionales que propicien la formación en materia de protección, conservación y revalorización del patrimonio.

De acuerdo a lo anterior, el Estado colombiano mediante la Ley 45 de 1983 adhiere a la *Convención de Patrimonio Mundial, Cultural y Natural* (Unesco, 1972); con la Ley 63 del mismo año adhiere a la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales; y por medio de la Ley 1037 de 2006 la nación adhiere a la *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial* (Unesco, 2003). En la Lista de Patrimonio Mundial, situados en 167 Estados Partes, se encuentran 1.073 sitios inscritos, de los cuales 832 son bienes culturales, 206 bienes naturales y 35 bienes mixtos. Actualmente en Colombia según UNESCO se encuentran 9 de estos sitios, dos naturales, 6 bienes culturales y uno mixto. El grupo de estaciones del ferrocarril al ser consideradas como monumentos por sus características de bienes culturales de carácter arquitectónico con un valor histórico, entran en la categoría de patrimonio cultural pero a escala nacional por su contribución únicamente con el país.

Según el Instituto Latinoamericano de Museos y Parques (Fundación ILAM) se define el patrimonio como “el conjunto de bienes culturales y naturales, tangibles e intangibles, generados localmente, y que una generación hereda/transmite con el propósito de preservar, continuar y

acrecentar dicha herencia”. Según esta entidad, no utilizan la definición propuesta por la UNESCO dado a que la consideran muy descriptiva y poco funcional para el concepto. Sin embargo, el ILAM conserva la clasificación del Patrimonio tratada por la UNESCO, agrupando los bienes patrimoniales en tres divisiones: Patrimonio cultural, patrimonio natural y patrimonio mixto (cultural y natural). Los bienes del patrimonio cultural se subdividen a su vez en bienes muebles, inmuebles e intangibles, los cuales define como aquel

“conjunto bienes que constituyen una herencia de un grupo humano, que refuerzan emocionalmente su sentido de comunidad con una identidad propia y que percibidos por otros como característicos. El Patrimonio Cultural como producto de la creatividad humana, se hereda, se transmite, se modifica y optimiza de individuo a individuo y de generación a generación”. (Fundación ILAM, 2018)

El patrimonio cultural se agrupa entonces, según la UNESCO (Fundación ILAM, 2017), en un componente de lo tangible que comprende los bienes muebles: Pinturas, esculturas, libros, maquinaria, objetos domésticos / de trabajo, objetos para rituales, material audiovisual, entre otros; y los bienes inmuebles tales como: Monumentos o sitios históricos, Monumentos públicos, monumentos artísticos, conjuntos arquitectónicos, centro industriales, obras de ingeniería, entre otros. Y del otro lado está el patrimonio cultural intangible que se presenta como: Saberes (conocimientos y modos de hacer enraizados en la vida cotidiana de las comunidades), celebraciones (rituales, festividades y prácticas de la vida social), formas de expresión (manifestaciones literarias, musicales, plásticas, escénicas, lúdicas, entre otras), lugares donde tienen lugar prácticas culturales).

En base a esta separación el ILAM (2017) propone a su vez otra clasificación que según consideran, “brinda mayor claridad y funcionalidad en el uso y aplicación de estos patrimonios”:

- El Patrimonio Cultural (enfocado en las colecciones culturales muebles),
- El Patrimonio Construido (enfocado en los bienes culturales inmuebles)
- El Patrimonio Intangible (enfocado en expresiones culturales intangibles)
- Patrimonio Cultural-Natural
- Patrimonio Natural

De esta forma el ILAM sitúa los componentes del Patrimonio Cultural en una misma línea, representando igual jerarquía, y conserva a la par las otras dos categorías de patrimonio mixto (Cultural-Natural) y Patrimonio Natural, definiendo en total cinco tipos de patrimonios o “temáticas” sobre los cuales desarrollan sus investigaciones, procesos de catalogación, y estrategias de preservación y divulgación, para ponerlas en conocimiento con lo que denominan “instituciones patrimoniales”, que están compuestas por museos, sitios arqueológicos, parques naturales, entre otros, y organizaciones de la sociedad civil, los cuales tienen bajo su responsabilidad la gestión, protección y difusión patrimonial.

El ILAM es entonces una organización no gubernamental que brinda a instituciones o personas que se encargan de proteger, conservar, investigar y divulgar el patrimonio, fundamentos para que sea más efectiva su labor al interior de las comunidades; labor que sigue siendo de responsabilidades compartidas, pues tanto la institución como custodia del bien patrimonial y las comunidades como poseedores de este mismo, deben asumir la obligación que les corresponde en la preservación del patrimonio, “como resultado de un proceso de concientización y capacitación de la comunidad para su incidencia directa en el manejo y uso de sus recursos patrimoniales”.

Para el caso del presente estudio, según las categorías establecidas por el ILAM, las estaciones ferroviarias están insertas dentro del Patrimonio Construido, por ser bienes inmuebles

culturales, que son expresión o testimonio de la creación humana (el ferrocarril) a los cuales se les ha concedido un valor excepcional histórico y arquitectónico (en el caso de algunas estaciones) siendo catalogados como Monumentos Nacionales.

Actualmente el Ministerio de Cultura de Colombia, se rigen por la Ley 1185 de 2008, en su artículo 1º, la cual define el patrimonio cultural de la nación de la siguiente manera:

El patrimonio cultural de la nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la 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, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico. (Ley 1185 de 2008, artículo 1º, que modifica el artículo 4º de la Ley 397 de 1997).

Esta definición, o más bien descripción del patrimonio cultural nacional, recoge muchos de los componentes y conceptos de las convenciones de la UNESCO acerca del patrimonio cultural, natural y mixto, y las expresiones o manifestaciones intangibles o inmateriales. El Estado Colombiano se convirtió en Estado Parte adhiriéndose a la *Convención de Patrimonio Mundial, Cultural y Natural* en el año 1983, de allí en adelante ha suscrito algunos otros compromisos en el marco normativo para la conservación y protección del patrimonio. A continuación serán enunciados algunos de estos instrumentos y las leyes con que han sido ratificados:

- Ley 63 de 1983, por medio de la cual Colombia adhiere a la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales (Unesco, 1970).
- Ley 340 de 1996, por medio de la cual Colombia adhiere a la Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado (Unesco, 1954).
- Ley 899 de 2004, por la cual se aprueba el 2° Protocolo de la Convención de la Haya de 1954 para la Protección de Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado.
- Ley 1037 de 2006, por medio de la cual Colombia adhiere a la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial (Unesco, 2003).
- Ley 1304 de 2009, por medio de la cual se aprueba el *Convenio de Unidroit* sobre los Bienes Culturales Robados o Exportados Ilícitamente firmado en Roma el 24 de junio de 1995 (Ministerio de Cultura de Colombia).

A raíz de estos instrumentos para salvaguardar el patrimonio, el Estado colombiano ha concebido un marco normativo para la protección del Patrimonio Cultural nacional, dentro de las normas más recientes y relevantes se encuentran los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política de 1991, la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura- y la Ley 1185 de 2008 la cual modifica la Ley 397 de 1997. Mediante esta legislación cultural han sido creadas diferentes entidades y mecanismos para la gestión y conservación del patrimonio cultural, desde el Consejo Nacional de Monumentos Nacionales, el Instituto Colombiano de Cultura Colcultura, la Fundación para la Conservación del Patrimonio Cultural Colombiano, hasta llegar a la conformación del Ministerio de Cultura (el cual mediante la Ley 397 de 1997 reemplazo a Colcultura), la consolidación del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural creado por este Ministerio a partir de la Ley 397 de 1997, como un mecanismo con el que se buscó “fijar

procedimientos únicos para la protección y salvaguardia del patrimonio cultural de la nación (...) cuya creación obedece a la necesidad de articular todo lo relativo a dicho patrimonio de una manera coherente y orientada” (MINCULTURA, s.f.); y por último, la integración del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, máximo órgano asesor del Gobierno para la toma de decisiones respecto del Patrimonio Cultural de la Nación, creado por la Ley 1185 de 2008. Estas entidades gubernamentales se ramifican en algunas otras a nivel nacional, departamental y regional, y en trabajo conjunto con las comunidades, conforman los instrumentos encargados de proteger y transmitir los bienes, manifestaciones y expresiones que representan la herencia y la identidad de nuestra nación.

El patrimonio Cultural en Colombia

Como se definió anteriormente, el patrimonio cultural colombiano está constituido por los bienes culturales materiales de naturaleza mueble e inmueble y las manifestaciones inmateriales que son expresiones de la identidad y nacionalidad colombiana. La protección y salvaguarda de estos, es una responsabilidad conjunta entre las comunidades a las que pertenece este patrimonio y el Estado colombiano, los cuales están en la obligación de generar toda clase de instrumentos y medidas legislativas para garantizar su conservación de manera eficaz.

Las primeras medidas de protección del patrimonio cultural en Colombia fueron generadas a mediados del siglo XX, cuando fue expedida la Ley 163 de 1959 “sobre defensa y conservación de patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la nación”, desde entonces los gobiernos del país han expedido otras importantes normas y han suscrito compromisos internacionales en pro de la formulación de un marco legislativo y de una política pública para la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural nacional, y el patrimonio de carácter

mundial dentro del Estado. En el presente existe un marco normativo de leyes y decretos de gran importancia, que se han ido acoplado a los diferentes cambios y evolución de la visión del patrimonio cultural de Colombia, donde la Constitución Política de 1991 y la Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura-, son los actos legislativos vigentes de mayor trascendencia beneficiando en gran medida el sector cultural al fortalecer los mecanismos existentes y crear nuevas instituciones comprometidas con la identificación, protección, conservación, gestión y divulgación de estos bienes y manifestaciones patrimoniales.

Durante la primera mitad del siglo XX fueron adoptadas varias medidas en Colombia para proteger los monumentos históricos, sitios arqueológicos nacionales e instituciones científicas y artísticas, de los saqueos y exportación de estos bienes. Sitios como las murallas de Cartagena, el parque arqueológico de San Agustín y los objetos protegidos por Museos, Bibliotecas y Archivos nacionales, fueron abrigados por estas primeras leyes. La expedición de la ley 163 de 1959 fue una de las primeras acciones en el país “sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la nación”, esta ley reglamento la protección de bienes, ya sean obra de la naturaleza o de la actividad humana, “que tengan interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas, de la historia o del arte o para las investigaciones paleontológicas y que se hayan conservado sobre la superficie o en el subsuelo nacional”. Por otro lado, proclamo el Consejo de Monumentos Nacionales como autoridad competente para vigilar y decomisar bienes patrimoniales que intentaran sacar del país, y otorgar las licencias respectivas para excavaciones de carácter arqueológico o paleontológico en el país, entre otras disposiciones.

La Constitución Política de 1991, en los artículos 7, 8, 63, 70, 71 y 72, valora la importancia de la cultura como fundamento de nacionalidad y reconoce a Colombia como una nación

multiétnica y pluricultural donde el Estado tiene el deber de proteger las riquezas culturales y naturales, y a su vez, promover la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación. La Carta Política vigente reafirma la protección del patrimonio cultural de la nación por parte del Estado; fomenta el acceso a la cultura en igualdad de condiciones, mediante la creación de mecanismos de educación y de “enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional”, y ofrece “estímulos especiales a personas e instituciones” por medio de convocatorias públicas, que fomenten y desarrollen la ciencia, la tecnología y las manifestaciones culturales.

Los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política de 1991 encargados de fomentar los procesos culturales y la protección del patrimonio cultural de la nación, propiciaron la creación de la *Ley 397 de 1997*, donde se “dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias”. La Ley General de Cultura es todo un hito para la política cultural pues contiene cambios importantes y trascendentales en la definición de conceptos, mecanismos y políticas para la protección, conservación y gestión del patrimonio cultural nacional. El Título II de esta Ley que se refiere al patrimonio cultural de la Nación, plantea la categoría de los Bienes de Interés Cultural (BIC), conformados por “los bienes declarados monumentos nacionales con anterioridad a la presente ley, así como los bienes integrantes del patrimonio arqueológico” (Ley 397 de 1997), y de algunos otros bienes “que hayan sido objeto de reconocimiento especial expreso por las entidades territoriales”.

A las entidades territoriales, con base en los principios de descentralización, autonomía y participación, les corresponde la declaratoria y el manejo del patrimonio cultural y de los bienes de interés cultural del ámbito municipal, distrital, departamental, a través de las alcaldías

municipales y las gobernaciones respectivas, y de los territorios indígenas. (Artículo 8, Ley 397 de 1997)

La protección y salvaguarda de estos bienes quedo a cargo del Consejo de Monumentos Nacionales, que como función principal se encarga de asesorar al Gobierno Nacional en lo correspondiente a la protección, manejo y declaratoria de los monumentos nacionales y bienes de interés cultural de la nación.

En materia de gestión del patrimonio cultural, el Título IV de la misma Ley de cultura, que hace referencia a la gestión cultural, estipula la consolidación del Sistema Nacional de Cultura (SNC), en un conjunto de procesos institucionales de información y planificación para el desarrollo cultural y el acceso de la comunidad a los bienes, servicios y prácticas culturales. El SNC está conformado por el Ministerio de Cultura, los consejos municipales, distritales y departamentales de cultura, los fondos mixtos de promoción de la cultura y las artes y, en general, por las entidades públicas y privadas que desarrollen, financien, fomenten o ejecuten actividades culturales. Simultáneamente es creado el Consejo Nacional de Cultura (CNC), la instancia superior de asesoría del Sistema Nacional de Cultura y del Ministerio de Cultura en el diseño de las políticas y directrices sobre conservación y uso de las áreas y bienes inmuebles considerados patrimonio cultural; asesorar el diseño, formulación e implementación del plan nacional de cultura; y vigilar la ejecución del gasto público invertido en la promoción y fomento de las artes y la cultura.

Con base a lo anterior se resalta que la *Ley 397 de 1997* represento grandes avances en lo que respecta a la conservación, divulgación y gestión del patrimonio y la consolidación del sector cultural en general. Posteriormente, para complementar y ajustar algunos de sus procedimientos, mecanismos y definiciones, fue expedida la *Ley 1185 de 2008*, por la cual “se modifica y

adiciona la *Ley 397 de 1997* y se dictan otras disposiciones”. Esta ley acarreo importantes avances para el patrimonio cultural de Colombia (Ministerio de Cultura de Colombia, s.f.), comenzando por la actualización hecha a la definición de este en términos de su constitución; dicha ley define un régimen de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los Bienes de Interés Cultural, y las manifestaciones de la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI), como testimonios de la identidad cultural nacional; estipula los procedimientos y parámetros para la declaratoria, conservación e intervención de bienes materiales declarados de interés cultural; crea métodos para el diseño e implementación de los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) de BIC; ratifica los BIC de propiedad de entidades públicas, como inembargables, imprescriptibles e inalienables; y enmarca los reglamentos que prohíben la exportación de bienes muebles culturales y algunos que permiten la exportación temporal con la autorización del Ministerio de Cultura.

Por otro lado el artículo 4º, que modifica el artículo 7º de la Ley General de Cultura, cambia la denominación del Consejo de Monumentos Nacionales, que a partir de la ley vigente se conocería como *Consejo Nacional de Patrimonio Cultural*, cumpliendo las mismas funciones del primero como máximo órgano asesor del Gobierno para la toma de decisiones respecto al patrimonio cultural de la Nación. El artículo 8 adiciona algunas disposiciones acerca del patrimonio cultural inmaterial, dando una definición de este, y creando la *Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial*, y los *Planes de Salvaguarda*, obligatorios para las manifestaciones de esta lista. Y finalmente “reorganiza y actualiza la competencia sobre el patrimonio arqueológico, que recae en su totalidad en el *Instituto Colombiano de Antropología e Historia* (ICANH)” y deja en claro que estos bienes son propiedad exclusiva del Estado, conforme con los artículos 63 y 72 de la Constitución Política.

El compendio de políticas tratadas anteriormente, son algunas de las muchas normas y leyes existentes en el país en función de la preservación y salvaguarda del patrimonio cultural nacional. Sin embargo, las mencionadas en este apartado fueron las que generaron grandes avances en la creación e implementación de instrumentos, instituciones y políticas nacionales cada vez más actualizadas, inspiradas en las dinámicas internacionales, para proteger los diferentes bienes muebles e inmuebles y todas las manifestaciones culturales, de las constantes amenazas de su desaparición y así poder cumplir con el cometido de proteger el patrimonio cultural para transmitirlo a las actuales y futuras generaciones de Colombia y hacer que estas reconozcan su identidad y se apropien de la herencia cultural que les corresponde.

Estaciones del Ferrocarril: *Bien de Interés Cultural de la Nación*

Las estaciones del ferrocarril son uno de los componentes más importantes y representativos de la arquitectura del sistema ferroviario en Colombia. En estas edificaciones fue donde se concentró la mayor parte de la actividad de la empresa ferroviaria, pues desde allí eran atendidos los servicios de pasajeros, carga manual y algunos otros de carácter técnico y administrativo. Las estaciones acompañaron los corredores férreos con cantidad de estilos arquitectónicos que marcaron tendencias y en muchas ocasiones generaron “innovación constructiva en los diversos territorios que, a principios del siglo XX, apenas conocían el medio de transporte de la mula y los arrieros” (Hernandez, 2018). La complejidad de su estilo arquitectónico así como la distribución interna, número de pisos y riqueza estética, eran definidas según su contexto, función y grado de importancia dentro de la región, y de acuerdo a esta configuración arquitectónica tuvieron un orden jerárquico que definió las estaciones en primera, segunda y tercera clase.

Las estaciones de primera clase o principales, eran obras monumentales de varios niveles, en las que se empleaba concreto, piedra labrada y maderas finas; la tipología de su planta física era por lo general en forma de “U”, en “L” o lineal, con estilo arquitectónico republicano influenciado del *neoclásico* europeo, francés, inglés o alemán. Cabe anotar que muchos de los estilos, técnicas y elementos que dieron un lenguaje arquitectónico particular a las estaciones, a finales del siglo XIX y hasta los años 30 del siglo XX, fueron introducidos por los proveedores de tecnología de las obras del ferrocarril (Hernandez, 2018). Estas estaciones funcionaban generalmente como cabeza de línea o estaciones terminales, frecuentemente estaban situadas en ciudades principales del país por ende la demanda de pasajeros y tránsito de carga era mucho mayor, representaban un epicentro de actividad económica y comercial en sus regiones, un claro ejemplo de esta categoría fueron las estaciones Medellín en Antioquia (*Figura 4*), Manizales en Caldas y la Estación de la Sabana en Bogotá.



Figura 4. Estación Medellín 1923 y vista del conjunto de la estación 1930. Recuperado de La Estación Medellín y la arquitectura republicana en Colombia, Jaramillo, G., 13 de febrero de 2012. Recuperado de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>.

Las estaciones secundarias, ubicadas en municipios o ciudades intermedias, eran edificaciones más sencillas de una o dos plantas, en su mayoría erigidas con materiales convencionales como el ladrillo a la vista o empañetado, teja de barro o zinc, marcos y ventanas en madera, muros en bahareque o tapia fijada (Pinzón, 2018); sin embargo, algunas estaciones de este rango poseen influencias de corrientes estilísticas como las de *orden republicano* con influencia del *neoclásico europeo*, evidentes en las estaciones de Chiquinquirá, en Boyacá; de Zipaquirá, en Cundinamarca; y Cisneros en Antioquia (*Figura 5*). Existen otras de orden modernista con influencia en un *art decó* temprano, como las estaciones de Pereira y Santa Rosa de Cabal, y algunas de acabado arquitectónico con influencia ecléctica, entre otros muchos estilos (Hernandez, 2018). Estos edificios por lo general estaban ubicados paralelamente a la línea férrea, tenían espacios de bodegaje distribuidos en una planta rectangular, requerían de un área de pasajeros ya que sus líneas llegaban hasta las terminales principales y al cubrir tramos extensos tendrían paraderos intermediarios para control y distribución (estaciones de tercer orden).



Figura 5. Vista de la Estación Cisneros. Recuperado de Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril, Ministerio de Cultura., 2015. Recuperado de <http://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/investigacion-y-documentacion/plan-nacional-de-recuperacion-de-estaciones-de-ferrocarril/Paginas/default.aspx>

Por último, las estaciones de tercera clase, que en su mayoría fueron paraderos menores para carga, almacenaje o requerimientos técnicos como por ejemplo los embarcaderos de agua, arena, carbón y combustibles, y en ocasiones contaban con servicio de pasajeros. “En su mayoría, estas edificaciones fueron adaptaciones ferroviarias de la arquitectura vernácula de cada región con un acercamiento a un eclético republicano” (Hernandez, 2018), y por lo general eran construcciones sencillas de un solo piso, ubicadas en poblados o entornos rurales, que complementaban las estaciones primarias y secundarias. Un ejemplo claro de las estaciones de este orden fue la estación Ancón, en el municipio de La Estrella, Antioquia, donde los trenes reponían el agua empleada por las maquinas a vapor.

Las estaciones de pasajeros fueron las estructuras principales del complejo de las terminales ferroviarias, que además contaron con otros espacios y edificaciones que complementaban la actividad de los ferrocarriles, tales como el patio de maniobras, la plaza, el campamento de la tripulación, la estación de carga, bodegas, almacén, oficinas, la casa del ingeniero o del jefe de estación, la casa del ingeniero de verano, la casa del telegrafista, la casa del caporal, hoteles, centros de salud, otros servicios sanitarios anexos, campamentos en la terminal (construcciones para personal de los talleres o telefonía y maniobreros de terminal), campamentos en la línea férrea (construcciones para los obreros de la vía férrea) y corrales para el cuidado del ganado (Pinzón, 2018).

La mayor parte de las líneas y estaciones del ferrocarril en Colombia entraron en completa inoperancia a partir de la década de los noventas, cuando se dio por finalizado el proceso de liquidación de los Ferrocarriles Nacionales y sus bienes quedaron en manos de la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías), y la Sociedad de Transporte Ferroviario (STF),

entidades encargadas del mantenimiento y administración de la red férrea nacional, (EL TIEMPO, 1992) o al menos lo que quedaba de esta. Con la suspensión de las locomotoras, la infraestructura ferroviaria entro en un periodo de desuso que causo que un número indeterminado pero importante de estaciones fueran invadidas, improvisando usos de vivienda, restaurantes y bares entre otros (Nieto, 2011). En 1992, ante esta precaria situación de abandono y deterioro de las estaciones el Instituto Colombiano de Cultura (Colcultura), Ferrovías, la Corporación Nacional de Turismo y el Banco Hipotecario unieron esfuerzos creando el *Programa de Reciclaje de las estaciones del ferrocarril*, el cual se puede considerar una de las primeras iniciativas institucionales por rescatar estos bienes con el objetivo de recuperarlos para el uso público “en reconocimiento a sus calidades arquitectónicas y su significado dentro de las comunidades, que las consideran, aun hoy, como hitos urbanos de valor y potencial económico de las poblaciones en donde están localizadas” (Ministerio de Cultura de Colombia, 2015).

Este programa dejo un balance de treinta y un proyectos arquitectónicos elaborados con sus respectivos presupuestos y cinco estaciones recicladas: las estaciones de Cajicá, La Florida y Nanay en Cundinamarca, Paipa en Boyacá y Cisneros en Antioquia; y en base a los resultados positivos en la recuperación integral de estas estructuras, el Consejo Nacional de Monumentos Nacionales propuso al gobierno declarar como Monumentos Nacionales el conjunto de estaciones del ferrocarril.

En el año 1996, ante la amenaza de un posible derribo masivo y sistemático de las estaciones como consecuencia de la decisión de liquidar Ferrovías, empresa que reemplazo a los Ferrocarriles Nacionales, fue expedido el *Decreto No. 746 de 24 de abril de 1996*, por el cual se declara “como Monumento Nacional el conjunto de las estaciones del ferrocarril en Colombia”. Este mandato incluye todas las estaciones existentes en el país “sin privilegiar aquellas de la red

interconectada, la clasificación funcional dentro de la misma red u otros factores que discriminen la importancia o representatividad de los diferentes inmuebles” (Ministerio de Cultura de Colombia, 2012).

Esta declaratoria valora desde un sentido estético las estaciones como edificaciones que marcaron un hito en la arquitectura del país, por sus aportes técnicos y estéticos que fueron vanguardia en su momento e influenciaron la arquitectura de otras edificaciones en las regiones donde se construyeron; incluye el valor histórico de las estaciones, como testimonio arquitectónico que da cuenta de la dinámica económica, social y cultural del sistema ferroviario; y vincula el valor simbólico de estos bienes al considerarlos espacios de gran interacción social que hacen referencia a la identidad de las comunidades en las que se encuentran y a una memoria colectiva que se remonta a una época representativa del desarrollo del país a través de la operación de los ferrocarriles, y que es necesaria preservar y divulgar entre las nuevas generaciones que han crecido sin relación alguna con este medio de transporte.

Con la expedición de la *Ley 397 de 1997* los monumentos nacionales fueron designados como Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional, y desde entonces hasta el presente el Ministerio de Cultura ha contemplado un número de 429 estaciones dentro del listado de BIC de la nación, incluyendo las estaciones de primarias, secundarias y paraderos menores (Nieto, 2011, pág. 72).

Los bienes culturales que conforman el patrimonio cultural de la nación requieren de un plan especial de protección y manejo que garantice su conservación integral, rehabilitación y gestión. Las estaciones del ferrocarril tuvieron que esperar hasta el año 2011 cuando los entes gubernamentales pusieron atención a la recuperación de estos espacios creando *El Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril* (PNREF) producto de un convenio interinstitucional entre el Ministerio de Cultura de Colombia y el Instituto Nacional de Vías

(Invías), entidad que había heredado todas las propiedades ferroviarias del país luego de la liquidación del STF y Ferrovías.

El PNREF surgió con el objetivo de 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 de Colombia, 2015). Su ejecución comenzó con la definición del conjunto de estaciones del ferrocarril existentes en el país, donde pudieron identificar 547 de las cuales 429 son protegidas por el Decreto 746 de 1996. Esta iniciativa contempló la reactivación de la memoria histórica de estas edificaciones entorno al ferrocarril, por medio de su restauración –si era necesario- y la debida gestión para rehabilitarlas en pro de que las comunidades asociadas se apropiaran de estas y apreciaran su valor patrimonial.

Como parte de este plan en Antioquia fueron inventariadas 42 estaciones que forman parte de la División Antioquia de la red férrea nacional y hasta la fecha han sido restauradas y entregadas para su reutilización las estaciones *Caracolí*, *El Limón*, *Cisneros* (que ahora es sede del Museo Ferroviario), y *Yarumito*, la cual es objeto de estudio de este proyecto monográfico.

Estación Yarumito, Patrimonio Cultural de los Itagüiseños: *Reseña Histórica*

La Estación Itagüí o Yarumito fue construida en el año 1911 como parte del trazado del Ferrocarril de Amagá, un camino de rieles que comunicaría la ciudad de Medellín con la población de Amagá y el río Cauca (Poveda, 2010). Se encontraba ubicada lejos del casco urbano, en un sector rural al suroeste del municipio de Itagüí, en lo que posteriormente fuera conocido como el barrio Santa Catalina, el cual limita con el municipio de La Estrella; y fue situada en el kilómetro 14 de la línea férrea desde Medellín.

Esta estación fue inaugurada el 16 de octubre de 1911 cuando se dio por terminado el tramo entre el municipio de Sabaneta y sector de la Tablaza (La Estrella) (Parra Sierra, 2017, p. 243) y entro en servicio el 19 de diciembre del mismo año cuando se dio por concluido el tramo hasta el municipio de Caldas (Bravo, 1993, p. 134). Dentro del Ferrocarril de Amagá fue catalogada como estación secundaria, pues la estación principal de la línea yacia en la capital antioqueña (Ortega, 1923, p. 249). Para la época en que entró en servicio era uno de los pocos edificios del sector, siendo el camino Itaguí - La Estrella su única vía de acceso (Alvarez, 2018).

La llegada del Ferrocarril de Amagá al municipio de Itagui “significó el estrechamiento de los vinculos comerciales (y sociales) con los demas municipios vecinos” (Hoyos & Molina, 1994, p. 106), pues mediante el servicio de pasajeros, habitantes de todos los estratos pudieron tomar el tren en la estación para movilizarse por los diferentes poblados conectados mediante la red ferroviaria, por otra parte, como centralidad de carga y descarga, generó todo un flujo comercial entre los municipios, beneficiando a los habitantes del sector, a algunos hacendados, ganaderos y empresas de la localidad, como la Cerveceria Antioqueña, la cual se habia instalado en Itaguí en el año 1901 y por su cercania tendría un lazo estrecho con la estación ferroviaria.



Figura 6. Antigua Estación Itaguí del ferrocarril s.f. Recuperado de Sudor y sangre dejó el tren en Yarumito, El Colombiano., 2018. Recuperado de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/sudor-y-sangre-dejo-el-tren-en-yarumito-HF9070449>

Para el año 1926 la Estación Itaguí paso a ser propiedad del Ferrocarril de Antioquia como resultado de la compra de la mayor parte de las acciones del Ferrocarril de Amagá por el Departamento (Bravo, 1993, p. 145). Luego, en 1944 fue empalmada esta línea con el Ferrocarril del Pacífico, abriéndose la oportunidad de viajar hacia los departamentos de Caldas, Cauca y Valle del Cauca, “en la Estación de Yarumito se compraban los tiquetes para tomar el tren que iba hacia el norte y así viajar de Itaguí hasta Cisneros; y por otro lado, era posible tomar el tren con sentido sur para recorrer el suroeste antioqueño, cruzar por La Pintada y viajar a las ciudades del eje cafetero, hasta la ciudad de Cali en el Valle del Cauca” (Pérez, 2018). El sector donde se encontraba la Estación, antes perteneciente al barrio Santa Catalina, fue bautizado con el nombre de “*Los Yarumos*” luego “*Yarumito*”, y debido a esto, empezó a ser reconocida por los locales como la “*Estación de Yarumito*” (Perez, 2018).

Según Hernando Pérez (2018), quien trabajo desde joven como coterero en esta estación, menciono que en este lugar también vendían tiquetes del *Autoferro*, el cual era una especie de taxi o colectivo con capacidad de seis personas, que adaptado a los rieles servía de transporte rápido y realizaba recorridos únicamente en la región, y que incluso después de haber desaparecido el ferrocarril los autoferros siguieron transitando por allí hasta el año 1991.

En los años cincuenta, según relata Perez (2018) el sector de Yarumito conservaba un aspecto muy rural, de caminos angostos, muy pocas viviendas, habitado por numerosas familias como los “*Abad*”, los “*Gomez*”, los “*Valencias*”, los “*Montoyas*”, los “*Acostas*”, los “*Mejias*”, entre otras. Todavía no había sido erigida la capilla del barrio y en las proximidades solo estaba la capilla del barrio San Pio X. En aquellos años la Estación era operada por el jefe de estación y un trabajador que se encargaba de dar las indicaciones al personal de los trenes y avisar a los pasajeros que, esperaban en las bancas que rodeaban las entradas de la estación, de la llegada y partida del tren mediante el sonar de la campana. El conjunto ferroviario estaba conformado por la casa del jefe de estación, los corrales para el cuidado del ganado, una bodega de almacenaje, los patios con tres vías ferreas y por supuesto la edificación principal construida en tapia. En las cuatro subdivisiones que componen su planta, estaban ubicadas la oficina, donde funcionaba el telegrafo, se vendían los tiquetes de pasajeros y se llevaba los registros de la operación; también estaban la sala de juntas, el cuarto de almacenaje temporal de cargas y el cuarto donde se almacenaban las herramientas que tenían que ver con el mantenimiento y reparación de locomotras y vías ferreas (Pérez, 2018).

A pesar de estar ubicado en una periferia lejos de los sectores industriales del municipio, este conjunto ferroviario se convirtió en una centralidad de comercio articulándose, por medio de unos vehículos automotores que llamaban “*planchones*”, con empresas e industrias de Itagüí. A

la estación arrimaban locomotoras del Ferrocarril de Antioquia con vagones cargados de arroz, cebada, azúcar, carbón y sorgo para la Cervecería Unión, esta misma distribuía por medio del ferrocarril, de 15 a 20 vagones repletos de cerveza y malta con destino al suroeste y el Valle, y hacia todos los pueblos del norte, Puerto Berrio, la costa y otros departamentos del país. También era descargado algodón para la empresa Satexco, madera traída desde el Chocó en plataformas, arroz para varias fábricas arroceras, cacao para la fábrica nacional de Chocolates, cantidades de maíz para algunas empresas trilladoras de maíz en Itagüí, frutas y otra cantidad de alimentos para la plaza de mercado y la Central Mayorista, además, en el establo se embarcaba y se desembarcaba ganado, transportado en góndolas por el ferrocarril, el cual era encargado por dueños de carnicerías, hacendados del municipio y para la finca “Mi Ranchito” propiedad del presidente Mariano Ospina, que dista de muy poco de la Estación (Pérez, 2018).

El ir y venir de los ferrocarriles hizo de la estación una centralidad de gran flujo social y comercial que generó cantidad de empleo para los habitantes del área sur de Itagüí, La estrella y San Antonio de Prado. Según afirma Pérez (2018), nacido y criado en el barrio, “en la estación había trabajo para todo el mundo, adultos y niños” y agrega:

A los niños nos ponían a barrer lo que se regaba en los vagones, y como los vagones había que entregarlos limpios a la estación o al ferrocarril, entonces todo lo que nosotros barríamos la gente del ferrocarril nos lo regalaba, todo eso lo llevábamos para la casa, para los animales, para nosotros mismos. La azúcar, el sorgo, la cebada, el arroz, el carbón, que por acá todo el mundo cocinaba con puro carbón y leña. Todo lo que sobraba de la carga, por ejemplo también el arroz, con eso nosotros nos alimentábamos.

La Estación pasó a ser propiedad de la Nación en el año 1962 e integrar la División Antioquia de los Ferrocarriles Nacionales cuando terminó el proceso de compra del Ferrocarril de

Antioquia y el Estado quedo empoderado de la mayoría de sus bienes. Desde este momento comenzaron a transitar por las carrileras antioqueñas, muchas de las nuevas locomotoras diésel-eléctricas que había adquirido esta empresa desde mediados de la década del cincuenta (Poveda, 2010, p. 610). A pesar de este gran avance en materia de transporte, en el año 1970 la línea Medellín – Cali tuvo que ser suspendida tras la tragedia de Chirapoto cuando el río Cauca se llevó una parte del corredor férreo (El Colombiano, 2015) en un sector entre la estación La Felisa (Caldas) y Alejandro López (Antioquia). Finalmente en el año 1972 el Gobierno Nacional presidido por Misael Pastrana, tomó la decisión de suspender esta línea de manera definitiva (Poveda, 2010, p. 394) y consecuentemente fue suspendido el servicio de pasajeros en la Estación. Pese a esto siguieron transitando los cuatro trenes de carga que cruzaban diariamente por la estación, dos provenientes de Medellín y dos provenientes de Amagá, y también continuaron pasando los seis autoferros que subían a diario a transportar los habitantes del barrio Yarumito (H. Pérez, entrevista, Octubre 12 de 2018).

A principios de los años ochenta, pese a los tiempos de crisis que pasaba el sistema ferroviario en Colombia, la estación férrea de Itagüí presentaba una vasta actividad del transporte de carga, que según Pérez (2018), servía como fuente de empleo para habitantes de Yarumito, Itagüí, La Estrella y San Antonio de Prado. Javier de Jesús Arboleda, pensionado de los Ferrocarriles Nacionales, quien trabajo por aquellos días en la Estación como vigilante, cuenta que cuando llego a Yarumito, aquel complejo ferroviario era un lugar de bastante movimiento con el cargue y descargue de vagones, donde la mayoría de los productos que llegaban y se despachaban eran pertenecientes a la industria cervecera. A mediados de este decenio, se agudizo la crisis financiera de los Ferrocarriles Nacionales y según Arboleda (2018) para el año 1987 ya se había

suprimido el servicio de carga en la Estación y la totalidad de la línea, quedando inactiva esta edificación.

Ante la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales en el año 1991, los bienes de la Estación pasaron a manos de Ferrovías, empresa encargada de administrar lo que quedaba de la red férrea nacional (EL TIEMPO, 1992). A pesar de haber sido despedido a raíz del proceso de liquidación de la compañía, el señor Javier de Jesús Arboleda, quien hacía de celador de la Estación fue quien quedó a cargo de este inmueble y en vista de que “ningún ente estatal llegó a recibírsela”, se instaló allí junto con su familia convirtiéndola en su hogar (Arboleda, 2018).

La desaparición de los trenes en Itagüí, sumado al abandono estatal, provocó que el conjunto de la Estación y la línea férrea quedaran a la deriva, y con el tiempo, los rieles fueron retirados, hurtados o simplemente sepultados con tierra o concreto, el crecimiento urbanístico del sector provocó invasiones en muchos de los predios del ferrocarril, como los patios, los corrales para el ganado e incluso en la Estación, la cual se fue estrechada por construcciones más recientes en terrenos de su propiedad.

El 24 de abril de 1996 fue expedido el Decreto No. 746 del mismo año, por el cual se declaró como Monumento Nacional el conjunto de las estaciones del ferrocarril existentes en Colombia, como una iniciativa que exaltaba el valor histórico, estético y simbólico de estos bienes para protegerlos de ser demolidos y reemplazados por otras construcciones; sin embargo, no fue lo suficientemente contundente como para rescatar estos y los demás bienes ferroviarios de su estado crítico. Posteriormente las estaciones serían nombrados Bienes de Interés Cultural como parte de la Ley General de Cultura (Ley 397 de 1997).

Hacia el año 2006 la antigua casona, declarada patrimonio nacional, albergaba en su interior varias familias, una de ellas con una tienda; sus corredores estaban ocupados con un corral para

gallos de pelea, cajas de madera, algunos objetos desechados y un puesto donde se vendían juguitos; se encontraba en un estado avanzado de deterioro (*Figura 7*) y se hallaba en un complejo embrollo legal entre el antiguo trabajador de los Ferrocarriles Nacionales y Ferrovías por la entrega y restitución de este bien a la compañía estatal, discusión que también incluyó a la administración municipal de Itagüí, por el tema de la responsabilidad del cuidado y conservación de este bien cultural (Tabares, 2006).



Figura 7. Antigua Estación Yarumito del ferrocarril año 2013. Recuperado de Bienes de Interés Cultural –BIC. Itagüí. Estación Yarumito, Corporación CIPAS., 2013. Recuperado de <https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>



Figura 8. Ficha de inventario del PNREF, Ministerio de Cultura, año 2013. Recuperado de Bienes de Interés Cultural –BIC. Itagüí. Estación Yarumito, Corporación CIPAS., 2013. Recuperado de <https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>

Luego de un largo periodo de disputas legales, una acción popular del Juzgado 3 Administrativo de Antioquia ordenó a las familias que habitaban la antigua estación, devolverla al Estado y ordenó al Instituto Nacional de Vías restaurarla para proteger los derechos al patrimonio público (El Colombiano, 2015); el 28 de mayo de 2014 fue desocupada y estando el inmueble al borde del colapso fue contratada su restauración a través del INVÍAS mediante el convenio por el cual fue ejecutado el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril (PNREF) (*Figura 8*). La Inversión total fue de \$324.177.462, de los cuales el Invías aportó \$305.675.462 y la Fundación Escuela Taller de Bogotá \$18.502.000 (El Colombiano, 2015). El proceso de recuperación contó con el apoyo de varios habitantes del sector que fueron capacitados por la Fundación en técnicas de barro pisado para su respectiva restauración. Finalmente en el año 2017, completada la adecuación de este espacio, la antigua estación Yarumito del ferrocarril fue entregada en comodato a la Alcaldía de Itagüí con el propósito de convertirla en un espacio cultural y educativo, al servicio de la comunidad (*Figura 9*).

El bien que por muchos años funciono como una estación ferroviaria es hoy pensado como espacio cultural donde tienen cabida las tertulias del grupo “*Los Amigos de la Estación*”, quienes rememoran con nostalgia todas sus vivencias entorno al barrio y al ferrocarril, y proponen diferentes dinámicas en pro de la de mejoría de este espacio. Acompañando estos relatos se encuentran diferentes manifestaciones artísticas y culturales que embellecen de manera itinerante las pálidas paredes de la antigua estación y llenan de alegría cada rincón, las gentes de Yarumito y los barrios cercanos han ido regresando a la Estación, que después de más de cien años sigue ejerciendo una labor social, no para abordar el tren o descargar vagones, sino para apropiarse de patrimonio cultural.



Figura 9. Estación Yarumito luego de su restauración. Recuperado de La estación de ferrocarril de Itagüí vuelve a la vida, Alcaldía de Itagüí., 2015. Recuperado de https://www.itagui.gov.co/sitio/ver_noticia/la-estacion-de-ferrocarril-de-itagui-vuelve-a-la-vida

Valoración como patrimonio cultural

Construida en 1911, con más de cien años en pie, la antigua estación es la herencia que el ferrocarril dejó a la comunidad de Yarumito, el barrio del municipio que vivió más de cerca el apogeo del sistema ferroviario. La significación cultural que tiene este bien va más allá de un proceso legislativo (como el decreto 746 de 1996), pues se evidencia a medida que es conocido su valor histórico, estético y simbólico dentro del contexto social al que pertenece. La Estación es hoy el único bien que puede atestiguar el impacto social, económico y cultural de los ferrocarriles en esta localidad; evocar la memoria colectiva de quienes vivieron en la época en que el tren transitaba a diario por el sector y con su apariencia arquitectónica, acrónica y bien conservada, es referente de una época en que el progreso de la región era movilizadado por mulas de hierro en rieles de acero.

En el presente, el gran volumen arquitectónico de la Estación Yarumito destaca por su estilo similar al de una antigua casona, entre construcciones de adobe y cemento que se han tomado el sector. Es una de las pocas edificaciones que aún conserva un estilo arquitectónico de influencia campesina, representando la arquitectura de una época determinada, pues al observar esta edificación y los materiales de su construcción, es posible devolverse a las primeras décadas del siglo XX, cuando las locomotoras y los vapores del Ferrocarril de Amagá surcaban los paisajes rústicos del sur del Valle de Aburrá. Según Hernandez (2018) las estaciones del ferrocarril, “en su significación estética, se fundamentaron en las características tanto de diseño como de construcción de la empresa que las creó” y es por esto que la antigua estación férrea de Itagüí, debe las características de su diseño arquitectónico a la empresa del Ferrocarril de Amagá, pues varias de las casonas erigidas como estaciones de esta línea férrea poseían rasgos similares, siendo volúmenes rectangulares paralelos a las vías del tren, de una sola planta, a cuatro aguas,

techo de madera y tejas de barro, edificadas en bahareque o tapia pisada, con grandes portones de madera, muchas de estas sin ventanas y sin ornamentación alguna (*Figura 10*). Un conjunto de estructuras que reflejan las tendencias estilísticas de quienes se encargaron de construirlas y su influencia de la arquitectura de la región.



Figura 10. Estación Amagá y Estación Envigado, del ferrocarril de Amagá. Copyright s.f. por Archivo Fotográfico Biblioteca Publica Piloto.

La Estación Itagüí hace parte de la identidad del Yarumito, por la influencia que tuvo este en la conformación y progreso del sector, que en los tiempos en que transitaba el ferrocarril conservaba un aspecto muy rural y campesino y que estaba conformando por habitantes del municipio y gentes provenientes del suroeste antioqueño (Hoyos & Molina, 1994), que pudieron haber llegado hasta allí fácilmente por medio del ferrocarril. Las gentes de Yarumito crecieron en medio del vapor y el sonido de las locomotoras, pues el corredor férreo que cruzaba por Itagüí³, rodeaba este sector casi en su totalidad (*Figura 11*), y por otra parte estaba el paradero obligatorio de los trenes en la estación, para recoger pasajeros, cargar o descargar mercancías.

³ Aún en el presente año es posible recorrer gran parte de lo que fue el corredor férreo de los trenes, aunque hay extensas zonas donde ha sido invadido por casas o por la maleza vegetal. Los rieles desaparecieron de estos



Figura 11. Vista del antiguo corredor férreo de Itagüí, el cual rodea gran parte del barrio Yarumito. Elaboración propia.

El ferrocarril fue el primer sistema de transporte masivo en Itagüí y la Estación era la edificación que hacía de intermediario en la lógica de este medio de transporte. Por muchos años fue posible comprar allí los tiquetes y sentarse a esperar en las bancas de los grandes corredores, la llegada de los trenes con dirección al suroeste o hacia la estación principal ubicada en Guayaquil. La actividad ferroviaria sirvió como fuente de empleo y sostenimiento para muchas familias del sector y de municipios cercanos, pues había una gran demanda de recurso humano para descargar los materiales o productos que llegaban en los vagones y pasarlos a los “planchones” que los llevaban a su destino final, y de igual manera al momento de cargar los vagones con productos de industrias locales para su distribución; incluso el ferrocarril llegó a ser fuente de alimento para los habitantes de Yarumito, pues según cuenta Pérez (2018) los

caminos, según habitantes del sector, una parte fue removida por las empresas estatales y otros fueron hurtados o simplemente cubiertos por tierra o concreto.

productos que sobraban de la carga, o que se regaban dentro de los vagones, tales como la azúcar, el sorgo, la cebada, el arroz, el carbón, entre otros, eran regalados a la gente del barrio por los funcionarios del ferrocarril. Cabe mencionar que la Estación, siendo una centralidad comercial en el municipio, estaba situada en un poblado de bajos recursos con muchas necesidades, que en numerosas ocasiones intentaban sanearse con la ayuda del ferrocarril, como por ejemplo el servicio del autoferro que era un medio muy utilizado por las familias para ir en busca de agua hasta el paradero del Ancón, el cual surtía de agua a las locomotoras de vapor (Pérez, 2018).

El impacto social y económico del ferrocarril y su estación en Itagüí, está grabado en la memoria de los habitantes más adultos de Yarumito, que vivieron los tiempos en que se escuchaba en el barrio el “*cha-ca-cha*” del tren, y que era costumbre salir a recibir el ferrocarril que llegaba pitando entre el chillido de los rieles de acero. Este aspecto simbólico es valorado en el documento del Decreto 746 de 1996, por el cual se declaró estos edificios como Monumento Nacional, que se refiere a las estaciones como “espacios de gran interacción social y ocupan un lugar destacado en la memoria individual y colectiva de las comunidades en las que se encuentran, por lo que conforman una unidad arquitectónica representativa de una época del desarrollo del país”. Basta con visitar esta localidad de Itagüí y preguntarle a la gente mayor por el ferrocarril, para apreciar la nostalgia que traen los recuerdos del pasar de los trenes, y la alegría con que estas personas cuentan las vivencias de aquella época en el barrio. La antigua estación Yarumito del ferrocarril es el testimonio de un modo de vida, de una dinámica económica y de movilidad a partir de la actividad ferroviaria en el sector, es la estructura que evoca toda la memoria colectiva alrededor del ferrocarril y contiene ese valor histórico, estético y simbólico que le permite ser reconocida como un bien de interés cultural.

Importancia de su preservación como Bien de Interés Cultural

Las estaciones como huella del gran proyecto de conformación de la República representado en el ferrocarril, se constituyeron en patrimonio cultural de la Nación, y como tal, es indispensable promover su perduración en el tiempo para que den cuenta del legado del sistema ferroviario. Según Yory (2009) “el patrimonio debe ser conservado, porque exalta, casi de manera ontológica, la memoria de un territorio dentro de su devenir histórico” (p. 3), en este orden de ideas, la Estación Itagüí del ferrocarril como referente arquitectónico de identidad y memoria colectiva de los itagüiseños reclama, mediante su dimensión patrimonial, una necesidad de protección y preservación para que las actuales y futuras generaciones reconozcan parte de su devenir histórico y la gran influencia del ferrocarril en este sector. Este mismo autor ofrece otra mirada poco nostálgica pues considera que el patrimonio debe defenderse “porque constituye, de manera viva y activa, la prueba de lo que ya no somos” (Yory, 2009), y es que la comunidad de Yarumito, luego de haberse conformado en medio de la cultura ferroviaria, hoy en día es un poblado muy diferente al de aquellos días, lo que repercute en la Estación como bien cultural, pues una vez desaparecidos los ferrocarriles, su funcionalidad es obligada a ser modificada si se proyecta este bien inmueble como un espacio sostenible.

Los entes gubernamentales, en este caso el Ministerio de Cultura y el INVIAS, fueron conscientes de la mutación que debían sufrir las estaciones desde su funcionalidad inicial, si estas querían perdurar en el tiempo, y para dar solución a esto crearon el Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril, cuyo objetivo principal propone desarrollar “un esquema de gestión sostenible para lograr la rehabilitación integral de las estaciones del ferrocarril en el ámbito nacional” (Ministerio de Cultura de Colombia, 2015). La estación del ferrocarril en Itagüí fue una de las beneficiadas por este programa y luego de un largo periodo de

abandono estatal fue recuperada, restaurada y como medida de aquel esquema de sostenibilidad, la Estación fue entregada en comodato a la Alcaldía de Itagüí para que hiciera de esta edificación un espacio donde se promueva la educación, el arte y la cultura.

Actualmente este bien del patrimonio ferroviario, ha cambiado su funcionalidad, de estación a sala cultural, y es que el “proceso de poner en valor un bien cultural y principalmente que vuelva a tener una función social, es el modo más efectivo de preservarlo” (Fundación ILAM, 2018). En la Sala Cultural Estación Yarumito conviven las dos miradas con respecto al patrimonio, por un lado se alimenta el sentido nostálgico pues en el lugar son recordadas y discutidas cantidad de historias alrededor de esta antigua casona y el ferrocarril, en las tertulias realizadas por un grupo de adultos del sector que se han denominado como “*Los Amigos de la Estación*”, y en segundo lugar, se vive el patrimonio cultural, pues lo que es ahora *Sala Cultural*, abre sus puertas a diferentes actividades artísticas y culturales propiciadas por la administración municipal para el disfrute de las gentes de Yarumito y demás habitantes de Itagüí.

Capítulo 3: Estación Yarumito, Una Proyección Como Espacio de Exposición para la Divulgación de Contenidos Artísticos, Culturales y del Patrimonio

Una de las maneras más efectivas de preservar un bien patrimonial es hacer que este vuelva a tener una función social (Fundación ILAM, 2018), esto se logra a partir de procesos de gestión del patrimonio que permiten abrir las posibilidades de concebir estos como espacios sostenibles garantizando su permanencia. La antigua estación férrea Yarumito de Itagüí, como bien de interés cultural del ámbito nacional, luego de ser recuperada y restaurada fue puesta a disposición de las autoridades municipales con el fin de convertirla en un espacio al servicio de la educación, el arte y las cultura; en base a lo anterior surge la propuesta de proyectar la Estación como un espacio expositivo, donde se divulguen diferentes contenidos y prácticas artísticas, culturales y patrimoniales, precisamente con el fin de conservar este espacio a partir de las herramientas que proporcionan las artes visuales, como la museografía, el diseño de exposiciones y la creación de contenidos visuales, como una forma de gestión del patrimonio para poner este bien cultural al servicio de la comunidad itagueña.

Para estructurar la Estación Yarumito como un espacio donde se lleven a cabo todo tipo de exposiciones es necesario estudiar el espacio que será intervenido en términos técnicos, legales y arquitectónicos, lo cual permite: lograr una caracterización de la edificación, comprender las diferentes condiciones legales para llevar a cabo una intervención al interior de este tipo de bienes culturales, conocer más acerca del espacio como diseño, estilos y estado actual, y apreciar las necesidades actuales del espacio y sus falencias técnicas. En base a este análisis del espacio se proponen algunas soluciones técnicas y la implementación de diferentes dispositivos museográficos, que permitan lograr instalaciones y mecanismos más adecuados para hacer de

este edificio un espacio donde se lleven a cabo exposiciones de modo más profesionales y una mejor comunicación visual entre el visitante y las piezas; para complementar esto se enuncia una posible metodología para formalizar proyectos expositivos en la Estación con el fin de establecer algunas pautas para el diseño, montaje conservación y cuidado de las piezas que sean exhibidas en este bien. De esta manera la estación puede ser concebida, como un espacio donde se preserve y se divulgue la memoria colectiva respecto a la actividad ferroviaria, y mediante este ejercicio de proyección, puede fungir como un espacio de conocimiento y educación a través del desarrollo de exposiciones con diferentes temáticas artísticas, patrimoniales y culturales.

Análisis arquitectónico y constructivo de la antigua Estación Yarumito

La antigua Estación Itagüí del ferrocarril (hoy Sala Cultural Estación Yarumito) está situada en la comuna 2 al suroeste del municipio de Itagüí, en el barrio Yarumito, sector urbano que limita al sur con el municipio de la Sabaneta y al suroeste con la municipalidad de La Estrella. Está ubicada en una superficie de 1.604,70 m.s.n.m. (Poveda, 2010, pág. 390), en un municipio cuya temperatura promedio es de 21o C – 26o C y que cuenta con alrededor de 267.851 habitantes (Alcaldía de Itagüí, 2015).

Se trata de una edificación cuya arquitectura vernácula campesina de la zona cafetera, con un volumen de forma rectangular, cubierta a cuatro aguas, techo de madera y tejas de barro, apoyado en pilares de madera; cuenta con 11 puertas y una ventana, ambos elementos fabricados en madera; sus paredes de aproximadamente 54 cm de espesor fueron levantadas en tapia pisada y la superficie de su piso está hecha en concreto (Tabla 8); en la actualidad cuenta con focos de iluminación artificial interna y externa, y sus puertas son los únicos accesos de luz natural (Tabla 9).

Su predio abarca un área de 484 m² (Corporación CIPAS, s.f.) y un área construida de 339,66 m²; esta superficie la conforman: largos corredores que anteceden las puertas de acceso, tres salas de forma cuadrada y una de forma rectangular; La Estación colinda en su parte frontal con la Calle 29^a, al costado derecho con la Carrera 50^a, a su costado izquierdo con una servidumbre y en su parte trasera linda con el predio de una vivienda (Figura 23).

Tabla 8

Materiales, estilos y elementos que componen la Estación Yarumito.

Elemento	Nota	Imagen de apoyo
Arquitectura campesina de la zona cafetera (Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío)	Por lo general se trata de casonas de forma rectangular o cuadradas con un patio central, de cubierta a 3 o 4 aguas, techo en madera o guaduas, soportado por pilares de madera. Poseen grandes portones de madera y ventanas de marcos y puertas también elaboradas en madera.	
Cubierta a cuatro aguas	Cubierta consistente en cuatro faldones inclinados que se encuentran en aristas o limatesas. También llamada cubierta a cuatro vertientes, cubierta de copete. (Diccionario de Arquitectura y Construcción)	
Paredes de tapia pisa	La tapia es un muro macizo constituido con arcilla y arena apilada y	

Figura 12. Casa campesina en Riosucio, Caldas. Recuperado de Pinterest, s.f. Recuperado de <https://www.pinterest.se/pin/489203578245235996/>

Figura 13. Imagen de estructura a cuatro aguas. Recuperado de Cubierta simple a 3 y 4 aguas, Venado Revit., 13 de abril de 2009. Recuperado de <http://venadorevit.blogspot.com/2009/04/cubierta-simple-3-y-4-aguas.html>

prensada. Para darle la forma de muro al barro y evitar que este se desmorone, así como para facilitar el prensado, se emplea una cajonera denominada tapial. Una vez colocado el tapial sobre el cimiento, se vierte el barro en su interior y se prensa. Cuando está formado el muro, la cajonera se retira y se deja secar al aire libre. (Casado, 2013)
Grosor de las paredes:



Figura 14. Proceso de construcción de los muros de tapia. Recuperado de Tapia pisada, técnica que se resiste a desaparecer, Agencia de Noticias UN., 2015.

Recuperado de
<http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/tapia-pisada-tecnica-que-se-resiste-a-desaparecer.html>

Techo en madera



Figura 15. Elaboración propia.

Ventana de madera

Cantidad: 1
Medidas: 148 cm (alto)
x 120cm (largo) x 5 cm
(ancho)



Figura 16. Elaboración propia.

Puertas de madera

De acceso: 11
Internas: 3
Descripción: Puertas elaboradas en madera con 4 rendijas de iluminación cada una
Medidas: 259 cm (alto)
x de 68 a 66cm (largo) x
5,5cm (ancho)



Figura 17. Elaboración propia.

Pilares de maderas

Cantidad: 44



Figura 18. Elaboración propia.

Bases de ladrillo al pie de los pilares de madera

Cantidad: 44
 Descripción: Volúmenes de forma cubica elaborados en ladrilla, el cual posee una capa de pintura



Figura 19. Elaboración propia.

Tabla de elaboración propia.

Tabla 9

Iluminación de la antigua Estación Yarumito


Iluminación	Nota	Imagen de apoyo
Iluminación Artificial		
Lámparas	Cantidad: 10 Descripción: Lámpara fluorescente T5 de 14 W. Dos en cada sala pequeña y 4 en el salón grande. Están sujetas a las soleras inferiores de los tímpanos del techo	
Faroles de pared	Cantidad: 11 Descripción: Faroles de pared de color negro con bombillas 15 W Eco T Wister Ahorrador Luz Clara Fría	



Figura 21. Elaboración propia.

Iluminación Natural
Apertura de las
puertas de madera de
acceso y la ventana

Cantidad: 11

Descripción: Los focos de iluminación natural se dan al momento en que se abren las puertas. Con las puertas cerradas solo ingresan algunos bríos de luz mediante las rendijas.



Figura 22. Elaboración propia.

Tabla de elaboración propia

Actualmente la mayor parte de los elementos de la Estación están en buen estado de conservación y sus instalaciones cuentan con el cuidado de las autoridades municipales. Cabe anotar que la comunidad de Yarumito comenta que el proceso de restauración por parte del INVIAS aún se encuentra inconcluso debido al estado de la superficie del piso, que se encuentra un poco quebrantada y requiere de una inversión que permita embaldosarlo para evitar su deterioro; sin embargo esto no constituye mayor impedimento para que la Estación, hoy Sala

Cultural Yarumito, abra sus puertas al público de lunes a viernes de 9:am a 12:30pm y de 2:00pm a 5:00pm, con posibilidades de prolongarse a raíz de alguna actividad cultural.

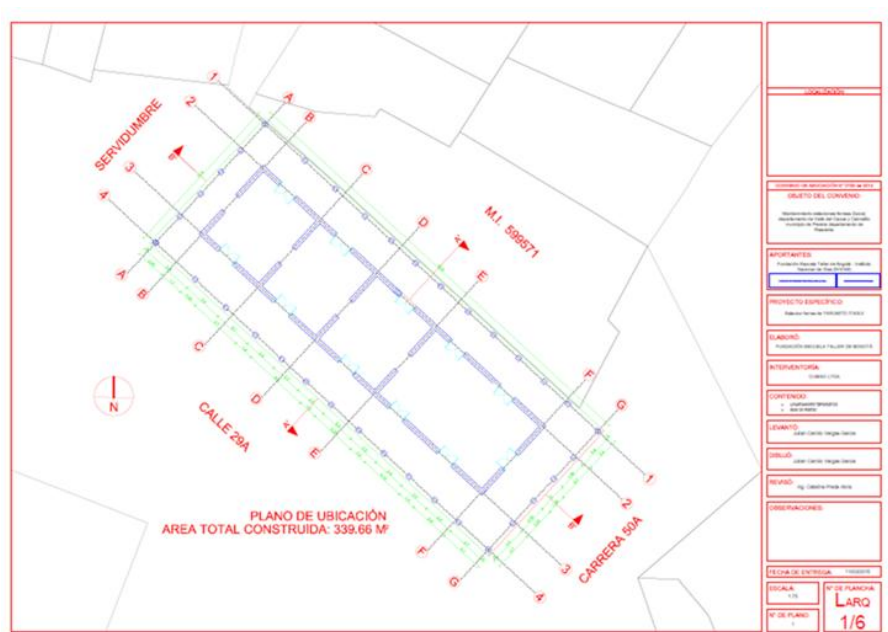


Figura 23. Planos de la antigua Estación Yarumito de Itagüí. Recuperado de Fundación Escuela Taller de Bogotá., 2014.

Intervención en bienes patrimoniales

El conjunto de estaciones del ferrocarril, hoy declarado Bien de Interés Cultural mediante el Decreto 796 de 1996, y con base a los criterios de esta declaratoria según el *artículo 2.4.1.1.2* del Decreto 1080 del 26 de mayo del 2015, y a su vez están clasificadas en la categoría: *Grupo Arquitectónico*, la cual contiene a las “construcciones de arquitectura habitacional, institucional, comercial, industrial, militar, religiosa, para el transporte y las obras de ingeniería”. El *artículo 2.4.1.1.7* del mismo decreto, “define el tipo de obras que pueden acometerse en el área afectada y su zona de influencia, con el fin de precisar los alcances de la intervención” y dentro de los niveles de intervención para BIC del ámbito nacional y territorial que plantea, los bienes

inmuebles del grupo arquitectónico de valor excepcional poseen un alcance de nivel 1:

Conservación Integral.

En este nivel se estipula que cualquier intervención en estos bienes inmuebles puede poner en riesgo sus valores e integridad y es por esto que cualquiera de las obras que se realicen deben dar fe del momento en que se realizaron; siguiendo estos parámetros “se permite la modificación de los espacios internos del inmueble siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial: disposición de accesos, vestíbulos, circulaciones horizontales y verticales” (Artículo 2.4.1.1.7 del Decreto 1080 de 2015); además, en este nivel 1 de intervención se permiten obras como: restauración, reparaciones locativas, primeros auxilios, rehabilitación o adecuación funcional, reforzamiento estructural, reintegración, ampliación, consolidación y liberación.

De acuerdo con lo anterior, la proyección de la antigua estación férrea de Itagüí como espacio expositivo puede ser considerada dentro de este marco legal como una intervención de rehabilitación o adecuación funcional, debido a que este bien inmueble sería intervenido con el fin de realizarle ciertas mejoras técnicas y museográficas como parte del proceso de activación como un espacio para la divulgación de contenidos artísticos y culturales, teniendo en cuenta en todo momento que no se puede realizar ningún cambio que afecte el estado, la integridad y el valor de dicho bien. Cabe resaltar que cualquier acción u obra que se pretenda realizar en este bien patrimonial debe contar con la supervisión y autorización del Ministerio de Cultura según lo estipula el artículo 11° de la ley 397 de 1997 modificado por el artículo 7° de la ley 1185 de 2008.

Dispositivos museográficos de montaje de exposición

La museografía es según Ramirez (2012) un “conjunto de técnicas aplicadas para la puesta en escena y el funcionamiento de exposiciones en los museos y fuera de ellos”, como en los espacios culturales; dichas técnicas son un espacio de negociación entre la “obra de arte, el espacio, el público, la conservación, la curaduría y los diferentes actores de un proyecto expositivo” (pág. 42). En los espacios de exposición se implementan dispositivos museográficos con la intención de potencializar las exposiciones, estos dispositivos museográficos son elementos y herramientas técnicas que posibilitan y optimizan la narrativa visual del diseño museográfico y el montaje de las exposiciones. Actualmente, la Estación Yarumito no cuenta con dispositivos para el montaje y divulgación de contenidos artísticos, lo que ha dificultado en gran medida el montaje de las exposiciones temporales que se hasta ahora no han tenido cabida en este lugar; es así como desde este trabajo monográfico se pretende brindar una serie de herramientas con el objetivo de solucionar las falencias técnicas de este lugar como espacio de exposición, comenzando en el análisis espacial y proponiendo un serie dispositivos museográficos que servirán de herramientas para concebir un espacio de exposición adecuado y profesional en pro de la generación y divulgación de contenidos para ofrecer y vincular a la comunidad con este bien cultural.

El espacio

La superficie de la Estación es conformada por cuatro corredores que rodean la edificación de estación la cual a su vez está dividida en cuatro salas:

Sala 1: En esta sala actualmente están ubicados el baño, el puesto del celador y una cocineta

Sala 2: Corresponde a la oficina desde donde se administra el edificio de la Estación

Sala 3: Es una sala algunos usos improvisados como reuniones, conversatorios y exposiciones

Sala 4: Es una sala amplia de forma rectangular, donde se llevan a cabo varias actividades como reproducción de películas, conversatorios y exposiciones temporales

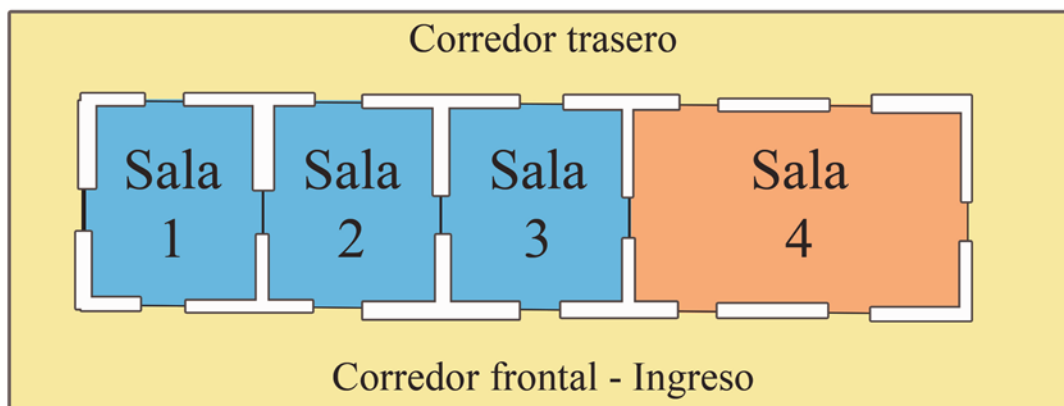


Figura 24. Distribución y usos actuales de la antigua estación de Yarumito. Elaboración propia.

Para realizar una propuesta museográfica se tendrían en cuenta las salas 3 y 4 de la estación, la sala 2 podría servir de almacén de obras o de elementos museográficos como paneles, bases, vitrinas, entre otros y la sala 1 no se tendría en cuenta pues es un espacio ocupado destinado para usos varios; también hay posibilidad de adecuar el corredor trasero que es una zona cubierta que linda con una vivienda y aprovechar este espacio para otras actividades.

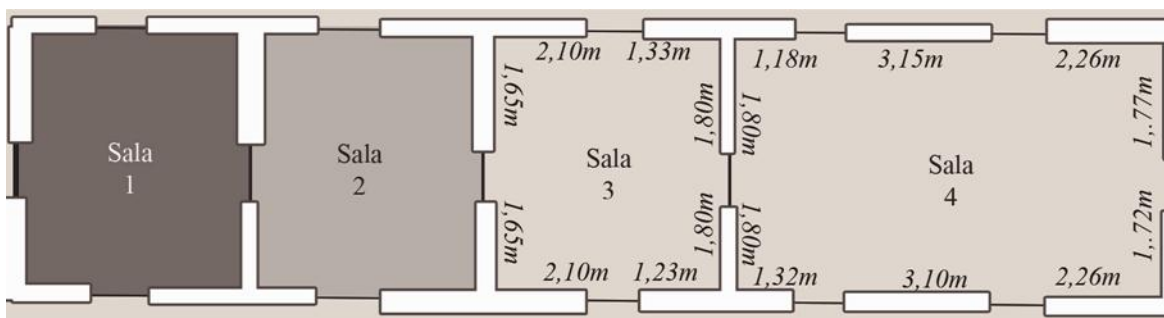


Figura 25. Medidas aproximadas de las paredes de la Estación. Elaboración propia.

Paneles

Los paneles “son estructuras rectangulares verticales que pueden trasladarse fácilmente y que por sus características ayudan a crear nuevos espacios; responde a necesidades de circulación, demarcación de recorridos y ampliación de superficies de exhibición” (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000); en vista de que las paredes de la Estación no se pueden intervenir directamente debido al cuidado que se debe tener con el material de su construcción (tapia pisada) y las políticas de intervención de estos espacios, los paneles como dispositivos museográficos de exhibición (Del Valle, 2018) funcionan como paredes en las cuales se puede montar diversas piezas y objetos al interior de una exposición. (Figura 26 y 27)



Figura 26. Vista de panel de madera rodante.
Recuperado de
<https://co.pinterest.com/pin/210472982560155842/>



Figura 27. Paneles rodantes en forma V. Recuperado de
<https://co.pinterest.com/pin/310678074267286621/>

Para el caso de esta edificación se sugieren para la *sala 4* (Figura 24), paneles de madera de 2,40m de alto (medida que permite su desplazamiento entre cada sala pues las puertas miden aproximadamente 2,59m (Figura 17), con una profundidad de 40 cm, tal como lo sugiere Dever Restrepo & Carrizosa (2000) en su texto *Manual básico de montaje museográfico* (pag. 16); y

con un ancho de 1,50m o 2 m, que se adapten fácilmente a las medidas de las paredes y del espacio (Figura 25); y si es posible que cuenten con algunas ruedas que faciliten su movilidad al interior del espacio (Figura 26), lo que garantizaría una mayor comodidad al momento de modificar el planteamiento espacial para otra exposición. También es pertinente disponer de paneles de una contextura menor, los cuales pueden ir mejor sintonizados con un área más pequeña como la de la *sala 3* (Figura 24) y permitirían un mejor aprovechamiento del espacio, evitando la saturación.

Vitrinas

Las vitrinas son un soporte físico para objetos, textiles, piezas bidimensionales o documentos y tienen por finalidad “facilitar su observación a la vez que procuran protección y ambientes aptos para la conservación de los mismos” (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000), mediante tapas de cristal que garantizan su exhibición de forma segura.



Figura 28. Vitrina de forma rectangular y con base centrada rectangular. Recuperado de <http://www.archiexpo.it/prod/italvetrine/product-64267-267816.html>

En la Estación Yarumito pueden haber exposiciones que contengan objetos de porcelana, cerámicas documentos, artículos de prensa, acuarelas, fotografías y objetos antiguos cuya

conservación exija un cuidado mayor, las vitrinas en este caso son las herramientas más eficaces para protegerlas tanto del ambiente como de ser manipuladas por el público. Para esta propuesta de espacio expositivo se sugieren vitrinas horizontales de forma rectangular de base centrada para evitar ser pateada por los visitantes (Figura 28).

Bases

Las bases son estructuras sencillas que se emplean para exponer objetos tridimensionales como esculturas, objetos históricos, piezas de artes decorativas, muebles, entre otros (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000). Estos elementos se deben ubicar de manera cuidadosa para evitar que el público cause deterioro o daños a la obra a causa de algún contacto. Por lo general los espacios expositivos cuentan con variedad de formas y tamaños que dotan de dinamismo la apreciación de las piezas y se pueden utilizar en obras de diferentes tamaños (Figura 29).



Figura 29. Bases para soporte de objetos escultóricos. Recuperado de Exposición "Arte y Oficio en la Escuela de la Palma", El Blog de la Escuela de Arte La Palma., 2015. Recuperado de <http://escueladeartelapalma01.blogspot.com/2015/10/exposicion-arte-y-oficio-en-la-escuela.html>

Técnicas de iluminación de las salas

La iluminación es uno de los componentes más importantes del diseño museográfico, pues “ayuda a definir el espacio, puede modificar su escala o puede alterar el carácter mismo de la

exposición” (Ramirez, 2012). En la actualidad el espacio de la Estación cuenta con un sistema de iluminación artificial de lámparas de tubo fluorescentes (Figura 20) con una temperatura de 5.000 K° y con un ángulo de apertura del cono lumínico de 110° lo que concluye con una iluminación en toda la sala. Estas bombillas sirven como complemento en la medida en que se requiera iluminar los muros de la sala y algunos objetos exhibidos en vitrinas, pero como único tipo de iluminación no es recomendable pues proporcionan una muy mala reproducción de color hacia los objetos (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000), algo tan vital para poder apreciar obras pictóricas, fotografías o reproducciones impresas. Para darle solución a estos requerimientos técnicos es necesario complementar la iluminación actual instalando un sistema de rieles eléctricos sujetos con tornillos de ensamble de 1½ a los tirantes de las cerchas de la cubierta (tal como se muestra en la Figura 30), los rieles se complementan con soportes ecualizable tipo spot y bombillas led de 10 – 12 w a 110 v, con temperatura de color entre 3.000 a 4.000 K°..



Figura 30. Sistema de rieles con proyectores, anclado a las dos soleras inferiores de los tímpanos.

Elaboración propia.

Este sistema permite “usar distintos tipos de bombillería para adaptarse a las necesidades lumínicas de cada y del espacio” (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000, pág. 29); las bombillas led de esta característica (3.000 a 4.000 K°) producen una luz blanca de temperatura neutral con un índice de reproducción cromática más alta a la bombilla de tubo. Los proyectores pueden desplazarse por los rieles a medida que el espacio cambia de funcionalidad o de exposición y tienen la capacidad de girar 360° sobre su eje vertical y 90° sobre el horizontal, lo que brinda más versatilidad al momento de utilizarlos y de acuerdo al objeto que se desee iluminar se pueden implementar bombillas con diferentes aperturas del cono lumínico, entre mas grande el objeto los ángulos de apertura son mayores.



Figura 31. Ejemplo de piezas destacadas mediante iluminación focal. Recuperado de Como resaltar la obra de arte a través de la iluminación, Tecnolite., 3 de febrero de 2017. Recuperado de <http://tecnolite.lat/blog/especialistas/como-resaltar-las-obras-de-arte-a-traves-de-la-luz/>

Es importante resalta que para exposiciones de piezas artísticas se debe considerar la luz que se implementa para iluminar las obras ya que una mala decisión en la imanación contribuye al deterioro de las mismas.

El término *iluminancia* “especifica la cantidad de energía luminosa que recibe la obra; es un parámetro que se expresa en lux y es directamente proporcional al flujo emitido por la fuente de luz hacia el objeto e inversamente proporcional al área que este ocupa” (Rodríguez, 2008).

Existen recomendaciones sobre los valores de iluminancia máxima, que se han establecido de acuerdo a la sensibilidad de las obras, las radiaciones térmicas y los aspectos de visualización. Esto debe cumplirse tanto para las fuentes de luz natural como las artificiales (Tabla 10).

Tabla 10
Niveles de iluminancia máxima recomendada

Grupo	Materiales	Iluminancia
A	Acuarelas, telas, papel, grabados, tapices, etc.	50 lux
B	Oleos, temperas, hueso marfil, cuero, etc.	200 lux
C	Piedra, metal, cerámica fotos en blanco y negro	300 lux

Tomado de Rodríguez, A. (2008) Iluminación en museos y galerías de arte. Recuperado de <https://www.iluminet.com/iluminacion-en-museos-y-galerias-de-arte/>

Consideraciones para el desarrollo de proyectos museográficos

Lo primero que se debe tener en cuenta al momento del diseño museográfico es garantizar la preservación de las piezas a exponer, por este motivo el montaje en el espacio debe estar diseñado en función de un buen manejo del público y de la conservación de los objetos (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000). Con base a esto el diseño museográfico debe contemplar las siguientes medidas:

Seguridad contra robo

En el caso de la Estación se debe realizar una revisión periódica de los accesos y salidas que en ese caso son las puertas frontales de la edificación, para evitar el hurto de algunas de las piezas.

Seguridad contra incendio

Se debe estar revisando constantemente las tomas de luz y sus capacidades para no conectar sistemas eléctricos que puedan ocasionar cortos circuitos.

Sistema contra incendio

Este sistema es vital para evitar cualquier tipo de incidente en el interior de la Estación. En el presente el inmueble no cuenta con esta protección y por ende se recomienda la dotación de equipos necesarios para apagar incendios como por ejemplo extintores, para cumplir con los requerimientos en seguridad de bienes públicos.

Control de humedad

Las superficies de la edificación, pisos, paredes y el techo, deben estar siendo revisadas constantemente para evitar el ingreso de humedad proveniente de factores tanto externos, como goteras en el techo o filtración de aguas lluvias por las puertas; como internos, mediante tuberías dañadas, filtración en las paredes y pisos a causa del terreno. Esto evitara daños en las estructura, en las obras y en los dispositivos museográficos.

Distribución de muros / obras

El diseño museográfico debe contemplar que en las salas de la Estación no es posible intervenir de ninguna manera sus paredes, por ende el montaje de las obras debe ser en los paneles con que cuente el espacio. Debido a esto se debe pensar muy bien la organización y distribución de los paneles para evitar la saturación de obras en el espacio.

Recorrido

Se debe diseñar el recorrido de acuerdo al tipo de visitante y de exposición; el recorrido en las salas de la Estación Yarumito se puede determinar mediante la ubicación de los paneles, la ubicación de los textos y el montaje de las obras. Se recomienda diseñar muy bien el montaje

para el aprovechamiento del espacio pues los paneles podrían ocupar buena parte del área de las salas; en este espacio pueden estructurarse recorridos sugeridos (“permite que la visita se realice de manera diferente si se quiere”), recorridos libres (“permite realizar la visita de acuerdo al gusto o inquietudes del visitante”) o recorridos obligatorios (“en donde el visitante debe realizar la visita siguiendo el orden planteado”) (Dever Restrepo & Carrizosa, 2000).

Posible metodología para desarrollar un proyecto expositivo en la antigua Estación

Yarumito

Según lo reseña José Ignacio Roca (s.f.) (como se citó en Dever Restrepo & Carrizosa, 2000) la exposición “es un texto, es decir, un mensaje que se expresa en terminos visuales”, en este orden de ideas se puede afirmar que un proyecto expositivo es aquel que tiene como fin la comunicación visual, audiovisual y espacial de colecciones, objetos y conocimientos, que bien pueden ser de contenido historico, patrimonial, artistico, cultural, entre otros, para llevar un mensaje a un publico determinado; dentro del proceso de estructuración de estos espacios Ramirez (2012) asegura que “el diálogo entre las diferentes fuerzas que conforman un proyecto expositivo (obra, espacio, espectador, museografos, artistas y curadores) es definitivo para la definición del diseño museográfico y las técnicas de exhibición”; estos elementos conforman un todo en función de garantizar que el mensaje o reflexión que plantean los artistas y sus obras, llegue al receptor, generando una comunicación intima entre el usuario o visitante del lugar y las piezas u objetos de la exposición.

Teniendo claro los anteriores conceptos sobre los proyectos de exposicion y su importancia, se procede a desarrollar una posible metodologia para formalizar estos proyectos, tomando como base la *metodologia museografica* propuesta por Victor del Valle (2018) en su proyecto

monografico *Una mirada a la museografía del Museo de Ciencias Naturales de la Salle entre los años 2007 al 2016 y su proyección al año 2019* (2018).

Metodología para proyectos de exposición en la Estación Yarumito:

Idea – Propuesta tema

Este punto se desarrolla según las propuestas de exposición que lleguen sea de artistas articulados a la Casa de la Cultura de Itagui o los artistas independientes del municipio o de otras ciudades, que quieran hacer uso de este espacio para exhibir sus trabajos.

Conformación de equipo de trabajo

Se puede conformar un equipo de trabajo entre varios profesionales en artes visuales y los administradores de la Estación, quienes seleccionaran la propuesta estableceran los objetivos del proyecto de exposición y se delegan funciones de investigación, creación y educación. Si el artista posee una investigación previa se debe evaluar dicho estudio y se hacer recomendaciones al respecto. Luego se estructura un cronograma de actividades que permita cumplir sistemáticamente con cada uno de los puntos que estructuran el proyecto de exposición.

Exposición

Los proyectos de exposición se dividen en permanentes, temporales e itinerantes. Para el caso de la antigua estación de Yarumito, puede haber un sala dedicada a exposiciones permanentes y otra dedicada a recibir exposiciones temporales e itinerantes. Para los proyectos de exposiciones permanentes o temporales se deben elaborar dos guiones:

El *guión temático*, “es el que se encarga de darle todo el soporte teórico y contenido a la exposición, al igual propone el corpus de obra sugerido” (Del Valle, 2018); este puede ser elaborado por el propio autor de las obras o por un investigador especialista en los temas.

El *guión museográfico*, es el encargado de estructurar una narrativa espacial, de acuerdo al contenido propuesto en el guión temático y a partir de la organización de los objetos, la selección de los dispositivos museográficos (de exhibición, interacción e inclusión) que pueden ser útiles, y de los apoyos museográficos (Cedulario, imágenes, audios y videos), los cuales dan una idea del diseño, las técnicas y materiales para formalizar el proyecto expositivo (Del Valle, 2018).

Este guión contiene:

1. La planimetría del espacio (...) la cual contiene la disposición de los elementos en el espacio, la señalización del recorrido sugerido, la circulación, el diagrama de iluminación y sus especificaciones técnicas, al igual que el eléctrico y las salidas de emergencia que están ligados a los protocolos de seguridad.
2. La planimetría de los dispositivos museográficos con las especificaciones técnicas de construcción, en caso de ser un dispositivo enfocado a la realidad aumentada debe contener el diagrama de flujo de funcionamiento.
3. El corpus de obra definitiva, todas las piezas, objetos u especímenes que harán parte de la exposición con sus respectivas cedulas pie de objeto y especificaciones de montaje.
4. El Diseño de todos los apoyos museográficos (Cedulario, imágenes, audios, videos, aplicaciones RA, entre otras), con sus respectivas especificaciones técnicas de fabricación y montaje. (Del Valle, 2018, pág. 99)

El *guión curatorial*, se utiliza mas que todo en exposiciones temporales e itinerantes, en este guión se desarrolla la estructura del proyecto expositivo que esta compuesto por el título, introducción, justificación, objetivos de la exposición, ejes temáticos, el corpus de obra definitivo y la planimetría de la ubicación de los objetos y piezas en el espacio de la Estación.

Elaboracion de prácticas educativas

Se trata de las actividades que se derivan de los contenidos planteados en la exposición; una vez termine el montaje y se abra la exposición al público en la Estación, se definen y programan estas actividades en base a lo estipulado en los guiones.

Montaje

En esta fase es donde se materializan todas las ideas contempladas en el proyecto de exposición, se ubican todos los dispositivos y apoyos museograficos conforme fueron diagramados en el guión museografico o el guión curatorial, y se lleva a cabo el montaje de las obras y asi dejar todo listo para la apertura de la exposición.

Conservación

Es el proceso de supervisión y mantenimiento preventivo que se realiza a los elementos del montaje con el fin de garantizar el buen funcionamiento de la exposición durante el tiempo que se prolongue.

Desmontaje

Es el momento donde una vez terminado el tiempo programado para la exposición, se da inicio al proceso de desmontaje de las piezas y objetos de la exposicion y de su debido embalaje, para evitar los riesgos de deterior de las obras expuesta y ser transportadas de manera segura fuera de la Estación.

Plan de mejoramiento

Es la fase final del proyecto donde se sacan las conclusiones derivadas del proyecto de exposicion con el objetivo de formular mejores estrategias para estructurar proyectos expositivos que impacten y atraigan cada vez mas público visitante a la Estación Yarumito.

Conclusiones

La antigua Estación Yarumito del ferrocarril es un bien inmueble que increíblemente ha perdurado por más de 100 años, dentro de los cuales estuvo en operación algo más de 70 años con diferentes empresas ferroviarias: Ferrocarril de Amagá, Ferrocarril de Antioquia y Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Esta experiencia investigativa permitió conocer algo más que la historia de un bien patrimonial, pues al estudiar a fondo la historia del sistema ferroviario y su impacto social, económico y cultural, se puede conocer una parte valiosa del devenir histórico del departamento de Antioquia y del municipio de Itagüí, y el pensamiento visionario que tuvieron nuestros antepasados al enfocar sus esfuerzos en la construcción del sistema férreo que traería el progreso a la región.

La Estación Itagüí es un referente de memoria colectiva e identidad, por la importancia que tuvo este bien ferroviario dentro de las dinámicas sociales y económicas del sector de Yarumito y del municipio de Itagüí desde 1911 hasta finales de la década de los ochenta; sin embargo, mediante este proyecto monográfico se pudo comprobar que no existe un acervo documental de instituciones oficiales o de medios locales donde se pueda encontrar información puntual acerca de la historia de la estación férrea de Yarumito durante sus años de actividad. A raíz de este vacío histórico, se agrupan en este proyecto algunas fuentes bibliográficas, varios datos e información que se encontraban dispersos y se incluyen algunos testimonios de actores sociales a fin con la Estación, para concebir una fuente bibliográfica confiable a la cual las personas pueden acudir en busca de información más completa y acertada acerca de este bien patrimonial, y así contribuir a recuperar un fragmento de la historia de Itagüí, desconocida por gran parte de la comunidad actual, y de los ferrocarriles en el territorio antioqueño.

Al tomar como objeto de estudio un bien declarado patrimonio cultural de la nación, hubo la necesidad de estudiar algunos instrumentos e instituciones internacionales para conocer los criterios y consideraciones que estos proponen en pro de la protección, conservación, gestión y transmisión del patrimonio cultural para luego contrastarlo con el compendio de políticas culturales de la legislación colombiana, que tienen como propósito la salvaguarda de este patrimonio en el territorio. Esto permitió que el investigador conociera más del marco normativo vigente y la evolución de las instituciones encargadas de proteger el patrimonio en el país, las cuales actualizan su manera de proceder según van cambiando las consideraciones globales con respecto al patrimonio cultural.

Los bienes culturales cuentan con un compendio de políticas para su debida protección, conservación y divulgación, políticas que en el papel se ven solidas pero que en un país como Colombia no brindan las suficientes garantías de su cumplimiento. Esto se evidencia en el conjunto de las estaciones del ferrocarril, que a pesar de tener la declaratoria como Bien de Interés Cultural, muchos de estos bienes están en precarias condiciones o en total abandono, y ni modo de hablar de los demás bienes de la infraestructura ferroviaria como las locomotoras, vagones, puentes de metal, talleres, viaductos, entre otros, los cuales contienen la historia de esta gran gesta nacional, pero no son contemplados por el Estado como patrimonio cultural nacional y al día de hoy se encuentran siendo carcomidos por el óxido y la maleza vegetal. Hasta hace algunos años la Estación Yarumito se encontraba en la misma situación, sin embargo conto con la fortuna de ser tenida en cuenta por el PNREF y de ser recuperada y restaurada lo que ha contribuido en gran medida a recuperar y preservar su memoria histórica.

En el presente el espacio de la Estación está pensado con otra funcionalidad, que aunque muy diferente a su papel en la operación de los trenes, sigue teniendo una razón social. Ahora su significación cultural además de considerar el valor histórico, estético y simbólico de esta edificación, está dada por las actividades artísticas y culturales que se lleven a cabo en este espacio, con base a esto se propone dentro del proyecto la proyección de este bien cultural como un espacio expositivo, aplicando las herramientas museográficas y conocimientos en Artes Visuales en una iniciativa para activar y concebir un espacio más apropiado para la divulgación de diferentes contenidos educativos, históricos, patrimoniales, artísticos y culturales.

En esta experiencia fueron estudiados los diferentes requerimientos técnicos y legales para intervenir este bien patrimonial y acondicionarlo como espacio expositivo, de esta manera se puede concluir que es una propuesta viable e incluso es factible de materializar. Un espacio de estas características y con la organización planteada en el contenido sería único, profesional y tendría gran impacto, ante la ausencia de museos y galerías para exponer en el municipio de Itagüí.

la Estación como espacio cultural de difusión de conocimiento tiene éxito en la medida en que las comunidades asociadas se apropien de este, en especial la comunidad del barrio Yarumito, donde tuvo su origen, pues fue la más involucrada con el sistema de los ferrocarriles, y que con la desaparición de estos, vio perdido este espacio por muchos años; a pesar de esto, en el presente es una de las principales encargadas de preservar este bien cultural, quedando bajo su responsabilidad la tarea de transmitirlo a las nuevas generaciones para que reconozcan este espacio como un referente de su identidad.

Referencias Bibliográficas

- Diccionario de Arquitectura y Construcción. (s.f.). *Definición de cubierta a cuatro aguas y conceptos relacionados*. Obtenido de Diccionario de Arquitectura y Construcción:
<http://www.parro.com.ar/definicion-de-cubierta+a+cuatro+aguas>
- Agencia de Noticias UN. (2015). Proceso de construcción de los muros de tapia. [Figura].
<http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/tapia-pisada-tecnica-que-se-resiste-a-desaparecer.html>
- Alcaldía de Itagüí. (2015). *Población*. Obtenido de Alcaldía de Itagüí:
<https://www.itagui.gov.co/anuarioitagui/poblacion.html>
- Alcaldía de Itagüí. (2015) Estación Yarumito luego de su restauración. [Figura]. Recuperado de
https://www.itagui.gov.co/sitio/ver_noticia/la-estacion-de-ferrocarril-de-itagui-vuelve-a-la-vida
- Alvarez, V. A. (29 de julio de 2018). Sudor y sangre dejó el tren en Yarumito. *El Colombiano*. Obtenido de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/sudor-y-sangre-dejo-el-tren-en-yarumito-HF9070449>
- Alvarez, V. A. (29 de julio de 2018). Antigua Estación Itagüí del ferrocarril s.f. [Figura]. *El Colombiano*. Obtenido de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/sudor-y-sangre-dejo-el-tren-en-yarumito-HF9070449>
- Anónimo. (s.f.). Casa campesina en Riosucio, Caldas. [Figura]. Recuperado de
<https://www.pinterest.se/pin/489203578245235996/>
- Anónimo. (s.f.). Vista de panel de madera rodante. [Figura]. Recuperado de
<https://co.pinterest.com/pin/210472982560155842/>

Anónimo. (s.f.). Paneles rodantes en forma V. [Figura]. Recuperado de

<https://co.pinterest.com/pin/310678074267286621/>

ArchiExpo. (s.f.). Vitrina de forma rectangular y con base centrada rectangular. [Figura].

<http://www.archiexpo.it/prod/italvetrine/product-64267-267816.html>

Atehortua, C. H., Gaviria Rios, C. L., Luján Villegas, L. O., Parra Sierra, E., & Escalante

Muñoz, D. (2017). *¡Entre campesinos obreros y emprendedores! Hitos y huellas de la historia del desarrollo económico del Aburrá Sur 1881-1992*. Medellín: Cámara de Comercio Aburrá Sur.

Bravo, J. M. (1993). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Editores Antioqueños.

Casado, D. (2013). *La construcción con tierra cruda: el adobe y la tapia*. Obtenido de

SitioSolar.com: <http://www.sitiosolar.com/la-construccion-con-tierra-cruda-el-adobe-y-la-tapia/>

Corporación CIPAS. (s.f.). *Bienes de Interés Cultural de Itagüí, Estación Yarumito*. Recuperado

de Bienes Patrimoniales de Itagüí: <https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>

Corporación CIPAS. (s.f.). Antigua Estación Yarumito del ferrocarril año 2013. [Figura].

Recuperado de Bienes Patrimoniales de Itagüí: <https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>

Corporación CIPAS. (s.f.). Ficha de inventario del PNREF, Ministerio de Cultura, año 2013.

[Figura]. Recuperado de Bienes Patrimoniales de Itagüí:

<https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>

Corporación CIPAS. (s.f.). Antigua Estación Yarumito del ferrocarril año 2013. [Figura].

Recuperado de Bienes Patrimoniales de Itagüí: <https://patrimoniositagui.jimdo.com/31-estaci%C3%B3n-yarumito/>

De la Calle, B. (1911). Medellín 1911. Locomotora del Ferrocarril de Amagá. [Figura].

Recuperado de <http://www.viztaz.org/museo/expo/transporte.html#all>

Del Valle, V. M. (2018). *Una Mirada a la Museografía del Museo de Ciencias Naturales de la Salle Entre los Años 2007 al 2016 y su Proyección al Año 2019*. (Monografía de grado).

Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano.

Dever Restrepo, P., & Carrizosa, A. (2000). *Manual básico de montaje museográfico*. Obtenido de ILAM docs: <https://ilamdocs.org/documento/2927/>

El Blog de la Escuela de Arte La Palma. (2015). Bases para soporte de objetos escultóricos.

[Figura]. Recuperado de

<http://escueladeartelapalma01.blogspot.com/2015/10/exposicion-arte-y-oficio-en-la-escuela.html>

El Colombiano. (11 de diciembre de 2015). Itagüí analiza si recibe en comodato estación

Yarumito del tren. *El Colombiano*. Recuperado de

<http://www.elcolombiano.com/antioquia/estacion-itagui-para-no-olvidar-el-tren-del-progreso-EL3269116>

EL TIEMPO. (17 de julio de 1992). Murieron los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *EL*

TIEMPO. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-159677>

Fundación ILAM. (octubre de 2017). *Los Diversos Patrimonios*. Recuperado de

<http://www.ilam.org/index.php/es/buscar?q=patrimonio+cultural>

- Fundación ILAM. (Febrero de 2018). *El Patrimonio, su definición, gestión y uso*. Recuperado de <http://www.ilam.org/index.php/es/buscar?q=patrimonio+cultural>
- Gray, C., & Julian Malins. (1993). Procedimientos / Metodología de Investigación para Artistas y Diseñadores. *The Centre for Research in Art & Design, Gray's School of Art, Faculty of Design, The Robert Gordon University, Aberdeen, Scotland, UK.*, 6.
- Hernandez, C. P. (julio de 2018). *Estaciones del ferrocarril en el siglo XX, estilos e influencias*. Obtenido de Revista Credencial Historia. Publicación digital de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Banco de la República: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/las-estaciones-del-ferrocarril-en-el-siglo-xx-estilos>
- Hoyos, G. M., & Molina, A. M. (1994). *Historia de Itaguí*. Medellín: Ediciones Gráficas.
- Latorre, G., & Cisneros, F. J. (1924). *Francisco Javier de Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia. Reseña histórica*. Medellín: Empresa Ferrocarril de Antioquia.
- Londoño, L. F. (junio de 1998). *El Ferrocarril de Amagá Desarrollo de la ingeniería antioqueña*. Obtenido de Revista Credencial Historia. Publicación digital de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Banco de la República: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/el-ferrocarril-de-amaga-desarrollo-de-la-ingenieria>
- Lujan, L. O. (2017). De las velas a las telas... Génesis y desarrollo de la próspera "Ciudad Industrial y Comercial de Colombia. En C. H. Atehortua, C. L. Gaviria Ríos, L. O. Luján Villegas, E. d. Parra Sierra, & D. Muñoz Escalante, *¡Entre Campesinos, Obreros y Emprendedores! hitos y huellas de la historia del desarrollo económico del Aburra Sur, 1881 - 1992* (págs. 143-192). Medellín: Litografía Secrea S.A.S.

- Ministerio de Cultura de Colombia. (6 de marzo de 2012). *Ministerio de Cultura e INVIAS suscriben convenio para recuperación de Estaciones del Ferrocarril*. Obtenido de http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Paginas/2012-03-06_47134.aspx
- Ministerio de Cultura de Colombia. (2015). *Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril*. Obtenido de <http://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/investigacion-y-documentacion/plan-nacional-de-recuperacion-de-estaciones-de-ferrocarril/Paginas/default.aspx>
- Ministerio de Cultura de Colombia. (s.f.). *Política para la Gestión, Protección y Salvaguardia del Patrimonio Cultural*. Obtenido de <http://www.mincultura.gov.co/ministerio/politicas-culturales/gestion-proteccion-salvaguardia/Paginas/default.aspx>
- Ministerio de Cultura de Colombia. (2015). Vista de la Estación Cisneros. [Figura]. Obtenido de <http://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/investigacion-y-documentacion/plan-nacional-de-recuperacion-de-estaciones-de-ferrocarril/Paginas/default.aspx>
- Ministerio de Obras Públicas de la República de Colombia. (20 de junio de 1907). Concesión No. 862. *Contrato celebrado con el señor Alejandro Angel para la construcción del Ferrocarril de Amagá*. Bogotá, Distrito Capital, Colombia.
- Nieto, G. C. (2011). El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país. *Apuntes 24 (1)*, 62-75. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>
- Nieto, G. C. (2011). Ubicación de la red férrea nacional por municipios. [Figura]. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>
- Ortega, A. (1923). *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*. Bogotá: Academia de Historia.

- Pinzón, A. (julio de 2018). *Estaciones del ferrocarril en Colombia, 1850-1920*. Obtenido de Revista Credencial Historia. Publicación digital de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Banco de la República. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-343/estaciones-del-ferrocarril-en-colombia-1850-1920>
- Poveda, G. (2010). *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Ramirez, L. F. (2012). Museografía: La exposición como espacio de negociación. Ministerio de Cultura de Colombia, *Museología, curaduría, gestión y museografía* (pág. 142). Bogotá.
- Rodríguez, A. Á. (10 de julio de 2008). *Iluminación en museos y galerías de arte*. Obtenido de Iluminet: <https://www.iluminet.com/iluminacion-en-museos-y-galerias-de-arte/>
- Sierra, E. d. (2017). De campesinos a obreros... Memoria empresarial de La Estrella. En C. H. Atehortua, C. L. Gaviria Rios, L. O. Luján Villegas, E. Parra Sierra, & D. Escalante Muñoz, *¡Entre campesinos obreros y emprendedores! Hitos y huellas de la historia del desarrollo económico del Aburrá Sur 1881-1992* (págs. 193-247). Medellín: Litografía Secrea S.A.S.
- Tabares, L. X. (4 de mayo de 2006). *Yarumito, ya no es estación*. Obtenido de El Mundo.Com: <https://www.elmundo.com/portal/pagina.general.impresion.php?id=18388>
- Tecnolite. (2017). Ejemplo de piezas destacadas mediante iluminación focal. [Figura]. Recuperado de <http://tecnolite.lat/blog/especialistas/como-resaltar-las-obras-de-arte-a-traves-de-la-luz/>
- UNESCO. (1972). Convención Sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural., (pág. 16). Paris. Recuperado de <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>

UNESCO. (2003). Convención Para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial., (pág.

14). Paris. Recuperado de http://www.crespial.org/public_files/files/Convencion-Acuerdo-ReglamentosCRESPIAL.pdf

UNESCO. (s.f.). *Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO*. Obtenido de UNESCO:

<https://whc.unesco.org/es/list/>

Uribe, G. J. (diciembre de 2012). La Estación Medellín y la arquitectura republicana en

Colombia. *ICONOFACTO UPB, Vol. 8 No. 11.*, 96-116. Recuperado de

<https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>

Uribe, G. J. (diciembre de 2012). Estación Medellín 1923 y vista del conjunto de la estación

1930. [Figura]. Recuperado de

<https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>

Uribe, G. J. (diciembre de 2012). Línea consolidada del Ferrocarril de Antioquia. [Figura].

Recuperado de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/2355/2098>

Venado Revit. (2009). Imagen de estructura a cuatro aguas. [Figura].

<http://venadorevit.blogspot.com/2009/04/cubierta-simple-3-y-4-aguas.html>

Yory, C. M. (4 de diciembre de 2009). Del Monumento a la ciudad: Una mirada a la valoración

patrimonial más allá de la Monumentalidad. *esempi di Architettura*, 1-21. Obtenido de

Esempi di Architettura:

http://www.esempidiarchitettura.it/ebcms2_uploads/oggetti_articolo_127_ITA_JNV3fSS

[aYE2eXc59J5x4BFy4Le837TsGxcACVhDL.pdf](http://www.esempidiarchitettura.it/ebcms2_uploads/oggetti_articolo_127_ITA_JNV3fSS_aYE2eXc59J5x4BFy4Le837TsGxcACVhDL.pdf)

Anexos

Anexo A. Formato de entrevista a Javier de Jesús Arboleda

Preguntas

- Cuénteme un poco acerca de usted ¿Qué edad tiene? ¿De dónde viene? Y un poco acerca de su vida.
- ¿Cuál fue su labor en los Ferrocarriles Nacionales?
- ¿Cómo llego a la Estación Yarumito?
- ¿Cómo era la Estación de Itagüí cuando usted llego?
- ¿Cómo era el barrio Yarumito por esos días?
- ¿En que beneficiaba la Estación a los habitantes de Yarumito?
- ¿Qué productos llegaban a la Estación? ¿De dónde? ¿Para quién?
- ¿Considera usted que la Estación beneficio también al resto del municipio de Itagüí?
Si/No. ¿De qué manera?
- ¿Qué costumbres habían en Yarumito entorno a la Estación y al ferrocarril?
- ¿En qué año dejo de funcionar aquella línea férrea, y que repercusiones tuvo el declive y estancamiento de los ferrocarriles en la comunidad de Yarumito?
- ¿Cuál fue el legado que dejó el tren en el barrio Yarumito?
- ¿Qué opina usted acerca de la creación de un espacio expositivo donde se de cuenta del valor histórico de la Estación Yarumito?
- ¿Cómo le gustaría que fuera este espacio?
- ¿Desea añadir algo más?

Anexo B. Formato de Entrevista Hernando de Jesús Pérez Abad

Preguntas

- Cuénteme un poco acerca de usted ¿Qué edad tiene? ¿De dónde viene? Y un poco acerca de su vida.
- ¿Cómo era el barrio por esos días de su juventud, los días en que transitaba el tren?
- ¿Cómo era la Estación de Itagüí del ferrocarril?
- ¿En qué benéfico la Estación a los habitantes de Yarumito?
- ¿Qué cargas llegaban a la Estación? ¿Para quién o quiénes? ¿Y de dónde provenían?
- ¿Qué costumbres surgieron entorno al ferrocarril?
- Hasta que año transitaron los últimos trenes y que consecuencias trajo el declive de los ferrocarriles para la comunidad de Yarumito
- ¿Cuál fue el legado que dejó el tren en el barrio Yarumito?
- ¿Desea añadir algo más?

Anexo C. Formato de consentimiento Informado para Participantes de Investigación

Consentimiento Informado para Participantes de Investigación

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por JORGE ALBERTO CÓRDOBA MARULANDA, estudiante del pregrado Artes Visuales del Instituto Tecnológico Metropolitano. La meta de este estudio es la realización de un texto escrito que dé cuenta del valor histórico y patrimonial de la antigua Estación Yarumito de Itagüí, del ferrocarril.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista. Esto tomará aproximadamente 90 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Si algunas de las preguntas durante la entrevista le parecen incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por JORGE CÓRDOBA MARULANDA. He sido informado(a) de que la meta de este estudio es la realización de un texto escrito que dé cuenta de valor histórico y patrimonial de la antigua Estación Yarumito de Itagüí, del ferrocarril.

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 90 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a su autor JORGE CÓRDOBA al teléfono 311 626 50 37 – 277 14 96.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a JORGE CÓRDOBA al teléfono anteriormente mencionado.

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha