

**El Ferrocarril De Antioquia. El Dispositivo Museográfico Como Agente Activador De La  
Memoria Histórica**

**JAIME ANDRÉS BERMÚDEZ RÍOS**

**Monografía De Grado Para Optar Al Título De Maestro En Artes Visuales**

**Asesor**

**SANTIAGO MESA ROMERO**

**Magister en Antropología**

**ITM. INSTITUCIÓN UNVERSITARIA**

**FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES**

**MEDELLÍN**

**2021**

**El Ferrocarril De Antioquia. El Dispositivo Museográfico Como Agente Activador De La  
Memoria Histórica**

**JAIME ANDRÉS BERMÚDEZ RÍOS**

**Monografía De Grado Para Optar Al Título De Maestro En Artes Visuales**

**ITM. INSTITUCION UNIVERSITARIA  
FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES**

**MEDELLÍN**

**2021**

*Dedicado a mis padres y mi hermana,  
quienes siempre apoyan mis ideas más descabelladas*

## **Agradecimientos**

Agradecer primeramente a mi madre Luz Alba Ríos, mi padre Jaime Bermúdez Múnera y mi hermana Diana Carolina Bermúdez Ríos por apoyarme y acompañarme en este largo proceso. A María Teresa Micali, que con amor y paciencia me acompañó en este proceso. A mis compañeros de trabajo en el Museo de Ciencias Naturales de La Salle, Víctor Del Valle y Carlos Caro por el aprendizaje y la amistad que me ha permitido direccionar este trabajo y también agradecimientos a mi asesor de trabajo de grado, el profesor Santiago Mesa, por realizar con vocación su trabajo y alimentar positivamente mi formación educativa. Gracias a los habitantes del municipio de Cisneros y el Corregimiento de Santiago por su amabilidad y comprensión. A la *Fundación Santiago del Túnel* y a su encargado el señor John Fernando Carmona Guzmán por su acompañamiento y diligencia en apoyo a este trabajo.

## Tabla De Contenido

<b>Resumen</b> .....	7
<b>Introducción</b> .....	8
<b>Planteamiento Del Problema</b> .....	13
<b>Justificación</b> .....	15
<b>Objetivos</b> .....	17
<b>Objetivo General</b> .....	17
<b>Objetivos Específicos</b> .....	17
<b>1. Marco Teórico</b> .....	18
<b>1.1 Patrimonio</b> .....	18
<b>1.2 Preservar Y Conservar. Un Trabajo Para La Museografía</b> .....	20
<b>1.3 El <i>Itinerario Cultural</i> Y Las Relaciones De La Comunidad Con El Entorno</b> .....	22
<b>1.4 Guion Museográfico</b> .....	24
<b>1.5 Ubicación Geográfica</b> .....	25
<b>2. Metodología</b> .....	27
<b>3. El Ferrocarril Como Instrumento De Progreso En El Departamento De Antioquia</b> .....	31
<b>3.1 Las Carrileras: Ventanas Al Futuro</b> .....	31
<b>3.2 Francisco Javier Cisneros y las primeras etapas de la construcción del Ferrocarril de Antioquia</b> .....	33
<b>3.3 Cisneros, Un Hombre Y Un Pueblo</b> .....	39
<b>3.4 Alejandro López Y Su Tesis Sobre El Túnel De La Quebra</b> .....	42
<b>4. El Ferrocarril Y Su Gente. El Valor Del Patrimonio En Cisneros Y Santiago</b> .....	45
<b>4.1 La Idiosincrasia Antioqueña</b> .....	46
<b>4.2 La Identidad Adquirida A Través De La Relación Hombre-Máquina</b> .....	47
<b>4.3 La Herencia Y Los Hijos Del Ferrocarril</b> .....	55
<b>5. El Guion Museográfico</b> .....	57
<b>5.1 De La Idea Al Espacio</b> .....	57

5.2	<b>Imágenes Y Cedulaario</b> .....	58
5.3	<b>Audios</b> .....	65
5.4	<b>Tipografía Y Sus Características</b> .....	66
5.5	<b>Colores</b> .....	67
5.6	<b>Recorrido</b> .....	69
5.7	<b>Iluminación</b> .....	71
6.	<b>Diseño De Dispositivo Museografico Movil</b> .....	73
6.1	<b>Referente</b> .....	73
6.2	<b>El Dispositivo Museográfico Móvil</b> .....	76
6.2.1	<b>Chasis</b> .....	78
6.2.2	<b>Carrocería</b> .....	82
6.2.3	<b>Techo</b> .....	83
6.3	<b>Fuente De Alimentación Eléctrica</b> .....	85
6.4	<b>Sujeción</b> .....	86
6.5	<b>Presupuesto</b> .....	87
7	<b>Conclusiones</b> .....	90
	<b>Bibliografía</b> .....	93
	<b>Anexos</b> .....	96

## Resumen

El departamento de Antioquía posee unas características topográficas que, en su mayoría, significaron un gran reto para su economía. Las altas montañas hicieron de la arriería el transporte de carga por excelencia hasta aproximadamente la segunda mitad del siglo XIX. La fiebre ferrocarrilera no fue ajena a este contexto; con ello, y de la mano de importantes personajes como Francisco Javier Cisneros y Alejandro López, se logra que el departamento de Antioquía salga del atraso al que estaba condenado, trayendo progreso a la región e influenciando la idiosincrasia de esta sociedad.

Ahora bien, en la actualidad aún persiste una necesidad generalizada en comunidades que tuvieron relación directa con el ferrocarril, ya que viven una preocupación constante por conservar tanto el patrimonio material como el inmaterial aportado por el Ferrocarril de Antioquía. Un ejemplo de ello es el municipio de Cisneros y el corregimiento de Santiago. Así pues, dentro de este proyecto de investigación se plantea el diseño de un dispositivo museográfico itinerante que sirva como espacio de discusión y aprendizaje entorno de la conservación del patrimonio cultural en el territorio.

*Palabras clave:* Ferrocarril de Antioquia, patrimonio, modernidad, museografía, dispositivo, guion y exposición.

## Introducción

El Ferrocarril de Antioquia fue uno de los ejes de progreso para el departamento de Antioquia, su funcionamiento abre la economía y de esto derivan transformaciones que modifican la cultura local. Esto no es en vano, debido a lo empinado del paisaje antioqueño, era una odisea el mover mercancía tanto dentro como fuera del territorio, lo que desemboca en un atraso que era evidente si se comparaba con otras regiones del país. El ferrocarril, trae sobre sus rieles la modernidad que hasta el día de hoy caracteriza al departamento y con ello, se obtiene una transformación profunda de la sociedad en la que ha operado este medio de transporte.

El municipio de Cisneros y el corregimiento de Santiago, jugaron un papel fundamental en la operación de esta empresa. Sus habitantes fueron actores directos en la transformación del territorio y sus costumbres; sus vidas, generalmente estaban (y en muchos casos aún están) marcadas por el movimiento ferrocarrilero, es ahí, donde nacen historias y recuerdos que hoy conforman la riqueza cultural de estos lugares. Sin embargo, con el progresivo declive del Ferrocarril de Antioquia, su posterior venta a Ferrocarriles Nacionales y finalmente su cese de actividades, el patrimonio mueble comienza a sufrir las consecuencias del olvido y la falta de inversión. El transporte por carretera reemplaza el transporte por riel y las antiguas vías son víctimas de deterioro hasta el lamentable punto en que algunos tramos han sido robados para venderlos por chatarra. También, se están finalizando las obras de Vías del Nus, con la intención de superar la estrecha y peligrosa carretera que se ha venido usando por mucho tiempo. Estas obras, significan grandes cambios, tanto para el territorio como para los habitantes, que, si bien se verán



beneficiados al conectarse de forma efectiva con el centro del departamento, su conciencia respecto al valor del patrimonio ferroviario se puede ver modificada.

Esta investigación, pretende realizar un acercamiento a través del trabajo de campo con la comunidad y el territorio que habitan. Se han realizado trabajos de restauración del patrimonio físico a través de programas de conservación como el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril y con la ayuda de la población, se ha desarrollado un sentido de pertenencia que ofrece una protección activa del bien mueble del ferrocarril. Agregado a esto, algunas personas y entidades han venido trabajando en la educación de la comunidad con respecto al valor y la conservación de su legado y con ello se mantiene vivo el valor simbólico que siempre ha caracterizado la idiosincrasia de los habitantes.

La intención de este trabajo es hacer uso de herramientas que están directamente relacionadas con el desarrollo de actividades museísticas para el diseño de un espacio que permita fomentar el dialogo en torno al tema del Ferrocarril de Antioquia. El dispositivo se plantea como móvil y pretende hacer uso de los rieles para trasportarse y llegar a personas que no viven en centros comunitarios como Cisneros y Santiago. Este dispositivo, también sirve para fomentar el aprendizaje y con ello el turismo por parte de las personas que ven en estos lugares un atractivo destino para la diversión y el descanso, aportando así, a la economía de la región.

Para resolver la pregunta problematizadora que surge de este trabajo, se propone un objetivo principal que es, Diseñar una propuesta museográfica de naturaleza itinerante sobre el Ferrocarril de Antioquia como bien de interés cultural. De este objetivo principal surgen cuatro objetivos específicos que son, identificar aspectos relevantes en la historia del Ferrocarril de

Antioquia que permitan la construcción de una narrativa museográfica que rescate la memoria; determinar la influencia del Ferrocarril de Antioquia en el territorio y sus habitantes a partir del trabajo de campo para la sustentación de una narrativa museográfica; desarrollar un guion museográfico como sustento conceptual de un dispositivo de exhibición y finalmente diseñar un dispositivo museográfico de exhibición e interacción para la divulgación de contenidos sobre el Ferrocarril de Antioquia. De este modo, resultan cuatro ejes temáticos que dan sustento a la investigación:

En el capítulo uno, se hace una revisión historiográfica que da cuenta del proceso social, económico y cultural que atraviesa el departamento de Antioquia. Trata los antecedentes a la construcción del Ferrocarril de Antioquia y la obtención de los recursos a través de la venta del Canal de Panamá y la búsqueda de inversión externa. Resultado de esto el prominente ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros obtiene la consecución del contrato y da inicio a la obra en 1875 cuando se clava el primer riel y se continúa con la construcción del ferrocarril y producto de ello, se da el nacimiento de centros poblacionales que surgen a partir de las necesidades que el ferrocarril requería. También se habla de la tesis del destacado estudiante de ingeniería Alejandro López de la Facultad de Minas de la Universidad de Antioquia, con la cual se logra la construcción del Túnel de la Quiebra de 1926 a 1929; esta fue una obra de ingeniería imponente para su época y gracias a ella se da la estocada final que conectaría de forma eficiente la capital del departamento con el resto del país y el mundo.

En el capítulo dos, se recopila información a través del recorrido por el territorio, la obtención de información a través de canales como la entrevista y la toma de fotografías. Lo que se busca evidenciar, es como el Ferrocarril de Antioquia ha tenido una influencia directa en el

territorio y sus habitantes. Y como, a partir de allí estos interpretan sus realidades. Esto se manifiesta en la apropiación de símbolos que están directamente relacionados con la parafernalia ferroviaria; que incluso, juega un papel de importancia hasta en el proceso onírico de los que vivieron experiencias con el ferrocarril cuando este aun funcionaba del cual surgen recuerdos con altas cargas de nostalgia. Es aquí, donde se analiza el valor que los locales le dan a su patrimonio y como estos se relacionan con su contexto.

En el capítulo tres, se propone un guion museográfico como soporte a la idea que se quiere compartir. Este se desarrolla con los conocimientos logrados en los capítulos anteriores y a partir de allí se trabaja en tres ejes temáticos que son Santiago, Túnel de la Quebra y Cisneros, los cuales son temas que presentan la posibilidad de crear un recorrido no lineal y con ello desaparece la línea de tiempo. El material gráfico se presenta como una muestra tentativa la cual se obtiene del repositorio virtual de la BPP e imágenes obtenidas a partir del archivo fotográfico de la Fundación Santiago del Túnel; los audios se obtienen de las grabaciones resultado de las entrevistas. Agregado a esto, se hace una lista de cedulario, tipografía y fuentes que aportan al carácter funcional y estético de la muestra.

Y para finalizar, el capítulo 4 pretende dar conclusión al trabajo con la presentación de un diseño de dispositivo museográfico móvil, que servirá de soporte para la realización de la muestra. Aquí se presentan los planos del artefacto acompañados de sus medidas y materiales y aspectos técnicos. Se anexan ilustraciones que pretenden ofrecer un apoyo visual al capítulo y para concluir, se crea un presupuesto que pone de manifiesto los materiales necesarios, su cantidad y su valor en el mercado para la fecha de propuesta de este trabajo. Este capítulo se trabaja con base en la

experiencia adquirida por el autor gracias al desarrollo de actividades museográficas en el Museo de Ciencias Naturales de La Salle

## Planteamiento Del Problema

La memoria histórica es fundamental dentro de las sociedades humanas; a partir de ella, logramos componer la estructura organizacional que vivimos en el presente y la que proyectamos para el futuro; por lo tanto, la amnesia histórica representa regresiones en el avance de las sociedades y resulta ser contraproducente cuando se quiere crear una identidad a partir de las experiencias pasadas. Así pues, dentro del marco de este trabajo, se encuentran focos comunitarios que de alguna forma han interactuado con la antigua empresa del Ferrocarril de Antioquia. Se realiza una labor investigativa, que da cuenta de la importancia de esta empresa tanto en el desarrollo del departamento, como de la nación, y a su vez, del carácter y simbolismo de nuestra sociedad.

No obstante, la maquina adquiere un importante valor en el relato no solo historiográfico sino también en el imaginario comunitario (Jaramillo, 2017), lo que evidentemente resalta la existencia de una memoria histórica inserta en estas comunidades, aunque, como es natural, esta se deteriora con el tiempo y es aquí donde el relato histórico juega un papel fundamental en las nuevas generaciones. Este es el caso de las estaciones del ferrocarril que al día de hoy se mantienen en pie, tanto en el municipio de Cisneros como en el corregimiento de Santiago, municipio de Santo Domingo y perteneciente al departamento de Antioquia, las cuales estuvieron mediadas por el gran logro que significó para la ingeniería colombiana la construcción del Túnel de la Quebra y que inició su funcionamiento en 1929. Hoy, las estaciones y el túnel son parte de las dinámicas sociales y culturales del lugar, que luchan por mantener vivo el legado heredado del Ferrocarril de Antioquia y que hace parte su vida cotidiana.

La imagen del progreso siempre trae consigo nuevas dinámicas que influyen directa o indirectamente en los territorios y sus habitantes. Un claro ejemplo de ello es el proyecto Vías del Nus, el cual, consta de la construcción de nuevas vías asfaltadas que mejorarían la comunicación de la ciudad de Medellín con importantes puertos nacionales. Este tipo de proyectos dan pie para la modernización de municipios con una idiosincrasia anquilosada en sus antiguas practicas económicas, sociales y culturales. A partir de aquí, conviene preguntarse: ¿Cómo se puede condensar el valor histórico y social a través de un dispositivo de exhibición que permita generar nuevos discursos en torno al Ferrocarril de Antioquia? Para ello, se acude al campo de la museografía, en donde los dispositivos museográficos, respaldados por una eficaz labor investigativa, resultan ser elementos productivos a la hora de conservar y compartir los conocimientos generados a partir de los vestigios materiales e inmateriales que aporta el Ferrocarril de Antioquia.

## **Justificación**

Los museos han jugado un papel clave cuando de conservación del patrimonio histórico y simbólico se trata, para esta labor se han valido de dispositivos museográficos que se acompañan de un antecedente investigativo para fortalecer el contenido que se quiere ofrecer, logrando un intercambio de saberes entre el objeto y el observador. Con base en esto, resulta pertinente la conceptualización y diseño de un dispositivo museográfico itinerante que permita conservar la memoria histórica en las comunidades que tienen relación territorial con el Ferrocarril de Antioquia.

El municipio de Cisneros, alguna vez fue un punto de confluencia comercial y social importante en el contexto nacional, su ubicación estratégica sirvió para que el antiguo caserío de El Zarzal se desarrollara de forma acelerada y se terminara por constituir el municipio de Cisneros. El fin de la industria ferrocarrilera significa un cambio brusco para los habitantes de la región y sus municipios.

Teniendo en cuenta los cambios generacionales, la paulatina degradación de la memoria histórica y los cambios estructurales en el territorio, posiblemente se haga necesaria la aplicación de constantes programas pedagógicos que alimenten no solo el valor histórico y patrimonial del que hacen parte, sino también, la memoria simbólica que genera características únicas y diferenciadores entre una comunidad y otra. Más aun, con los nuevos desarrollos que se están presentando en cuanto a la comunicación terrestre, es notable que las comunidades aledañas a tales proyectos presentaran cambios en sus dinámicas de socialización.

Así, resulta tentadora la propuesta de una herramienta comunicativa móvil que permita crear ejercicios de reactivación de la memoria como respuesta a las necesidades de conservación y conocimiento que rodean al Ferrocarril de Antioquia y su patrimonio físico y simbólico. Esto, partiendo desde las bases teóricas que ofrece la museología y la museografía, tanto para la conceptualización de la idea, como para el desarrollo de un diseño de prototipado que resulte pertinente para el desarrollo de los objetivos de este proyecto.

Por ende, el papel del museo y sus prácticas, las cuales se han venido alimentando a través de la experiencia adquirida en el quehacer de sus actividades, ofrecen al investigador todas las herramientas para trabajar de forma asertiva en el carácter pedagógico de este dispositivo en relación a la comunidad que habita los sectores implicados.

Ahora bien, este trabajo se realiza a través de los conocimientos adquiridos en el programa de Artes Visuales basándose, como se ha mencionado, a partir de las herramientas tomadas de la museografía. Por ello, el alcance en esta entrega se limita a esos conocimientos y el diseño formal del dispositivo se basa en la experiencia adquirida por el investigador apoyado en valor del que hacer de actividades museográficas. Los aspectos técnicos puramente basados en la ingeniería se reservan para una segunda parte de este trabajo.



## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Diseñar una propuesta museográfica de naturaleza itinerante sobre el Ferrocarril de Antioquia como bien de interés cultural.

### **Objetivos Específicos**

1. Identificar aspectos relevantes en la historia del Ferrocarril de Antioquia que permitan la construcción de una narrativa museográfica que rescate la memoria.
2. Determinar la influencia del Ferrocarril de Antioquia en el territorio y sus habitantes a partir del trabajo de campo para la sustentación de una narrativa museográfica.
3. Desarrollar un guion museográfico como sustento conceptual de un dispositivo de exhibición.
4. Diseñar un dispositivo museográfico de exhibición e interacción para la divulgación de contenidos sobre el Ferrocarril de Antioquia.

## 1. Marco Teórico

### 1.1 Patrimonio

En La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972. Establece un claro interés en cuanto a conservación y protección del patrimonio cultural cuando considera “que ciertos bienes del patrimonio cultural y natural presentan un interés excepcional que exige se conserven como elementos del patrimonio mundial de la humanidad entera” (UNESCO, 1972). Los efectos de esta Convención consideran, en cuanto a monumentos, “obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia” (UNESCO, 1972). Es importante tener en cuenta que el patrimonio no es solamente el físico, sino también el simbólico e intelectual, el cual, presenta constantes transformaciones a la vez que habitan sus territorios y adquieren experiencias nuevas a partir de su memoria histórica. Esto lo pone presente German Jaramillo en *El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia como escenario de creaciones y representaciones: una apuesta a su activación* cuando comenta que:

Las apropiaciones como procesos de legitimación social del patrimonio cultural, y las significaciones como sus formas de representación y creación simbólica, sellan la brecha entre el discurso estático y oficial del patrimonio y as versiones locales del imaginario social, que, como creación y proceso cultural, son sujetos de constante renovación, y amplían el espectro y la dimensión del objeto patrimonial al escenario de la legibilidad social (Jaramillo, 2017, p. 149).

Aunque en la Convención Para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial celebrada en Paris el 17 de octubre del 2003, define en su Artículo 2 al patrimonio inmaterial así, “Se entiende por “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” (UNESCO, 2003). Además, aclara la importancia del patrimonio inmaterial dentro de las dinámicas sociales de toda comunidad, “Considerando la importancia que reviste el patrimonio cultural inmaterial, crisol de la diversidad cultural y garante del desarrollo sostenible (...)” (UNESCO, 2003).

En este orden de ideas, podemos advertir la importancia tanto de los despojos físicos como de la herencia simbólica en la búsqueda de identidad y la conformación de características diferenciadoras. Con la operación del Ferrocarril de Antioquia es evidente que hubo transformaciones sociales, culturales, políticas y económicas.

En esta forma Antioquia otorgaba una vez más su aporte a la Nación, entregando lo que para su raza y durante casi un siglo, fue su símbolo más vibrante y más visible de la pujanza de su pueblo, de su empeño, su tesón, la escuela de la vida para muchísimos de sus hijos y el curso de pos-grado más útil que Universidad alguna diera para sus ingenieros, forjadores de empresa y motores de desarrollo (Bravo, 2013, p. 163).

## 1.2 Preservar Y Conservar. Un Trabajo Para La Museografía

La definición de museografía tiene actualmente múltiples interpretaciones, aunque todas estas apuntan al mismo contexto dentro de la *praxis* de una labor museística. Esto dice el ICOM cuando afirma que:

Actualmente, la museografía se define como la figura práctica o aplicada de la museología, es decir el conjunto de técnicas desarrolladas para llevar a cabo las funciones museales y particularmente las que conciernen al acondicionamiento del museo, la conservación, la restauración, la seguridad y la exposición (ICOM, 2010).

Existen otras definiciones para este término; el cual, ha venido tomando cada vez más fuerza. Para la Real Academia española, el termino museografía se entiende en el sentido amplio de la palabra cuando dice “conjunto de técnicas y practicas relativas al funcionamiento de un museo” (RAE). Aunque las definiciones anteriormente citadas apuntan a que la museografía es una práctica que está íntimamente relacionada con la museología.

Podemos ir más allá y encontrar definiciones que explican a fondo el carácter funcional del término. Luis Alonso Fernández (1999) condensa el término museografía de la siguiente forma:

La museografía trata diversos aspectos, desde el planteamiento arquitectónico de los edificios a los aspectos administrativos, pasando por la instalación climática y eléctrica, de las colecciones. Las actividades propias de la museografía son de carácter evidentemente técnico, afectando de modo fundamental el continente de los museos; y al contenido desde el punto de vista más literalmente físico y material (Fernández, 1999, p. 34).

Se entiende la museografía, como un mecanismo del que se vale la museología para llevar el contenido de forma rápida y eficaz al visitante, este contenido está respaldado por una labor

investigativa que se ha realizado con anterioridad. Paula Denver Restrepo y Amparo Carrizosa (2011) explican de forma acertada el amplio panorama de la museografía en *Manual básico de montaje museográfico* cuando dicen:

La museografía da carácter e identidad a la exposición y permite la comunicación hombre/objeto; es decir, propicia el contacto entre la pieza y el visitante de manera visual e íntima, utilizando herramientas arquitectónicas y museográficas y de diseño gráfico e industrial para lograr que éste tenga lugar (Denver y Carriosa, 2011, p. 1).

Así, la museografía vigila con especial cuidado que el mensaje que se quiera transmitir llegue tal y como se propone dentro de un guion museológico, otorgándole al visitante la información deseada. Continúan más adelante:

Se trata de la puesta en escena de una historia que quiere contar el curador (a través del guion) por medio de los objetos disponibles (la colección). Tiene como fin exhibir el testimonio histórico del ser humano y de su medio ambiente para fines de estudio y/o deleite del público visitante (Denver y Carriosa, 2011, p. 1).

La museografía se encarga de conservar y exhibir objetos a partir del uso de dispositivos que interactúan con el objeto de que resguardan y el visitante, es decir, funge como mediador entre uno y otro. El dispositivo debe estar pensado según las necesidades presentes, así se asegura un entorno dinámico que cumple su función expositiva de forma correcta. A la hora de trabajar con dispositivos que operan en espacios al aire libre se deben tener en cuenta los factores que van a rodear a dicho elemento, tal y como lo explican García, Rodríguez y Blázquez (2019):

Entorno circundante. La ubicación geográfica en contextos urbanos, rurales o parajes naturales plantea problemas específicos para el patrimonio expuesto. Hay que considerar

factores como los climáticos, la flora y la fauna, las fuentes de contaminantes e incluso la incidencia de factores como las fuerzas físicas directas, el robo o el vandalismo (García *et al.*, 2019, p. 56).

Así pues, se hace necesario conocer las variables del contexto en que se va a desenvolver el dispositivo museográfico, tener en cuenta la durabilidad de los materiales y como se desenvuelven en ambientes externos, donde la humedad puede jugar malas pasadas; también es imprescindible tener en cuenta la economía y complejidad del diseño, y todo esto pensado en relación con los visitantes que, en una última instancia, son la razón de ser del dispositivo museográfico.

### **1.3 El *Itinerario Cultural* Y Las Relaciones De La Comunidad Con El Entorno**

En este trabajo se hará énfasis en las dinámicas sociales que surgieron y se desarrollaron como producto de la puesta en marcha de Ferrocarril de Antioquia. Para ello, haremos uso de un recurso que se acopla de forma efectiva con el tema planteado, hablo de, *Itinerario Cultural* (2008), el cual ha sido creado y presentado por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS. Antes que nada, es pertinente manifestar que los Itinerarios Culturales son el:

Fruto del desarrollo de las ciencias de la conservación del patrimonio, el concepto de Itinerario Cultural evidencia la evolución de las ideas respecto a la visión de éste, así como la importancia creciente de los valores del entorno y de la escala territorial, y pone de manifiesto la macro estructura del patrimonio a diferentes niveles (ICOMOS, 2008, p. 1).

La experiencia e interacción simbólica pasan a ser un elemento con valor cinético, que está sujeto a cambios constantes por su relación intrínseca con el tiempo y el lugar. El patrimonio adquiere un valor vivo. Jaramillo a través del Itinerario Cultural toca este tema:

En este repensar las prácticas patrimoniales, la historia deja de ser un asunto exclusivo del pasado, de nostalgia y evocación de los hechos representativos, y pasa a ser un asunto vivo de legitimación social que se construye en los relatos que tienen pervivencia y significación. Así es posible encontrarnos a veces con una mezcla de vivencias a la manera de mitos y realidades que están amparados por una versión humanizada del patrimonio como un asunto existencial y no propiamente como un préstamo del pasado (p. 149).

Existe evidencia que da cuenta de las dinámicas sociales que se desarrollaron en torno de al funcionamiento del ferrocarril en Colombia, solo por mencionar algunas podemos poner de ejemplo la obra *El viaje* (1947) de Álvaro Mutis, en donde cuenta las experiencias vividas en su labor como maquinista; otro ejemplo de ello es la música carrilera, la cual, vio su desarrollo dentro de un entorno ferrocarrilero. Así lo explica Restrepo (s. f.) cuando dice:

El término lo empleaban los paqueteros para indicar la clase, el estilo musical que les interesaba llevar a los pueblos a donde viajaban en ferrocarril para vender en la estación misma su mercancía y repartirla a través de las fondas abiertas a la orilla de los viejos caminos de herradura (p. 69).

Así pues, podemos dar por sentado que, alrededor de un elemento como la máquina locomotora, que en este caso funge como motor de progreso, que a su vez significó la llegada de la modernidad a gran parte del territorio nacional, existe toda una serie de procesos rizomáticos que se transforman y se heredan de diferentes formas con el tiempo. En unas comunidades se

conserva mejor que en otras el valor del patrimonio tanto físico como simbólico; en este caso, los habitantes de municipios como Santiago y Cisneros, luchan por la preservación de su idiosincrasia, la cual, está basada en la industria ferrocarrilera que un día hizo de estos, importantes lugares, dentro del panorama económico, social y cultural de la nación.

#### **1.4 Guion Museográfico**

El desarrollo de un guion museográfico que servirá de soporte conceptual al dispositivo que se propone. Antes que nada, según la RAE (2018) se entiende por guion a: “Escrito en que breve y ordenadamente se han apuntado algunas ideas o cosas con objeto de que sirva de guía para determinado fin” (RAE). Por ende, es correcto considerar al guion como el camino que nos llevara a la realización de un objetivo de forma eficiente. Cuando hablamos de un guion museográfico (no se debe confundir con el guion museológico) estamos hablando de la materialización y organización de ideas en un espacio determinado, funge este tipo de guion como un intermediario entre el contenido conceptual y la formalización física del valor de la idea. En pocas palabras, se puede entender de la siguiente manera:

Guion museológico = concepción de la idea

Guion museográfico = realización de la idea

Alejandra Jaimes Mosco, en su libro *Curaduría interpretativa. Un modelo para la planeación y desarrollo de exposiciones* (2018), toma una cita muy acertada de Miguel Madrid (1995) en lo que se refiere al significado del guion museográfico:



El guion museográfico. Es el documento de trabajo en el cual se inscriben los recursos materiales y procedimientos para la realización, desarrollo y presentación —exposición, de los objetos y de las colecciones, la documentación —cedulario y material de apoyo, que servirán para el montaje de cualquier tipo de exposición o museo, los cuales habrán que justificarse con una temática acorde con la denominación de la exposición o del museo y cubriendo los fines didácticos o de información para los usuarios o visitantes, según sus características (p. 17).

### **1.5 Ubicación Geográfica**

La línea del Ferrocarril de Antioquia comprende una extensión total de 320 kilómetros, desde Puerto Berrío, pasando por la ciudad de Medellín y luego se dirige dentro del tramo del Ferrocarril de Amagá hasta el municipio de Jericó, lo que logra unir los dos de los ríos más grandes del país. Esta investigación pretende seleccionar un tramo en específico donde se condensa la idea del trabajo logrando así minimizar el campo de acción.

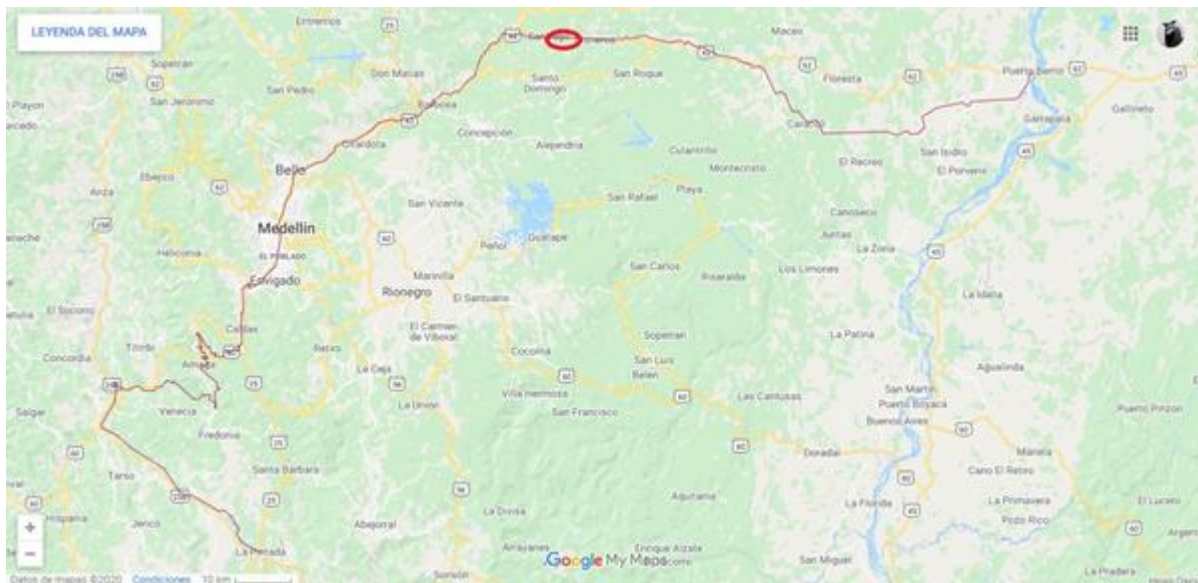
El tramo seleccionado es el Túnel de la Quebra y las poblaciones aledañas que son el municipio de Cisneros y el corregimiento de Santiago, los cuales fueron el epicentro de la operación que significó el unir los dos extremos mediante la construcción de túnel en 1929, esta sección consta de 3.742 metros. Las coordenadas son las siguientes:

1. Municipio de Cisneros: 6°32'18" N, 75°5'19" W
2. Corregimiento de Santiago: 6°32'31"N 75°9'18"W
3. Túnel de la Quebra: 6°32'31"N 75°9'18"W

A continuación, se relaciona el epicentro de la investigación en un mapa:

**Figura 1**

*Mapa de línea férrea del Ferrocarril de Antioquia*



**Nota.** En este mapa se puede observar la línea férrea que va desde el municipio de Puerto Berrio pasando por la ciudad de Medellín, hasta culminar en La Pintada. También, se observa el punto de interés de esta investigación en el ovalo color rojo, el cual abarca el municipio de Cisneros y el corregimiento de Santiago. Adaptada de (Google Maps, 2020).

## 2. Metodología

Este trabajo se presenta en la modalidad de monografía. Su resultado compromete el diseño de un dispositivo museográfico móvil que sirva para la difusión y conservación de la memoria histórico-social en torno a la operación de la extinta empresa del Ferrocarril de Antioquia. El proceso previo a este resultado consta de la recopilación de material pertinente al tema y la viabilidad del dispositivo a partir del trabajo de campo; por ende, se hace uso de la investigación cualitativa como método de trabajo, porque gracias a la naturaleza del tema, se hace idóneo el uso de las características que este modo aporta, porque, como lo expresa Mejía (2004) “Lo que interesa es el mundo social en el que participa el sujeto, el mundo de significaciones en donde el mismo interviene, llenando los significados con su experiencia personal” (p. 279), abriendo las puertas a una inmersión investigativa que parte desde la interacción con el entorno y sus habitantes. Dejando a la interpretación a partir de la recopilación de datos, comparativas de los mismos y obtención de resultados. Desde este punto, se desea articular lo aprendido en función del desarrollo de un dispositivo museográfico que aporte a la protección y conservación tanto del patrimonio físico como de la memoria histórica. Para ello es necesario evidenciar que en el espectador existen “hábitos mentales”, dado que, como lo explica Chirolla (2016) “el establecimiento de hábitos mentales contribuye a la creación de mundos” (p. 41) y como lo cree Denett, estos son una especie de vías por donde circulan los pensamientos.

Es necesario un estudio social de la comunidad en cuestión porque la relación de la máquina locomotora con las comunidades que le rodean termina por generar cambios en la forma como nos

comportamos y cómo interactuamos con los demás; la investigación cualitativa absorbe todos estos elementos de forma natural y permite un correcto análisis de los mismos.

De acuerdo con esto:

Desde la perspectiva que aquí adoptamos, asumir una óptica de tipo cualitativo comporta, en definitiva, no solo un esfuerzo de comprensión, entendido como la captación, del sentido de lo que el otro o los otros quieren decir a través de sus palabras, sus silencios, sus acciones y sus inmovilidades a través de la interpretación y el diálogo, si no también, la posibilidad de construir generalizaciones, que permitan entender los aspectos comunes a muchas personas y grupos humanos en el proceso de producción y apropiación de la realidad social y cultural en la que desarrollan su existencia (Sandoval, 1996, p. 37).

Se busca hacer una delimitación específica en los lugares en los que convergen dinámicas sociales centradas en la operación del Ferrocarril de Antioquia. En este caso, las poblaciones de Cisneros y Santiago, las cuales fueron protagonistas en la construcción del Túnel de la Quiebra; obra que logra unificar la línea férrea que va desde Medellín a Puerto Berrio. La construcción de este, significó un gran avance para nuestra sociedad, dado que se logra sortear las dificultades geográficas que antes se creían imposibles para esta gran empresa.

Hacer una revisión historiográfica completa sobre el tema se hace fundamental, apoyada por el archivo visual y escrito que se obtenga sobre el campo de estudio. Fuentes bibliográficas tanto de la época como contemporáneas con información cuantitativa como lo son registros, mapas, periódicos, revistas, decretos, libros, contratos y datos ya obtenidos; y cuando indagamos en los postulados y teorías de varios investigadores accedemos a datos de orden cualitativo.

También resulta práctico revisar el archivo fotográfico y fílmico disponible sobre el Ferrocarril de Antioquia y los cambios urbanísticos que este trajo a la ciudad de Medellín, el acceso a este se puede hacer a través de archivo fotográfico de la BPP. Todo esto haciendo caso a lo que Sandoval (1996) recomienda, para llevar un correcto orden en el recaudo y tratamiento de la información:

El análisis documental se desarrolla en cinco etapas. En la primera, se realiza el rastreo e inventario de los documentos existentes y disponibles; en la segunda, se hace una clasificación de los documentos identificados; en la tercera, se hace una selección de los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación; en la cuarta, se realiza una lectura en profundidad del contenido de los documentos seleccionados, para extraer elementos de análisis y consignarlos en "memos" o notas marginales que registren los patrones, tendencias, convergencias y contradicciones que se vayan descubriendo; finalmente, en el quinto paso, se realiza una lectura cruzada y comparativa de los documentos en cuestión, ya no sobre la totalidad del contenido de cada uno, sino sobre los hallazgos previamente realizados, de modo que sea posible construir una síntesis comprensiva total, sobre la realidad humana analizada (p. 138).

Se propone el uso de la entrevista como herramienta importante, ya que gracias a estas se pueden obtener los resultados necesarios para responder a la metodología cualitativa que se pretende usar. La realización de las entrevistas corresponde a tres categorías:

1. Estructurada: con la cual se busca obtener las diferencias o similitudes en las respuestas con el fin de cotejar los resultados. Todo dentro del marco estricto de las mismas preguntas.

2. Semi- estructurada: donde se busca la flexibilidad en las preguntas para obtener un estado de respuestas más personalizado.

La realización del diseño del dispositivo museográfico busca apoyo en la creación de un guion museográfico, que permita estructurar y comunicar la base conceptual que soportará el diseño final. Por ende, se acude a la información obtenida durante el proceso de investigación, a partir de allí se realiza la selección de información y a su vez el orden de esta para el desarrollo del discurso que se pretende exponer. Agregado a esto, se hace un estudio y selección de materiales que podrían ser útiles para la formalización del proyecto.

Finalmente, se realizan estudios y diseños que pueden servir para el dispositivo, de los cuales se selecciona el más pertinente a partir de tres ejes fundamentales:

1. Presupuesto
2. Durabilidad y fácil transporte
3. Fácil, económico y de rápido mantenimiento

Con esto, se pretende la obtención de un diseño de dispositivo museográfico que tendrá como tema principal la exposición de dinámicas sociales en torno a este sistema de transporte y, por ende, la preservación de la memoria histórica del territorio. Dentro de las ideas del autor, es que el proyecto traspase las fronteras del papel y se pueda llevar a cabo en un futuro.

### 3. El Ferrocarril Como Instrumento De Progreso En El Departamento De Antioquia

*Es evidente que el agente esencial al desarrollo social, son las vías de comunicación, que llevan a todas partes los productos de la inteligencia y también los del trabajo material.*

Francisco Javier Cisneros

Las nuevas dinámicas comerciales que surgieron a raíz de la independencia de la Gran Colombia dirigen la mirada de la inexperta y recién nacida nación a los modelos sociales y económicos usados en el extranjero. En un principio, se pensó en construir un canal marítimo que conectara el océano pacífico con el mar Caribe en lo que hoy se conoce como el Istmo de Panamá. Las dificultades económicas y tecnológicas de la época representaron el mayor inconveniente, por lo cual, se abandonó la idea y se buscó realizar una conexión interoceánica usando el ferrocarril.

Así, la idea cobra fuerza y, “En 1850 se firmó un contrato, elevado a la categoría de Ley de la Republica entre el gobierno de Colombia y el representante del grupo de los Estados Unidos, para la construcción del Ferrocarril de Panamá [...]” (Bravo, 2013, p. 20). Abriendo las puertas a búsqueda de la industrialización y la consolidación económica de la nación y sus regiones. En vista de las crecientes necesidades, se implanta la *fiebre ferrocarrilera*, la cual sirve como motor económico de la nación; eminentes personajes de la vida política local ven en esta posibilidad la idea del progreso que puede sacar del atraso a regiones con gran potencial económico como ocurrió con el Estado Soberano de Antioquia.

#### 3.1 Las Carrileras: Ventanas Al Futuro

Desde que era Provincia y antes de consolidarse como Estado Soberano, Antioquia siempre se había caracterizado por ser un territorio atrasado con respecto a otras zonas del país; esto,

encuentra su explicación en las características demográficas que hacían del acceso a este territorio una tarea difícil. Su configuración montañosa, concedida por la Cordillera de los Andes, (específicamente por la cordilleras occidental y central), supone el letargo social, económico y cultural que azotó el territorio durante mucho tiempo y que impulso una economía basada en la extracción de minerales. “La explotación minera practicada desde tiempos inmemoriales por los aborígenes y más tarde organizada y mejorada por los españoles, fue una de las actividades tradicionales predominantes en el pueblo antioqueño” (Bravo, 2013, p. 27), ya que, la topografía accidentada no era para nada atractiva a la hora de producir extensas zonas de cultivo o ganadería. La exportación del producto minero también presentaba grandes inconvenientes debido a la inexistencia de carreteras y rieles; y es aquí, donde juega un papel protagónico el arriero, este formidable personaje que ayudado por animales de carga mueve la economía del departamento través de largos y escabrosos caminos. El arriero y el minero surgen como figuras legendarias dentro de un territorio que poco tenía para ofrecer en aquel entonces a la economía nacional. Otros centros urbanos tenían mejores rutas de comercio, lo que les proporcionaba más y mejores recursos.

Esto fue así hasta que los primeros visionarios ven en el camino de rieles la oportunidad de crear conexiones que traigan desarrollo a todo el territorio nacional, gracias a la posibilidad de importar y exportar productos. Antioquia no es la excepción:

El proyecto ferroviario en Antioquia nace cuando el presidente del Estado Soberano de Antioquia, Pedro Justo Berrío, obtuvo la aprobación por parte de la Legislatura de la Ley 78 (Estado Soberano de Antioquia, 1866) que impulsaba la construcción de un camino



carretero o de rieles que conectara a Medellín con algún río navegable (Correa, 2012, p. 152).

La intención, era buscar un río que ofreciera salida al mar y que cruzara el interior de país, por ello “El río Magdalena fue la vía comercial por excelencia hasta las primeras décadas del siglo XX por su navegabilidad a vapor en su parte baja y media, acceso al mar y curso por las cordilleras donde se concentró la mayor parte de la población” (Carrillo et al., s.f., párr. 8). Esto adquiere valor cuando la Asamblea de Antioquia expide la ley 229 de 1873 la cual ordena la construcción de un ferrocarril que debía unir a Medellín con el Río Magdalena y pasando por Barbosa. Pero es en 1866, con la Ley 78, que el Estado Soberano autoriza al Gobierno de Estado para el fomento de un camino de rieles que comunicara a Medellín con un río que fuera apto para la navegación.

### **3.2 Francisco Javier Cisneros y las primeras etapas de la construcción del Ferrocarril de Antioquia**

La construcción del Ferrocarril de Antioquia se vio atravesada por múltiples factores de orden político, social y económico que llevaron a que el primer contrato firmado el 14 de febrero de 1874 con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, el cual se proyectaba a concluir las obras en 8 años, terminara por marcar un tortuoso camino que duraría 55 años hasta la terminación de la construcción del Túnel de la Quebra.

Es importante conocer la historia de este prominente personaje en la historia de Antioquia. Su apellido se hereda en el municipio de Cisneros y se conserva así con orgullo y tradición. Un tema del que hablaremos más adelante. Latorre (1924) nos cuenta su historia:

Nació Francisco Javier Cisneros en la ciudad de Santiago de Cuba, el 23 de diciembre de 1836. Procedía de preclara familia española, de la cual fue vástago ilustre en remota época el eminente estadista Cardenal Francisco Jiménez de Cisneros, Confesor de Isabel de Castilla y Regente del Reino de España a la muerte de Felipe el Hermoso y a la de Fernando el Católico. El fundador de la familia cubana fue Don Pascual Jiménez de Cisneros, militar; y el padre de Francisco Javier, Don Hilario Cisneros y Saco, jurisconsulto de altas prendas (p. 233).

Para el año 1875, se comienza la construcción de un caserío en la rivera del Río Magdalena, con la intención de funcionar como puerto y asentamiento para la estación de ferrocarriles que sería un punto de vital importancia en toda la línea férrea del proyecto. Así comienza el nacimiento del municipio de Puerto Berrío el cual lleva el nombre del gobernante del Estado Soberano de Antioquia, general Pedro Justo Berrío. En el año de 1881 se le declaró municipio y funcionó como estación terminal para el Ferrocarril de Antioquia.

Y así, como un importante acto simbólico el 29 de octubre de 1875 se clava el primer riel, lo que marca un camino de arduas labores a través de la indómita naturaleza que, castiga sin piedad tanto a ingenieros como a obreros.

Este mismo año, llega a Puerto Berrio la primera locomotora a vapor que fuera construida por la *American Locomotive Works* y fue considerada la primera de la empresa; está, contribuyó al movimiento de materiales que serían indispensables para las obras de construcción del ferrocarril. A pesar de las expectativas, no transcurrió mucho tiempo para que surgiera uno de los grandes obstáculos a los que se enfrentó la obra:

Estando en la etapa preliminar de la obra, se desataron la guerra nacional de 1876 y luego las seccionales de Antioquia en 1879 y 1880 que ocasionaron a los trabajos perjuicios de mucha consideración; hubo casos de pérdida total en los mismos y la esperanza de crédito en el exterior se esfumó (Bravo, 2013, p. 27).

A pesar de los inconvenientes generados por los conflictos, se continua con el proyecto teniendo en cuenta las demoras, y el 2 de mayo de 1882 se firma otro contrato en donde se estipulan las fechas en las que se entregaran los tramos de Medellín al 31 de diciembre de 1894 y con posibilidad de extenderlo hasta el año de 1895. Aunado al contrato del 82, llega la locomotora bautizada como al número 3.

El 1 de enero de 1883 se hace la inauguración de la primera línea del ferrocarril que comprende 15 km entre Puerto Berrío y la vereda La Melena, este primer tramo ya había representado grandes impedimentos que afectaban la obra, ya que las características del terreno presentaban dificultades al paso de la línea férrea. Esto, más que un acto de regocijo por el tramo construido implantaba en el imaginario local la idea del progreso por sobre todas las adversidades, con lo que se respiran nuevos aires de valor y se crea una imagen casi mitológica alrededor de la figura del aguerrido Francisco Javier Cisneros, reconocido por lucha política en favor de su patria y su capacidad de hacer frente incluso a las situaciones más adversas.

Cisneros, notorio revolucionario, sorprendido en La Habana por el prematuro alzamiento y perseguido muy de cerca por los agentes del Gobierno, escapó, gracias a su valerosa diligencia, de caer en poder de ellos; se ocultó por algún tiempo en casa de un amigo insospechado y se fugó a poco, descalzo y disfrazado con vulgares ropas de goajiro, a bordo

de un vapor americano, que lo desembarcó a los cinco días en Nueva York, listo para las grandes luchas de la patria (Latorre, 1924, p. 234).

Antioquia no fue ajena a su fama, incluso, se considera que su muerte el 7 de julio de 1898 en el Hotel Winsor en Nueva York ocurrió debido a una enfermedad que adquirió cuando trabajó en el Colombia. Su lucha aquí constaba de mantener dos frentes, uno fue atravesar la indómita naturaleza, el otro, y no menos complejo, fue su lucha contra la renuente y arisca política nacional. En el año 1885, Cisneros rescindió del último contrato y se comprometió a entregar en un plazo de 3 meses las obras que habían sido afectadas por la violencia que significaron las guerras de la época, cumplió el plazo 3 días antes de su entrega programada, el 12 de noviembre de 1885. La obra quedó a cargo del Sr. Baltasar Botero como administrador, esto gracias al Decreto 245. Es Correa (2012) quien hace un resumen más efectivo de la complicada contratación que se llevó a cabo:

Así, los cambios contractuales abarcaron el contrato original que Cisneros suscribió en 1874, un contrato adicional en enero de 1875, otro relativo a los bonos nacionales en julio de 1876. En diciembre de 1877 se rescindió el contrato original para ser renovado nuevamente en noviembre de 1878 con el fin de que el concesionario pudiera hipotecar sus privilegios. En agosto de 1879 se modificó de nuevo el contrato original para llevar la línea a Medellín y en mayo de 1882 se celebró otro contrato, para finalmente dar por terminada toda obligación entre las partes en agosto de 1885 (p. 155).

Las obras continuaban a pesar de las adversidades. La inversión local se puede considerar ausente en las primeras etapas de la construcción del ferrocarril a excepción de la cedida por el Gobierno con la Ley 78, en donde se otorgaba el derecho a los terrenos que fueran necesarios para

la construcción del ferrocarril; también se redujeron los costos de importación de materiales que fueran necesarios para la realización de la obra y auxilios de COP\$1.000.000 anuales para entregar a la gobernación \$100.000 mensuales. Esto no era gratuito, la contribución del estado requería del servicio del ferrocarril cuando este fuera concluido, en caso de ser necesario movilizar agentes del estado, correo y otros.

Por otro lado, la búsqueda de inversión extranjera representó un formidable obstáculo, ya que la inestabilidad política y social tanto de la nación como del departamento suponen un riesgo que los inversionistas no se atrevían a realizar; por ello, se vio la necesidad que acceder a inversiones consideradas de segunda categoría dentro de los mercados internacionales y esto se traducía en menos beneficios para la empresa y el gobierno local. Conflictos como “Dos guerras, la de 1895 y la de 1899, esta última espacialmente larga y desastrosa, incidieron por mucho tiempo en la continuación de la vía férrea” (Bravo, 2013, p. 27).

Por otro lado, también se presentaron irregularidades en los contratos que finalmente contribuyeron a la demora y sobre costos en las obras que terminarían por adherirse a las dificultades de orden social y político que atravesaba la nación por aquel entonces. “Nos encontramos así en un periodo, durante el cual, con el pretexto de contratos, prorrogas y finalmente caducidad, pasó el ferrocarril por lo que pudiéramos llamar un desarrollo lento” (Bravo, 2013, p. 99).

Así, de forma tortuosa, continua el ya atrasado proceso de construcción. El 10 de marzo de 1914 se inaugura la sección de Porce que va hasta Medellín y un día antes, el 9 de marzo, se inaugura la estación de Medellín. Así, con actos protocolarios a los que asistieron importantes personajes de la vida política nacional se logra conclusión de la obra, a excepción del Paso de la

Quiebra, el cual, representa un obstáculo natural insalvable para la capacidad tecnológica de la época, por lo tanto, muy cerca a la estación Cisneros, se construyó la estación El Limón y al otro lado de la división montañosa, se encuentra la estación Santiago, que continua hasta Medellín. Para salvar este obstáculo, se construyó una carretera que fue utilizada para transportar tanto por tracción mecánica como animal, la mercancía que necesitaba cruzar de un lado al otro. Esto menguó así, hasta la construcción del Túnel de la Quiebra, lo que marcaría un antes y un después en la historia del Ferrocarril de Antioquia. Tanto así que esto impulsaría el desarrollo del Ferrocarril de Amagá.

Antioquia despertaba del letargo en que se encontraba y el progreso se veía materializado con la importación y exportación. “Estas zonas necesitan en esa época una salida al mar para la exportación de productos como oro, café, quina, tabaco, sombreros y otros.” (Carrillo *et al.*, s. f., párr. 9). Además, productos traídos del extranjero comienzan a hacer parte de la cotidianidad de la población antioqueña, que gozaba de ciertos privilegios con la adquisición de artículos en algunos casos lujosos.

Las rutas se proyectaron como una forma de mejora significativamente el eje de comunicación entre el río Magdalena y Medellín, de tal manera que el lujo de mercancías de importación y exportación contara con una ruta más eficiente en términos de la seguridad de las mercancías y del tiempo del recorrido (Correa, 2012, p. 163).

Como podemos evidenciar, el contexto de la época, aunque con un carácter progresista, poco podía hacer para sobrellevar la inestabilidad política de una nación que recién surgía. Sin embargo, contra todo pronóstico se avanza en el defectuoso y difícil camino que ha significado el progreso en nuestro país, y, especialmente en lo que hoy habitamos como el Departamento de

Antioquia; un territorio que estuvo relegado al atraso por estar ubicado en una región montañosa. A pesar de las vicisitudes, la explosión económica lograda a raíz del transporte ferroviario logra posicionar al departamento dentro del espectro nacional como un ponente competitivo. La posterior venta del Ferrocarril de Antioquia a la nación, la creación de carreteras asfaltadas y finalmente el poco interés por salvar la empresa, determinaron la extinción de esta y hoy por hoy, se conserva la idea de progreso heredada de los ancestros y que a este día se disfruta con característico orgullo.

### **3.3 Cisneros, Un Hombre Y Un Pueblo**

El territorio que hoy ocupa el municipio de Cisneros está ubicado en la hoya del Nus, un espacio que otrora fue habitado por indígenas tahamíes que practicaban la cerámica, la orfebrería y la agricultura. Posteriormente se conforman un pequeño asentamiento que obedecería a las necesidades de emplazamiento del ferrocarril.

El municipio de Cisneros se podría denominar *hijo del ferrocarril*, ya que, su fundación está íntimamente ligada a la construcción y funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia y su nombre heredado del eminente ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros. En un principio se constituiría como un caserío que albergaría la Estación Cisneros que mantenía una situación ventajosa gracias al corte de la línea férrea obstaculizada por la División del Nus, como nos lo explica Bravo (2013), la inauguración del pueblo se da en medio de un acto administrativo:

Continuaron los trabajos y el 3 de febrero de 1910 se inauguró solemnemente la Estación Cisneros, acto al cual asistió el entonces Presidente de la Republica, General Ramón Gonzáles Valencia, con su Ministro de Obras Públicas Dr. Carlos Delgado, además de otros

invitados; llevo la palabra en nombre del Gobierno de Antioquia, el General Pedro Nel Ospina. Por Resolución de la Junta Directiva, el 3 de septiembre de 1909, se había determinado que en lo sucesivo la Estación en Zarzal se llamaría Cisneros en memoria del iniciador del ferrocarril (p. 103).

Antes de la construcción del Túnel de la Quebra, el municipio resulta atractivo para pobladores y comerciantes que ven en este punto la posibilidad de generar fructíferos negocios y adquirir una buena calidad de vida. La Estación Cisneros se caracteriza por ser un punto terminal que en su otro extremo contaría con Puerto Berrio, y por ende con salida al mar por el Río Magdalena; Así se obtiene gran parte del comercio que entre o salga de la ciudad de Medellín debe contar con un paso obligado por este municipio.

Y como esta estación terminal, con grandes bodegas para el almacenamiento de mercancías que aguardaban traspasar la cordillera a lomo de mula, fue tomando una gran importancia de orden económico, pues los grandes industriales y comerciantes de Medellín resolvieron establecer sus factorías de distribución para abastecer el comercio de toda la región a mejores precios de los que tenían que establecer llevando la mercancía a la capital para luego volverla a las poblaciones (GOV.CO, 2020).

El 13 de abril de 1923, mediante la Ordenanza número 11 la cual fue obtenida mediante la Asamblea al Gobierno Departamental, la autonomía del municipio de Cisneros respecto al Corregimiento de Santo Domingo al cual pertenecía. Esto es posible gracias al auge social y económico que vivió Cisneros como punto clave dentro de la línea del Ferrocarril de Antioquia. Dentro de los personajes que jugaron un papel importante en la independencia del municipio



podemos encontrar al Dr. Jesús María Yepes, Dr. Ricardo Jiménez Jaramillo, Juan de Dios Ceballos, Santiago López, Rafael Castaño, Delfín Quintero, Luis Gómez e Isaías Cuartas.

La economía del municipio se mantiene prospera por el movimiento económico del sector, confluyen en Cisneros gentes de todas partes y de todas las posiciones sociales, allí se enmarca la sociedad antioqueña del siglo pasado que ve en el ferrocarril y sus estaciones, no solo un punto de confluencia económica sino también un medio de interacción social dinámico y por tanto característico de los antioqueños.

La situación se torna cambiante con la construcción del Túnel de la Quiebra, obra que pretendía penetrar la insalvable montaña y lograr así conectar el valle del Nus con el valle de Porce y abrir camino a la línea de ferrocarril que conectaría de forma definitiva la ciudad de Medellín con Puerto Berrío. Gracias a la intervención del talentoso estudiante de ingeniería Alejandro López, se da comienzo y se concluyen las obras, lo que traería grandes cambios a la economía del municipio, debido a que la estación no sería un punto terminal, sino que pasaría a ser una estación de tránsito y por ende los movimientos económicos del municipio iban a cambiar con tendencia a la baja.

Sin embargo, y a pesar de las dificultades, los habitantes del sector aún se benefician del movimiento que ofrece el ferrocarril y desarrollan nuevas formas de producción que mantienen el municipio en una posición destacada, lo que evidencia la capacidad de adaptación de los habitantes.

Cuando aquel movimiento transitorio terminó, ya los habitantes de Cisneros estaban capacitados para continuar su vida con otra fuente de riqueza; la agricultura y las propias industrias, lo mismo que el comercio para el abastecimiento de muchos pueblos vecinos.

Así tras este breve colapso, se encaminó nuevamente por rutas de definitivo progreso. (GOV.CO, 2020).

Finalmente, la economía del municipio sufriría nuevamente cambios con la salida del ferrocarril y la llegada de proyectos carreteros que bien o mal tienen una fuerte influencia en el lugar y sus habitantes. Cisneros es municipio con un alto valor dentro de las políticas de transporte que han surgido en Antioquia por más de 100 años y aun hoy con la construcción de las nuevas carreteras denominadas Vías del Nus, se enmarca la importancia de Cisneros dentro movimiento tanto local como nacional.

### **3.4 Alejandro López Y Su Tesis Sobre El Túnel De La Quiebra**

Alejandro López fue un destacado ingeniero nacido en Medellín el 4 de junio de 1876, realizó sus estudios en Ingeniería Civil en la Universidad de Antioquia (1899) e Ingeniería de Minas en la Escuela Nacional de Minas (1908). Es reconocido en gran parte por su trabajo de grado con el propone la continuidad de la vía férrea en el Ferrocarril de Antioquia a través de un túnel que atravesara el Paso de la Quiebra, también llamada la Quiebra de Santodomingo.

En su tesis de grado como ingeniero civil en 1899, El paso de la quiebra en el Ferrocarril de Antioquia, previó, con una gran anticipación, que la más rápida y eficaz salida al río Magdalena que podría tener Medellín sería un túnel, el cual vino a construirse treinta años después (Banrepcultural, 2017).

Es tal la eminencia de su trabajo, que el Sr. Presidente de Tesis Pedro Nel Ospina, exalta con grandilocuencia el trabajo del joven Alejandro Lopéz, diciendo incluso que faltaran muchos

años para que se presente un trabajo de tal magnitud, en un tema que debería ser de interés y que concierne a todos los antioqueños. A continuación, averiguaremos el porqué de estas afirmaciones.

En su tesis se hace un juicioso trabajo de estudio del territorio que comprende las hoyas del Nus, del Porce y claro está, el paso de la quiebra que es conformado por la Cordillera Central, se hace un estudio de las características topográficas del entorno y el nivel de pendiente en los tramos que otros ingenieros han inspeccionado con la intención de encontrar el paso y dilucidar una solución al problema que tanto obstaculiza las operaciones del ferrocarril. Al ser inviables estas ideas se hace la proposición de un túnel que elimina todos los riesgos encontrados en las anteriores propuestas que, aunque costoso resulta mejor a largo plazo. Así comienza la propuesta de López (1899):

Reduciendo la altura total por medio de túnel, se aumentarían los gastos de instalación, consiguiendo en cambio la línea más segura, más sólida y de mejor explotación que pueda obtenerse en la Quiebra. Una vez construido el túnel, quedaría sin duda alguna como el mejor trayecto de toda la vida (p. 26).

Con la atractiva propuesta de López, se comienzan a hacer estudios sobre el terreno, estos quedan a cargo del Ingeniero Jefe don Germán Uribe y los resultados se presentan en un informe que será aprobado por parte de la Junta Directiva el 31 de julio de 1914. Así, el 11 de agosto se celebrará el contrato de ejecución de obra con la casa canadiense Frasser Braser & Cía. el 23 de noviembre de 1926 comienza la construcción del Túnel de la Quiebra la cual concluiría el 14 de julio de 1929. El costo total de la obra fue de \$3.721.332.38 y la longitud del tramo consta de 3.742.10 metros.

Con la terminación del Túnel de la Quiebra se actualiza el panorama tanto administrativo como regional. El túnel permitió simplificar la organización del Ferrocarril y por ende obtener economías importantes en la explotación (Bravo, 2013, p. 99). El movimiento se agiliza y las dinámicas comerciales y sociales adquieren posiciones ventajosas, la extracción de minerales se fortalece al tener una salida fácil y el movimiento tanto de mercancías como de personas toma fuerza, el Túnel de la Quiebra acaba de dar el último empujón en la consolidación de un territorio avanzado.

La construcción del túnel de La Quiebra afianzó la idea colectiva que relacionaba al Ferrocarril con el tránsito a la modernidad, y reforzó en el mismo sentido la idea de progreso con la del comercio internacional y la integración de Colombia al mercado mundial (Correa, 2012, p. 163).

La modernidad ingresa cruzando valles, montañas, ríos y ciénagas al compás del pico y la pala manipulada por los héroes, tanto los que gozan de buen renombre y posición destacada en la historia, como esas figuras anónimas que vivieron y murieron trabajando por una idea que se materializó en el Ferrocarril de Antioquia y a su vez en un futuro más amigable con tanto con los antioqueños como con todos los colombianos. Y allí, en la boca del túnel que da a la estación Santiago, descansan los restos del hombre que con sus ideas abrió las puertas de Antioquia al mundo Dr. Alejandro López, ya que fue su deseo que sus restos descansasen en aquel sitio.

#### **4. El Ferrocarril Y Su Gente. El Valor Del Patrimonio En Cisneros Y Santiago**

Con la venta del Ferrocarril de Antioquia a la nación en el año de 1962, y mediante la Ordenanza No. 15 de 1961, se abre paso a la nueva economía que fluye por carretera. Aunque la empresa siguió funcionando en manos de Ferrocarriles Nacionales, su declive fue progresivo hasta que en el año 2004 se dio por finalizada cualquier operación de esta empresa.

Hoy, sobrevive gran parte del patrimonio mueble e inmueble de lo que otrora fue parte de una gran compañía. Mucho del patrimonio ferrocarrilero en Antioquia cayó en manos del olvido y su estado de conservación se encuentra en condiciones deplorables. Sin embargo, y como se evidencia en el trabajo de campo, dentro del municipio de Cisneros, la memoria colectiva siempre ha girado entorno del movimiento ferrocarrilero, incluso después de la extinción de este en la región.

Por ello, dentro del marco de esta investigación, es posible hacer uso del *Itinerario Cultural* como herramienta de estudio, valoración y salvaguarda del patrimonio histórico. Se cuenta con elementos tangibles comenzando desde la misma territorialidad que ocupaba la ya extinta empresa del Ferrocarril, las estaciones, puentes, túneles y máquinas que aún sobreviven al paso del tiempo. En virtud de esta herramienta, es posible hacer una revisión del patrimonio intangible; el cual, está contenido dentro de las dinámicas sociales y culturales que se dieron y que aún están ahí, en una transformación constante, que se actualiza con nuevas interacciones sociales y culturales; aquí, se valora la idiosincrasia propia del territorio que se desea investigar. Como lo manifiesta el Icomos (2008). “Además de en los bienes patrimoniales de carácter material o tangible, este flujo vital de la cultura se manifiesta en el espíritu y las tradiciones que constituyen el patrimonio intangible de

los Itinerarios Culturales” (p. 3). Se entiende que el patrimonio material e inmaterial están intrínsecamente unidos, y eso es algo que adquiere gran valor dentro del *Itinerario Cultural*.

#### **4.1 La Idiosincrasia Antioqueña**

El imaginario colectivo en la sociedad antioqueña se ha desarrollado a partir de las interacciones entre comunidades y territorio. Las prácticas mineras trajeron consigo sustento a las tradicionales familias antioqueñas, las montañas de la región ofrecían buenas reservas de hierro, plata, oro y carbón. También podemos hablar de la eminente figura del arriero, el cual cumplía la función que hoy cumple el transporte motorizado, estos aguerridos personajes, se caracterizaban por su templanza y experiencia. Así como lo expone Bravo con una cita de Jaime Sanín (2013):

Y encontramos aquí las dos fuerzas contrastadas que le dieron movimiento a Antioquia. La centrífuga, derivada del arriero, que la hace emigrar y pasa del estado nómada de la arriería al sedentario de sus funciones... La otra fuerza es la centrípeta. La mina, aún la de aluvión, es una concentración humana en torno a un recurso natural (...). Medellín, es, pues, producto de la minería, mientras la expansión antioqueña es herencia de arriería (p. 50).

Así como la figura del minero y el arriero han jugado un papel trascendental dentro de la idiosincrasia antioqueña como la conocemos hoy en día; el Ferrocarril de Antioquia forjó en el antioqueño un marcado sentido de pertenencia tanto por su territorio como por su cultura, la cual, es eminentemente conservadora. Correa (2012) considera que “el Ferrocarril de Antioquia hace parte del imaginario popular sobre la antioqueñidad, y se asocia con el impulso y la tenacidad para llevar a cabo tareas difíciles en condiciones adversas” (p. 151). Aunque suene arriesgado, es factible decir que la historia del departamento cuenta con un antes y un después del Ferrocarril de

Antioquia, o por menos así se percibe en el sector económico, industrial y cultural del departamento.

El Ferrocarril de Antioquia significó grandes cambios en la sociedad antioqueña de los siglos XIX y XX. La fiebre ferrocarrilera se desarrolla en el país con vistas en la llegada del progreso que tanto le urgía a una nación apenas formada. El imaginario colectivo se desarrolla a la par del movimiento industrial en la región, las obras del ferrocarril y su posterior operación fortalecen la economía local y con ello, desarrollan en el antioqueño el *ethos* tan característico de los antioqueños; por el cual, se le ha forjado una fama que para nada es casualidad.

#### **4.2 La Identidad Adquirida A Través De La Relación Hombre-Máquina**

El municipio de Cisneros y el corregimiento de Santiago surgieron en la necesidad de servir como puntos terminales en el corte de la vía que surgió del paso de la quiebra. Sus historias están íntimamente ligadas al proyecto ferroviario que dominó la economía nacional a finales del siglo XIX y la primera mitad del Siglo XX. Estos importantes puntos, adquieren gran valor dentro de las dinámicas sociales y económicas de la región, esto fue así por mucho tiempo y la convivencia del hombre con la maquina repercute en su cotidianeidad, hasta el punto de incorporarla en su vida como un referente de identidad. Así, hoy por hoy, aún sobreviven fuertes reminiscencias del pasado. El patrimonio físico que dejó la industria ferrocarrilera aun hace parte del paisaje en estos territorios y las últimas generaciones que interactuaron directamente con el Ferrocarril de Antioquia aún pueden deleitarnos con sus historias y recuerdos. Como se podrá evidenciar a continuación.

En una oportunidad, se conversa con el señor Edgar Herrera Morales al frente de la iglesia Nuestra Señora del Carmen, ubicada en la cabecera municipal del Cisneros; el actual docente de la Institución Educativa Cisneros y profesor de cátedra de la Universidad de Antioquia, habla con propiedad del tema por su propia experiencia y su juiciosa labor investigativa.

El profesor Edgar Herrera, trabajó en la ya extinta empresa como Jefe de Estación en Cisneros; de hecho, fue el último jefe de esta estación, antes de que tuvieran que cerrar sus puertas por la inminente clausura del Ferrocarril de Antioquia. También fue jefe de tráfico férreo en el municipio de Bello y parte de su familia trabajó para la empresa. Nació y vivió gran parte de su vida en el municipio de Cisneros y ha dedicado su esmero a la protección y conservación del patrimonio local. Refiriéndose al ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros comenta en forma verbal:

Es un excelente ingeniero, parecía como si tuviera alma de paisa, sí; si ese señor fue capaz de construir no solamente el Ferrocarril de Antioquia sino otros ferrocarriles en el país... Pero yo creo que la construcción del Ferrocarril de Antioquia, ese señor si fue capaz de hacer eso, ese señor podía hacer cualquier cosa porque a él le tocó romper las montañas, sí, le toco romper las montañas y aplanar unos niveles de altura muy fuertes; entonces, el hombre hasta cuando estuvo acá, que fue más o menos hasta los años 1885, creo 84, lo que hizo pues, eso es de admirar, eso es de rendirle homenaje en muchísimos lugares del mundo y bienvenido el nombre de mi población para rendirle tributo a su memoria he inmortalizarlo.



Otro paso importante que ejerció influencia en la zona fue la ejecución del Túnel de la Quiebra. Herrera opina al respecto que, “Para mí el Túnel de la Quiebra fue el eje del desarrollo económico, político, cultural, social... pero en especial económico, de todo Antioquia”. Esta afirmación condensa el proceso de desarrollo que vivió el departamento con la apertura del túnel, el transporte de mercancía aumentó, porque no se debía realizar el penoso transbordo por carretera para llegar al otro lado, además, los fletes ofrecían la posibilidad de mover mercancía a buen precio y por ende se da un empuje a la economía local. De este modo la influencia de esta obra de ingeniería repercute en el imaginario de los habitantes del sector.

La construcción del túnel de La Quiebra afianzó la idea colectiva que relacionaba al Ferrocarril con el tránsito a la modernidad, y reforzó en el mismo sentido la idea de progreso con la del comercio internacional y la integración de Colombia al mercado mundial (Correa, 2012, p. 123).

Dentro del marco de la conversación, se habla de la expresión simbólica que se da actualmente en el municipio. El profesor cuenta que “los cisnereños no hemos dejado de ser influenciados por el ferrocarril”, y como lo recomienda él mismo, al realizar un recorrido por el pueblo, se puede evidenciar el uso en fachadas y casetas de simbología referente a la maquina número 45, la cual, reposa en la vía principal del pueblo, gozando así de la atención que atrae tanto en locales como en turistas. Incluso, la locomotora número 45 y la Estación Cisneros hacen parte del logotipo usado por la alcaldía del municipio en la actualidad, lo que da cuenta del sentido de pertenencia aflora desde las entidades gubernamentales por la herencia material e inmaterial del ferrocarril, como se evidencia en la figura 1 y 2.

**Figura 2**

*Locomotora número 45.*



**Nota.** La locomotora 45 es un símbolo característico del municipio de Cisneros - Antioquia. Esta reúne a turistas y locales que se ven atraídos por la imponente máquina. Fuente propia del investigador, 2021

**Figura 3**

*Logotipo Alcaldía de Cisneros.*



La imagen evidencia la apropiación simbólica para la representación de cualidades inherentes al municipio.  
Tomada de *Facebook* [logotipo], Alcaldía Municipal de Cisneros, 2021,  
<https://m.facebook.com/MunicipiodeCisneros/?tsid=0.7736589540286227&source=result>

El señor Gilberto Henao, es pensionado ferroviario y a su vez hace parte de la Asociación de Pensionados, él lleva 20 años habitando el municipio de Cisneros. Su oficina está ubicada en el segundo piso de la Estación Cisneros y allí se puede observar un gran compendio de fotografías, recortes de periódico, ilustraciones, maquetas y otros alusivos al Ferrocarril de Antioquia. El señor Henao, habla con seguridad del papel que jugó el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros en el desarrollo no solo del ferrocarril en Antioquia, sino también en todo el territorio nacional:

Fue el gestor de todas las líneas... de la mayoría de las líneas férreas en Colombia, incluyendo la de Antioquia. Por qué digo que la mayoría de las líneas férreas; porque la mayoría de los departamentos tuvieron ferrocarril propio, incluso la bananera de Urabá.

La Torre (1924) concuerda con esto cuando dice:

Cisneros, talento universal de actividades múltiples, sintetiza cinco lustros de la historia de Colombia, en el más importante ramo de su vida económica, que hoy es considerado unánimemente como la primera de todas nuestras necesidades públicas: los caminos. Las principales obras que en este campo del progreso tenemos concluidas o empezadas, a él se deben. (p. 243)

El Túnel de la Quiebra es un referente para el señor Henao, ya que, respecto a la importancia de este proyecto, comenta: “El Túnel de la Quiebra... Una de las obras más importantes en cuestión de ingeniería”, haciendo alusión a las dificultades que representaba realizar dicho proyecto para la época, ya que no se contaba con la tecnología de la que disponemos hoy en día, continúa contando más adelante, “para una obra que fue hecho a pico y pala y dinamita,

y con compresores de aire”. Revive acontecimientos a través de anécdotas referentes al túnel con asombrosa memoria, recordando como el 5 de marzo de 1982 se incendió una carga de algodón al interior del túnel, lo que lamentablemente cobraría la vida de cuatro tripulantes según fuentes oficiales, aunque él calcula más víctimas en el siniestro, debido a que se colaban personas entre Cisneros – Santiago y viceversa.

El señor Henao, también nos habla acerca de las dinámicas sociales que giran en torno del patrimonio físico y simbólico que queda del ferrocarril en el municipio “En Cisneros la gente todavía lleva en la mente lo que es la historia férrea y Cisneros dependió de esto y se debe al Ferrocarril de Antioquia”; continúa más adelante, “acá no hemos dejado morir la historia e incluso en los colegios se maneja este tema para no dejar morir la tradición.”. Lo que se puede empalmar con la opinión del arquitecto German Jaramillo (2017) en *El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia como escenario de creaciones y representaciones: una apuesta a su activación:*

En esta perspectiva se cruzan muchos relatos que se constituyen en creaciones y representaciones de la memoria e identidad ferroviaria, que resaltan, no solo su valor histórico, tecnológico y de impacto social, sino su estrecha relación con el territorio, como espacio de interacción y de apropiación. (p.149)

Adicionado a esto, por lo que se observa, los habitantes del municipio de Cisneros dan valor al patrimonio ferroviario incluso al día de hoy. Una muestra de eso es el uso que aún se le da a la línea férrea en Cisneros y Santiago, donde como nos lo recalca Herrera, funcionan unos carros de rodillos impulsados por motores de motocicleta, estos han sido acondicionados con asientos que sirven para transportar a los turistas por el interior del túnel hasta la estación El Limón, de allí

se devuelven al punto de partida en Santiago. Además, estos prestan sus servicios también a la comunidad, en caso de tener que sacar a personas enfermas de las zonas veredales, mover material, etc.

En el corregimiento de Santiago vive y realiza labor social el señor Jhon Fernando, él es el actual encargado de la fundación Santiago del Túnel; la cual, es una entidad sin ánimo de lucro que juega un papel fundamental dentro de la comunidad de la que forma parte. Su conocimiento en temas de carácter general dentro del este contexto es excepcional y sirve como acompañante dentro de la labor investigativa realizada en Santiago. Así se llega al señor Elí Jaramillo; el cual, desempeñó diferentes funciones dentro de la empresa del Ferrocarril de Antioquia desde el año 1958. Él vive a escasos metros de las antiguas vías de riel que sirvieron como las venas que en vez de sangre llevaron progreso al departamento de Antioquia.

El primer y muy característico comentario que nos ofrece es “Para mí, el Ferrocarril de Antioquia fue una bendición de Dios”. Y continua:

Y todavía aquí, yo siento pasar maquinas... tarde de la noche. Siento cuando pasa el ultimo carro... el ultimo carro, y uno ve, uno ve, uno siente desde por allá que viene la locomotora y uno no sienta nada ya, cuando siente pasar el ultimo carro y uno no ve nada.

El Sr. Jhon Fernando comenta: “la imaginación todavía trabaja”. A lo que continua Don Elí, “Todavía, como si estuviera trabajando en el ferrocarril. Y la añoranza de uno porque es que ese [*sic*] era la vida de mucha gente, pero todo se acabó”.

Finalmente, don Elí nos dice que, “Los ferrocarriles eran las madres de nosotros, le dio comida a toda la gente y a levantar mucha gente que se levantó con el ferrocarril”. Así, el señor

Elí da cuenta de las huellas del pasado y como su labor ayudo a forjarlas. El Ferrocarril de Antioquia aun después de su liquidación y abandono, hoy, sigue jugando un papel fundamental dentro de su cotidianidad, por ello, mantiene este estrecho vínculo emocional con la extinta empresa y las vivencias del pasado. Esto se comprueba en sus relatos y en su sentido de pertenencia y conservación del patrimonio mueble e inmueble que aún se mantiene en el territorio que habita.

En la entrada del túnel que da a Santiago, se encuentra señora Marta Calderón, es habitante del corregimiento de Santiago hace aproximadamente 8 años, y vivió gran parte de su infancia en este sector. Actualmente trabaja como guía en este lugar y comparte sus conocimientos con locales y turistas con la intención de salvaguardar el patrimonio del Ferrocarril de Antioquia. Nos cuenta que:

Es que yo nací ahí prácticamente, yo nací a dos kilómetros de acá, al lado de la carrilera; es más, en una de las franjas de la carrilera. Entonces, lo primero que nosotros vimos fue un tren de carga, tren de pasajeros y desde que nací hasta los 13 años.

También nos cuenta su experiencia onírica, la cual se ve influenciada por su contacto con la mencionada empresa, la señora Marta nos comparte:

Mejor dicho, los sueños, cuando uno duerme, los sueños son en la carrilera, montando en el tren, viendo pasar las maquinas, los freneros, viendo pasar el algodón. Yo no sé si todos soñaremos iguales; pero cuando yo sueño, sueño de niña viviendo las locomotoras, tengo el pito en mi mente, la tocada de tiquetes en la estación es como si eso se me hubiera quedado, es que yo digo que uno los primeros años de vida todo lo graba, es uno una esponja y eso se queda para toda la vida.

Finalmente, aun recurriendo a los recuerdos de su infancia y los juegos de los que disfrutaba, la señora Marta comenta que “en la carrilera aprendimos a andar”. Incluso, va más allá y se pone de manifiesto que el tren en sí mismo era un lugar en el que se daban dinámicas sociales que hacían parte de la cotidianidad de los pasajeros. Así nos dice “pero nosotros primero en el tren comíamos, en el tren nos subíamos con las gallinas vivas, con los marranos vivos. ¡Eh!, nos vendían las cosas en una hoja y nosotros comíamos en el tren”.

Evidentemente, la influencia del Ferrocarril de Antioquia sigue jugando un papel protagónico dentro del territorio que aún ocupa. Existe una conciencia histórica que se niega a desaparecer y que, por el contrario, hace uso del patrimonio y el simbolismo que este ofrece para conservar tanto acervo físico como el relato y la idiosincrasia que les caracteriza. Por ende, es normal encontrar un marcado sentido de pertenencia entre los locales y es notable el orgullo que estos sienten como 'hijos del ferrocarril'.

#### **4.3 La Herencia Y Los Hijos Del Ferrocarril**

La modernidad ha jugado un papel fundamental en la transformación material e inmaterial de Santiago y Cisneros. Allí, se han desarrollado dinámicas económicas que responden a las necesidades propias del tiempo en que estas transcurren y con ello, las comunidades adquieren el *ethos* que le caracteriza y les otorga identidad. La vida cotidiana de las personas que habitan estos lugares esta intrínsecamente relacionada con lo que ocurre en el contexto en que viven y esto se ve reflejado en sus formas de pensar y su comportamiento.

La experiencia e interacción simbólica pasan a ser un elemento con valor cambiante, que está sujeto a transformaciones constantes por su relación intrínseca con el tiempo y el lugar. El patrimonio adquiere un valor vivo. Jaramillo a través del *Itinerario Cultural* toca este tema:

En este repensar las prácticas patrimoniales, la historia deja de ser un asunto exclusivo del pasado, de nostalgia y evocación de los hechos representativos, y pasa a ser un asunto vivo de legitimación social que se construye en los relatos que tienen pervivencia y significación. Así es posible encontrarnos a veces con una mezcla de vivencias a la manera de mitos y realidades que están amparados por una versión humanizada del patrimonio como un asunto existencial y no propiamente como un préstamo del pasado (p. 149).

En conclusión, un elemento como la máquina locomotora, que en este caso adquiere un valor simbólico interpretado como motor de progreso, significó la llegada de la modernidad a gran parte del territorio nacional, y con esto, se dan procesos rizomáticos que se transforman y se heredan de diferentes formas con el tiempo. Las comunidades en cuestión, no son ajenas a esto, ellas luchan por la preservación de su idiosincrasia; la cual, está basada en la industria ferrocarrilera que un día hizo de estos, importantes lugares dentro del panorama económico, social y cultural de la nación y que hoy en día buscan adaptarse a los cambios que el nuevo túnel y sus vías traen sin dejar de lado su historia y sus costumbres.



## **5. El Guion Museográfico**

En este capítulo, se desarrolla un guion museográfico que acompañará el proceso de realización del diseño de dispositivo. La intención, es organizar las ideas y distribuirlas para que el diseño estructural del dispositivo se acomode a las necesidades conceptuales del mismo. La ventaja, es que este proyecto monográfico, actúa en parte como guion museológico y por lo tanto ya se cuenta con la labor investigativa que va a dar soporte al trabajo. Es decir, que al final, se cuenta con los dos guiones necesarios para la realización de una exposición; en este caso, para el diseño del dispositivo museográfico, que para el momento de realización de esta investigación se plantea como eso, un diseño.

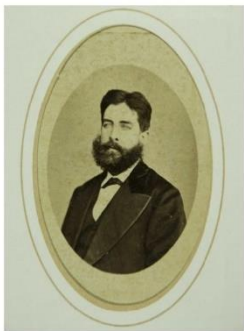

### **5.1 De La Idea Al Espacio**





Antes que nada, debemos recalcar que la idea del dispositivo museográfico es alimentar las dinámicas de conservación de la memoria histórica en el municipio de Cisneros, corregimiento de Santiago y lugares aledaños. Tanto de los habitantes del área de interés como de los visitantes que deseen apropiarse de la cultura e historia del lugar. Por lo tanto, es fundamental que la colección y el discurso estén abiertos a la actualización del discurso por parte de la comunidad misma.

Se contempla el uso métodos convencionales de exhibición, esto pensando ante todo en que el mantenimiento y costo del dispositivo resulte económico y fácil de mantener, pues si algo nos ha enseñado el quehacer en el ámbito de la museografía, es que dispositivos costosos y complejos pueden resultar contraproducentes si el contexto en que están inmersos carece del personal idóneo para el mantenimiento y del presupuesto para esta labor.


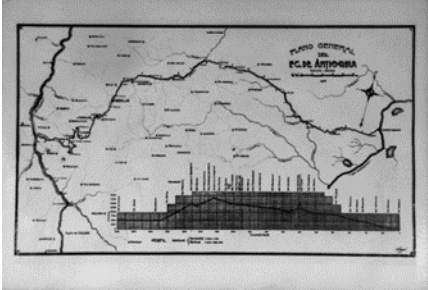
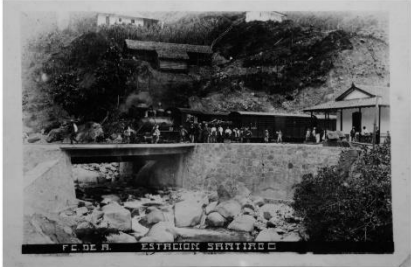
## 5.2 Imágenes Y Cedulario

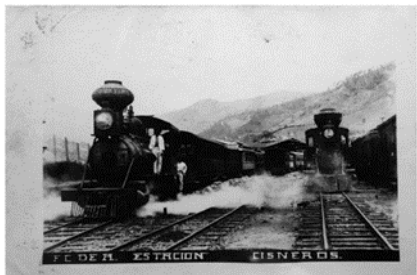
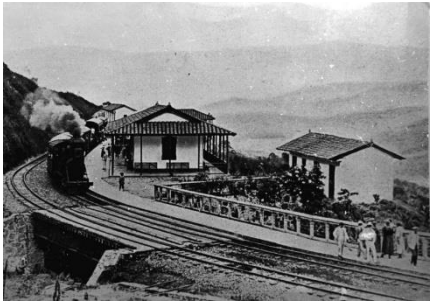

Un recurso que resulta imprescindible para este proyecto es el uso y selección del material gráfico, ya que, por su carácter histórico, la disponibilidad de este resulta abundante y expresiva. Por ello, se pretende acudir al archivo fotográfico de la BPP para obtener acceso a fotografías concernientes al tema de interés. A continuación, se relaciona la selección de imágenes con su respectivo cedulario en una tabla:




Elementos gráficos y su texto acompañante			
No	Fuente/Código	Imagen	Información
1	BPP-F-014-0274	 A black and white portrait of Francisco Javier Cisneros, a man with a beard and mustache, wearing a dark suit and a white shirt with a bow tie. The portrait is oval-shaped and mounted on a light-colored background.	Francisco Javier Cisneros fue un ingeniero cubano que se vio enfrentando grandes odiseas burocráticas y constantes dificultades en cuanto a la construcción del Ferrocarril de Antioquia. Pero que, aun así, obtiene logros sin precedentes tanto en el ámbito político como a lo que a construcción de ferrocarriles concierne.
2	BPP-F-012-0259	 A black and white photograph showing a group of about ten people standing on a dirt path next to a railway track. The people are dressed in formal attire of the late 19th or early 20th century. The background shows a hilly, mountainous landscape.	Para un territorio como Antioquia, el cual estuvo relegado de las demás regiones del país por la inaccesibilidad de sus montañas. La llegada del ferrocarril era un acontecimiento de gran envergadura; por lo tanto, su construcción y operación atraía a todas las gentes tanto del departamento como de la nación.





3	BPP-F-009-0015		<p>El Túnel de la quebra no fue ajeno a la popularidad del momento. La magnánima obra, marcaba un antes y un después dentro la historia del departamento. Por ello, se posiciona como una de las obras más emblemáticas de Antioquia.</p>
4	BPP-F-005-0041		<p>La Cordillera Central empieza a estremecerse con las explosiones de la pólvora y las puntadas de los picos de 1926 a 1929, ya que se da la construcción del Túnel de la Quebra. La longitud del tramo consta de 3.742.10 metros y su perforación se dio por las dos bocas del túnel al tiempo. Tuvo un costo de \$3.721.332.38 lo que al día de hoy parece poco, pero en su época era una fuerte suma de dinero.</p>
5	BPP-F-005-0040		<p>Los ingenieros del túnel hicieron una labor titánica en la construcción de esta obra; ya que, para la época, esta labor suponía una complejidad azarosa que pudo ser superada gracias al trabajo del insigne Alejandro López.</p>
6	BPP-F-003-0796		<p>El corregimiento de Santiago, perteneciente al municipio de Santo Domingo, es un lugar estratégico en la operación del Ferrocarril de Antioquia, ya que antes de la construcción del túnel fue el punto de trasbordo en la ruta Medellín-Puerto Berrío.</p>
7	BPP-F-003-0756		<p>La construcción del Túnel de la Quebra fue uno de los mayores logros para el departamento de Antioquia. En</p>

			su época, este representaba un megaproyecto; el cual, no se hubiera logrado de no ser por los héroes anónimos que trabajaron dentro de la indómita montaña, abriéndose paso por sus entrañas para buscar una salida y con ello una solución a lo que representaba el imponente muro montañoso del Paso de la Quiebra.
8	BPP-F-003-0733		El Túnel de la Quiebra fue la obra que agilizó el cruce de viajeros y mercancía por el Paso de la Quiebra. Gracias a este proyecto, no era necesario hacer el penoso trasbordo por una vía sin asfalto; debido a que el quiebre montañoso cortaba la línea del ferrocarril. Por ende, no es arriesgado decir que esta obra significó un gran paso para la economía tanto del departamento como de la nación.
9	BPP-F-003-0722		Existe un decir muy popular entre los locales, y es el de “las tres p”; ya que con esto se refieren a “pico, pala y pólvora”, que fueron los elementos de los que se sirvieron los trabajadores para la construcción del Túnel de la Quiebra. Haciendo alusión a lo complejo que fue la realización de esta obra con los materiales y tecnología de la época.
10	BPP-F-003-0711		La Estación Santiago jugó un papel preponderante dentro de la economía del departamento; ya que allí se cortaba la línea férrea en dirección Medellín - Puerto Berrío. Se encuentra a pocos metros de la boca del túnel.


11	BPP-F-003-0707		El municipio de Cisneros heredó su nombre del insigne ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros. Este lugar fungió como un centro económico y cultural de vital importancia para el departamento, ya que, la línea férrea se cortaba allí, por la división del Paso de la Quiebra. En este lugar confluían importantes figuras políticas y sociales que dieron al municipio y a su gente un fuerte impulso económico.
12	BPP-F-003-0699		El Ferrocarril de Antioquia surge como la respuesta a la necesidad de comunicar la capital del departamento de Antioquia con el resto del país, e incluso con el mundo. Por ello, se busca la salida a un río navegable por el cual se pueda encontrar ruta al mar. Así pues, nace Puerto Berrío como un punto estratégico a estas necesidades. El único obstáculo importante se presenta en el Paso de la Quiebra, que divide la hoya del Porce y la del Nus con una gran cadena montañosa.
13	BPP-F-002-0670		Las estaciones eran centros de acopio de personas y mercancías que conformaban la idiosincrasia antioqueña en todo su esplendor. Las comunidades que habitan estos espacios desarrollaban sus actividades influenciadas en gran medida por el ferrocarril, y no es raro, ya que muchas familias vieron en esta empresa el sustento para salir a delante.

14	BPP-F-002-0666		<p>La Estación Cisneros fue una de las más importantes del Ferrocarril de Antioquia. Gracias a esta, el municipio vivió una edad de oro traída por las maquinas locomotoras, chorreando humo y sonando las bocinas que no solo marcaban la llegada de visitantes y mercancía, sino también, la llegada del progreso y la felicidad.</p>
15	BPP-F-002-0661		<p>El tren, es sin duda alguna, una de las imágenes que mejor llegan al recuerdo de los antioqueños. Este instrumento mecánico, es visto como el salvador que sacó al departamento de Antioquia del limbo económico al que estaba destinado por su tortuosa inaccesibilidad. Las puertas del mundo se abrieron con el Ferrocarril de Antioquia y las nuevas generaciones; por más nuevas que sean, siempre encontraran los beneficios que sus ancestros les legaron.</p>
16	Investigador		<p>Las Vías del Nus, traen nuevas oportunidades al departamento. Estas modernas carreteras modernizan la infraestructura de la región con puentes y un nuevo túnel. Lo que se buscaba en antaño refleja los sueños del presente, que se mantienen impolutos y cada vez más al alcance de todos.</p>

17	Investigador		<p>El nuevo Túnel de la Quebra es vehicular y cuenta con una longitud de 5.1 km, siendo este de doble tubo. Los avances tecnológicos casi medio siglo después de la construcción del viejo túnel de riel, son potentes testigos de la modernización de las prácticas de desarrollo. Con este proyecto se evita la estrecha y peligrosa carretera que pasa Santiago subiendo la ladera del lado del Porce para descolgar al lado del Nus y viceversa.</p>
18	Investigador		<p>El antiguo Túnel de la Quebra es un importante atractivo turístico de la región. Los turistas disfrutan de cruzar el túnel en coches de rodillos o algunas veces se aventuran a cruzarlo caminando. Dentro de este, se puede ser testigo del hollín que aun mancha las paredes de roca y de las marcas de pico que fungen como firmas de personajes anónimos que alguna vez labraron la roca con un carácter indómito para traer progreso y reconocernos como lo hacemos hoy.</p>
19	Investigador		<p>La Estación Santiago, hoy es una biblioteca que abre sus puertas a todo aquel que desee hacer del conocimiento un aliado estratégico que permita transformar y aportar a la comunidad a la que se pertenezca. Por ello, los habitantes cuidan de este espacio como suyo y esto se ve reflejado en el buen estado de conservación en el que se encuentra este espacio.</p>

20	Investigador		<p>Los coches de rodillos que hoy en día ruedan por las vías del tren, cumplen diversas funciones dentro de este contexto, entre ellas están el turismo, transporte de locales y sus mercancías, etc. Estos se valen de las vías que aún se pueden transitar y utilizan coches artesanales que se acomodan a las necesidades de la comunidad y de los visitantes.</p>
21	Fundación Santiago del Túnel		<p>La estación de El Limón está ubicada en la boca del Túnel de la Quebra que da al Valle del Nus. Está funcionó también como un hotel en donde pernotaban usuarios del ferrocarril en búsqueda de descanso si de un largo viaje se trataba. Fue un punto importante ya que esta fue estación terminal en donde al otro lado del alto se encontraba la estación Santiago.</p>
22	Fundación Santiago del Túnel		<p>El corregimiento de Santiago ha pasado por múltiples procesos de transformación. Esto, dependiendo de las directrices que se tomen en el municipio de Santo Domingo ya que Santiago está bajo la jurisdicción de este. En esta fotografía se puede apreciar la pavimentación de la vía central del corregimiento.</p>
23	Fundación Santiago del Túnel		<p>La Semana Santa juega un papel fundamental dentro del corregimiento de Santiago, ya que, este es principalmente de creencias católicas y de allí se deriva un gran fervor por las celebraciones eclesíásticas. Aquí se puede apreciar la procesión de</p>



			Domingo de Ramos del año 2012, y al lado derecho la Estación Santiago.
24	Fundación Santiago del Túnel		La Estación Santiago es un referente importante para los lugareños, ya que fue uno de los ejes fundamentales de la economía del corregimiento; a pesar de esto, por la longevidad del edificio, se han presentado desgaste de diversa índole en su estructura y estética. En la actualidad, se le han presentado trabajos de mantenimiento que han recuperado la estación y hoy por hoy funciona como biblioteca para el disfrute de la comunidad.

### 5.3 Audios

La muestra contara con apoyo sonoro para la comunicación de la idea que se desea manifestar. Por ello, para este proyecto monográfico se hace la selección de temas particulares en los audios recopilados en entrevistas durante el trabajo de campo. Los audios presentes en esta investigación son referenciales y dentro de un proceso de formalización del proyecto la intención sería obtener el contenido con la ayuda de elementos profesionales que permitan la obtención de audios con una mejor calidad de grabación. A continuación, se relaciona en una ficha los audios seleccionados:

Tipo de archivo	Nombre del archivo	Autor (entrevistado)	Resumen
mp3	entrevistaseli(sueños)	Elí Jaramillo	Los sonidos y las imágenes aun juegan un papel muy marcado dentro del inconsciente del señor Elí.
mp3	entrevistasramarta(su eños)	Martha Calderón	Los niños absorben todo como una esponja. La señora Marta revive sus experiencias infantiles con el Ferrocarril de Antioquia cuando sueña.
mp3	entrevistagilberto(acc idente)	Edilberto Henao	El famoso accidente del Túnel de la Quiebra, en el que un tren cargado de algodón se incendia al interior de este, lo que generó un caos inolvidable dentro de lo locales
mp3	entrevistaedgar(cisne ros)	Edgar Herrera	El municipio de Cisneros es hijo de los ferrocarriles. Esto se evidencia en su idiosincrasia cargada de simbolismos que están intrínsecamente relacionados con el ferrocarril y su famosa locomotora número 45.

#### 5.4 Tipografía Y Sus Características

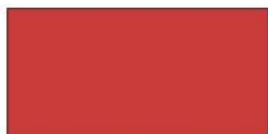
Basado en el contexto general del tema de interés en este trabajo, se acude a una fuente que cumpla una labor estética en cuanto a un estilo vintage que se acomode a la temporalidad que se ha venido desarrollando; además, la fuente debe contar con líneas claras y sencillas para hacer de la lectura un proceso ameno y por ende efectivo en el proceso de comunicación. De este modo, la fuente es seleccionada de [www.dafont.com](http://www.dafont.com) y su referencia es *Day Roman* con autoría de *Apostrophic Labs*, esta se encuentra de uso libre. A continuación, se adjunta el estilo de fuente:

<b>Fuentes</b>																																																																																																							
<small>DAYROM_.ttf</small> <b>Day Roman</b>	Day Roman																																																																																																						
<small>DAYROM_.ttf</small> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td><td>E</td><td>F</td><td>G</td><td>H</td><td>I</td><td>J</td><td>K</td><td>L</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>0082</td><td>0083</td><td>0087</td><td>0088</td><td>0093</td><td>0070</td><td>0071</td><td>0072</td><td>0073</td><td>0074</td><td>0075</td><td>0076</td><td>0077</td><td>0078</td> </tr> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td><td>E</td><td>F</td><td>G</td><td>H</td><td>I</td><td>J</td><td>K</td><td>L</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>O</td><td>P</td><td>Q</td><td>R</td><td>S</td><td>T</td><td>U</td><td>V</td><td>W</td><td>X</td><td>Y</td><td>Z</td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>0079</td><td>0080</td><td>0081</td><td>0082</td><td>0083</td><td>0084</td><td>0085</td><td>0086</td><td>0087</td><td>0088</td><td>0089</td><td>0090</td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>O</td><td>P</td><td>Q</td><td>R</td><td>S</td><td>T</td><td>U</td><td>V</td><td>W</td><td>X</td><td>Y</td><td>Z</td><td></td><td></td> </tr> </table>	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	0082	0083	0087	0088	0093	0070	0071	0072	0073	0074	0075	0076	0077	0078	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z			0079	0080	0081	0082	0083	0084	0085	0086	0087	0088	0089	0090			O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z			Mayúsculas																		
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N																																																																																										
0082	0083	0087	0088	0093	0070	0071	0072	0073	0074	0075	0076	0077	0078																																																																																										
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N																																																																																										
O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z																																																																																												
0079	0080	0081	0082	0083	0084	0085	0086	0087	0088	0089	0090																																																																																												
O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z																																																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>a</td><td>b</td><td>c</td><td>d</td><td>e</td><td>f</td><td>g</td><td>h</td><td>i</td><td>j</td><td>k</td><td>l</td><td>m</td><td>n</td><td>o</td><td>p</td><td>q</td> </tr> <tr> <td>0097</td><td>0098</td><td>0099</td><td>0100</td><td>0101</td><td>0102</td><td>0103</td><td>0104</td><td>0105</td><td>0106</td><td>0107</td><td>0108</td><td>0109</td><td>0110</td><td>0111</td><td>0112</td><td>0113</td> </tr> <tr> <td>a</td><td>b</td><td>c</td><td>d</td><td>e</td><td>f</td><td>g</td><td>h</td><td>i</td><td>j</td><td>k</td><td>l</td><td>m</td><td>n</td><td>o</td><td>p</td><td>q</td> </tr> <tr> <td>r</td><td>s</td><td>t</td><td>u</td><td>v</td><td>w</td><td>x</td><td>y</td><td>z</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>0114</td><td>0115</td><td>0116</td><td>0117</td><td>0118</td><td>0119</td><td>0120</td><td>0121</td><td>0122</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>r</td><td>s</td><td>t</td><td>u</td><td>v</td><td>w</td><td>x</td><td>y</td><td>z</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	0097	0098	0099	0100	0101	0102	0103	0104	0105	0106	0107	0108	0109	0110	0111	0112	0113	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z									0114	0115	0116	0117	0118	0119	0120	0121	0122									r	s	t	u	v	w	x	y	z									Minúsculas
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q																																																																																							
0097	0098	0099	0100	0101	0102	0103	0104	0105	0106	0107	0108	0109	0110	0111	0112	0113																																																																																							
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q																																																																																							
r	s	t	u	v	w	x	y	z																																																																																															
0114	0115	0116	0117	0118	0119	0120	0121	0122																																																																																															
r	s	t	u	v	w	x	y	z																																																																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>0048</td><td>0049</td><td>0050</td><td>0051</td><td>0052</td><td>0053</td><td>0054</td><td>0055</td><td>0056</td><td>0057</td> </tr> <tr> <td>0</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td> </tr> </table>	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0048	0049	0050	0051	0052	0053	0054	0055	0056	0057	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Números																																																																								
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9																																																																																														
0048	0049	0050	0051	0052	0053	0054	0055	0056	0057																																																																																														
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9																																																																																														
<small>DAYROM_.ttf</small> <b>Ferrocarril de Antioquia</b>	Ejemplo práctico																																																																																																						

## 5.5 Colores

La selección de colores se realiza con base en material fotográfico y audiovisual que da cuenta de los colores que fueron utilizados en los vagones del Ferrocarril de Antioquia. Para este

proyecto, se hace una aproximación a estos valores y se cotejan con la paleta de colores de Pintuco disponible para la fecha de realización de este trabajo (2021). A continuación, se relaciona la paleta tentativa para la pintura del dispositivo:



\*Los colores aquí presentados son una aproximación al color.

### Nombre: Rojo Llamas

**Codigo:** RJ107-A

**%LRV:** 15

**Entorno:** Interior

**Base:** Accent

**Grupo de Color:** Rojos

**Brillo:** Liso

**Color en línea:** No

**Espacios:** espacio, superficie | superficie |

**Superficies:** Pared en Habitación, Sala, Metal, Madera, Alta Asepsia,

**Productos:** Pintura Viniltex Advanced, Pintulux MP, Pintura Viniltex Acriltex, Pintura Viniltex Vida, Pintulux 3 en 1, Pintura Acrilica Alta Asepsia,



\*Los colores aquí presentados son una aproximación al color.

### Nombre: Verde Abedul

**Codigo:** VD166-A

**%LRV:** 11

**Entorno:** Exterior e Interior

**Base:** Accent

**Grupo de Color:** Verdes

**Brillo:** Liso

**Color en línea:** No

**Espacios:** superficie | espacio, superficie | espacio |

**Superficies:** Alta Asepsia, Pared en Habitación, Sala, Piso, Fachada, Metal, Madera, Cubiertas y Terrazas,

**Productos:** Pintura Acrilica Alta Asepsia, Pintura Viniltex Advanced, Pintura para Canchas y Pisos, Pintura Koraza Elastomérica, Pintulux MP, Pintura Koraza Doble Vida 10, Pintura Viniltex Acriltex, Impermeabilizante acrílico Pintuco Fill 12, Impermeabilizante acrílico Pintuco Fill 7, Pintulux 3 en 1, Koraza Máxima Protección 5, Pintura Viniltex Vida,



\*Los colores aquí presentados son una aproximación al color.

### Nombre: Flor de Narciso

**Código:** AM135-A

**%LRV:** 65

**Entorno:** Interior

**Base:** Accent

**Grupo de Color:** Amarillos

**Brillo:** Liso

**Color en línea:** No

**Espacios:** espacio, superficie | superficie |

**Superficies:** Pared en Habitación, Sala, Metal, Madera, Alta Asepsia,

**Productos:** Pintura Viniltex Advanced, Pintulux MP, Pintura Viniltex Acriltex, Pintura Viniltex Vida, Pintulux 3 en 1, Pintura Acrílica Alta Asepsia,



VD166-A



RJ107-A



AM135-A

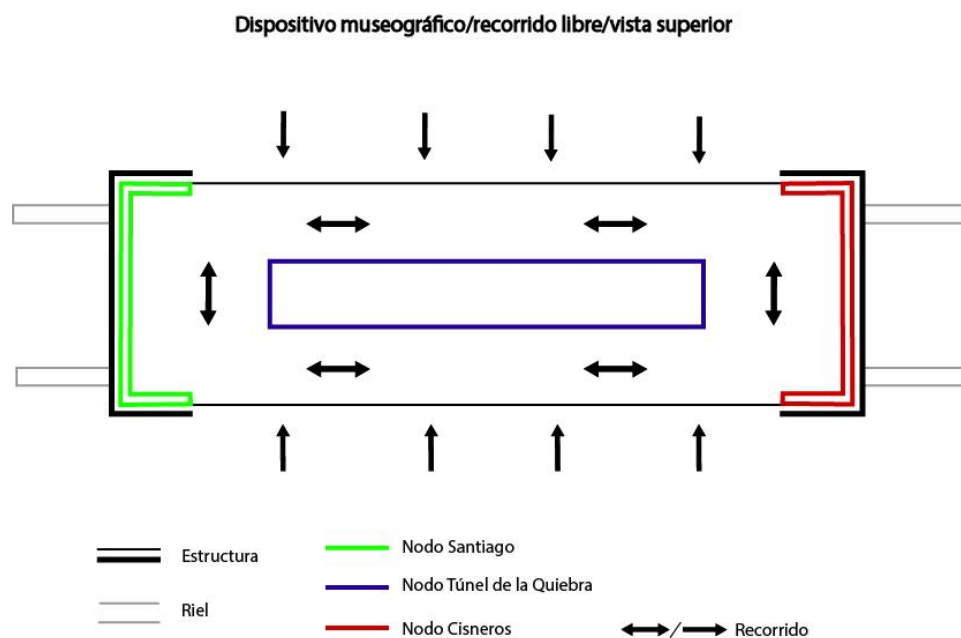
## 5.6 Recorrido

Debido a las características prácticas del dispositivo; se acude a una narración no lineal, buscando una opción alternativa al discurso basado en la línea de tiempo, el cual, puede ser efectivo en algunos contextos, pero en este caso se pretende crear un compendio de experiencias que se resuman en el valor del legado histórico aportado por el Ferrocarril de Antioquia a la comunidad que tuvo una relación directa con la operación de esta empresa.

Se pretende hacer énfasis en tres nodos que, vistos espacialmente llevan un orden que concuerda con el espacio real de la investigación. Es decir, el nodo *Santiago* se ubica en un extremo y el nodo *Cisneros* al otro extremo, estos se encuentran a su vez, divididos por el nodo *Túnel de la Quebra*. Tal y como se muestra en la figura 4.

**Figura 4**

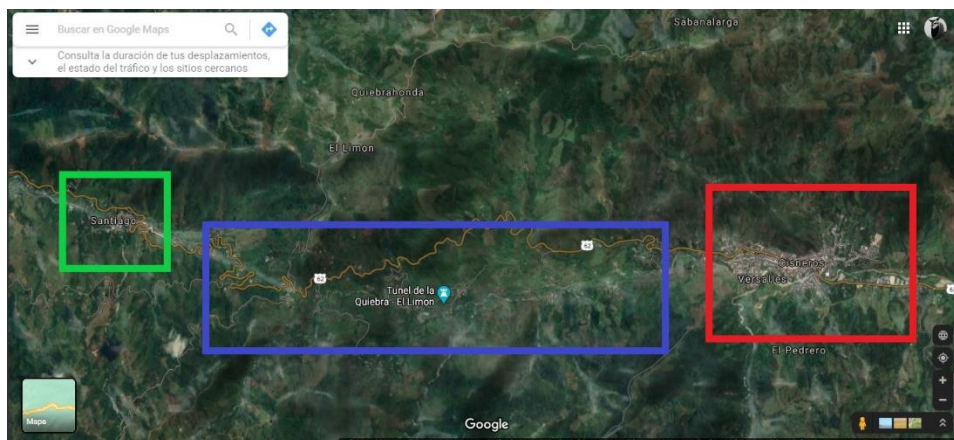
*Recorrido al interior del dispositivo. Cuenta con 3 nodos temáticos que comprenden el área de interés de esta investigación.*



**Nota.** El recorrido y la disposición de los ejes temáticos ofrece una lectura alejada del discurso temporal y permite que el contenido se aborde por cualquier parte. Lo que hace que el recorrido sea libre. Autoría propia (2021).

**Figura 5**

*Relación espacial. Comparativa entre una fotografía satelital que comprende las áreas de interés y el espacio expositivo pensado para la propuesta física del discurso (figura 3).*



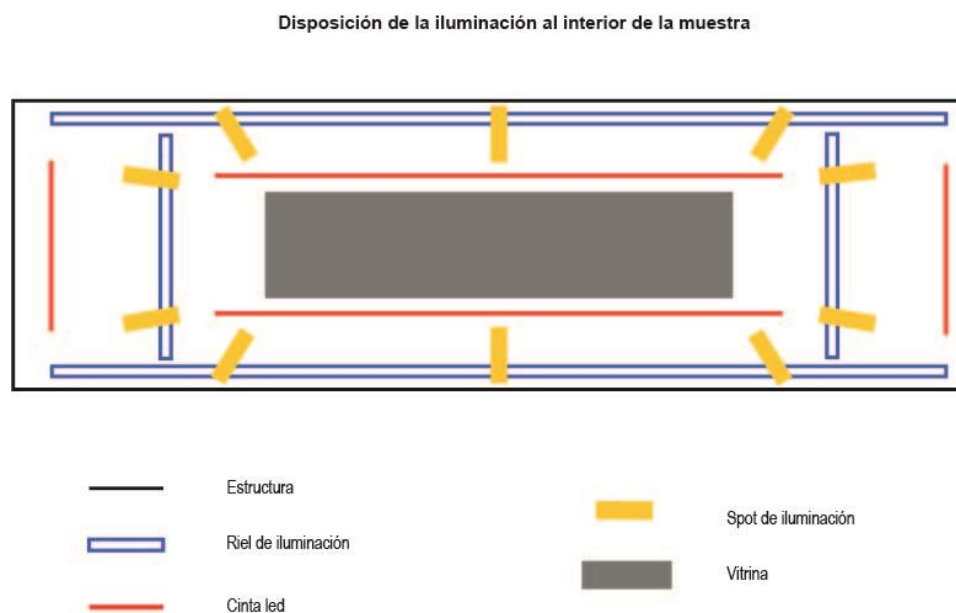
**Nota.** En esta fotografía tomada por satélite, se puede observar a la izquierda y en un recuadro verde, el corregimiento de Santiago; en el centro en un rectángulo azul, está el Túnel de la Quebra y finalmente, en el recuadro rojo de la derecha, se observa la cabecera municipal de Cisneros. Adaptada de (Google Maps, 2020).

## 5.7 Iluminación

Es imperante establecer una iluminación que se acomode a todas las necesidades expositivas, por lo tanto, cada espacio debe ser posiblemente iluminado. Bajo este precepto, se plantea una iluminación general aportada por 4 cintas de luces de 12v a 4000k; para la iluminación dirigida se utilizarán cuatro rieles que, a su vez, soportarán 10 lámparas de spot LED 10W 26° de cono lumínico 110v 4000k y se podrán manipular en múltiples posiciones. A continuación, se relaciona la ubicación del sistema de iluminación en la figura 5.

**Figura 6**

*Disposición de la iluminación, tanto general como dirigida vista desde arriba.*



**Nota.** Con la iluminación general se busca la generación del ambiente al interior de la muestra y con la iluminación dirigida se hace énfasis en puntos específicos que requieren toda la atención del espectador. Autoría propia (2021).



## **6. Diseño De Dispositivo Museografico Movil**

En este capítulo, se plantea el diseño de un dispositivo museográfico móvil que tiene como intención fomentar el desarrollo y conservación del patrimonio simbólico y físico entorno a las comunidades que han sido influenciadas por la extinta empresa del Ferrocarril de Antioquia. Antes que nada, cuando me refiero al término “dispositivo”, lo abordo según lo define la Real Academia Española [RAE] (2018), la cual dice que, un dispositivo es un “Mecanismo o artificio para producir una acción prevista”, que cuando se combina con el término “museografía”, adquiere las características que le relacionan con las prácticas museísticas. También, es importante resaltar la pertinencia en cuanto a la movilidad del dispositivo. En el trabajo de campo, se pudo constatar que al día de hoy sobreviven tramos de riel que son utilizados por carros de rodillos y vagonetas motorizadas que se usan para trasportar turistas entre Santiago y la estación el Limón; esto fomenta el aprovechamiento de esta facultad (movilidad) en beneficio de un dispositivo museográfico que pueda ofrecer su contenido no solo a los turistas y habitantes de la cabecera municipal de Cisneros y el corregimiento de Santiago, sino también a los habitantes de las zonas veredales, los cuales, tomarían parte activa en la muestra.

### **6.1 Referente**

El corregimiento de Santiago, resulta atractivo para las personas que visitan la región seducidos por los Charcos el Limón, que son surtidos por agua cristalina que desciende desde el promontorio de la Quiebra que Alejandro López osó una vez atravesar. Pero, sin duda alguna, el lugar es más reconocido por su valor histórico y patrimonial ya que allí se encuentra la Estación Santiago y el Túnel de la Quiebra, los cuales fueron eje de la economía local por décadas. Así pues, el turismo local ha sabido valer estos atributos y en la entra del Túnel se pueden encontrar

coches elaborados de forma artesanal a partir de perfiles metálicos, madera, tela y hasta un motor para transportar personas a través de los 3.742,10 metros que componen la longitud del túnel, el cual cuenta en su interior con un solo carril, lo que significa que solo se puede circular en un solo sentido a la vez. Estas vagonetas cuentan con una estructura metálica que comprende el chasis y sirve para estructurar todo el vehículo; este reposa sobre balineras que descansan sobre los rieles y, a la vez, funcionan como ruedas. También cuentan con un motor de motocicleta el cual sirve para proporcionar energía cinética al vagón y generar así su desplazamiento por los rieles, agregado a esto, cuentan con asientos para los tripulantes, una carpa que sirve como techo, una bombilla para iluminar las penumbras del túnel y un mecanismo de giro que sirve para voltear toda la vagoneta cuando necesita volver a su punto de partida.

Un ejemplo de esto, es el señor Mario Rincón, el cual es habitante del mencionado corregimiento. Este, tiene un pequeño garaje en donde almacena un coche con rodillos al que le está realizando algunas modificaciones. Es indudable el nivel de trabajo en su dispositivo, el cual cumple con la función principal de transportar turistas y goza de una estética particularmente bien cuidada. Su coche, ha pasado por multiplicidad de experimentos para llegar al resultado actual.

**Figura 7**

*Coche para turismo local, goza de un especial cuidado en los detalles gracias a su creador, el señor Mario.*



**Nota.** El uso coches para el transporte de turistas es un punto fuerte dentro del contexto local. Fuente propia del investigador, 2021.

El uso tangible de estos carros para el transporte son el mejor aliciente para la creación de un dispositivo que utilice el mismo medio para moverse de un lugar a otro; por ello, la importancia de estos como referente para este capítulo.

## 6.2 El Dispositivo Museográfico Móvil

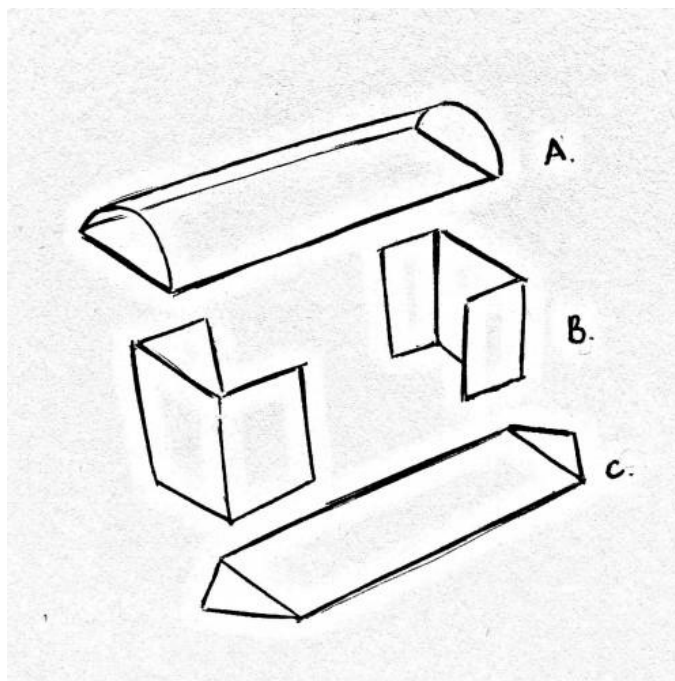
Habiéndose demostrado la pertinencia de un dispositivo museográfico móvil que expone las dinámicas de memoria y conservación en torno al Ferrocarril de Antioquia en las zonas que ocupa la investigación, se procede a la propuesta de diseño del dispositivo. Hablaremos en una primera instancia de las características técnicas en cuanto a la composición del coche que servirá de armazón para el dispositivo y le dará ese plus de movilidad, cabe resaltar que, este no contará con un sistema de tracción mecánica, sino que será remolcado por otro coche que si cuente con esta facultad.

Teniendo en cuenta el carácter móvil del dispositivo, se ha considerado diseñar su estructura desarmable en tres secciones:

1. Chasis
2. Carrocería
3. Techo

**Figura 8**

*El dispositivo museográfico dividido en sus tres partes principales.*

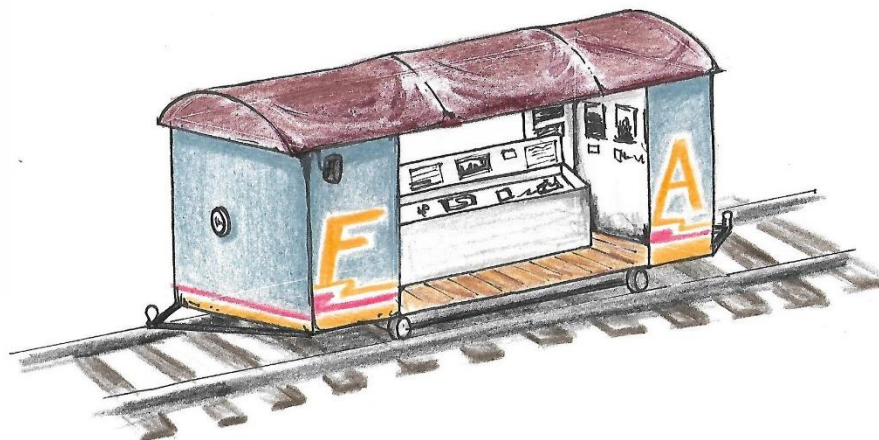


**Nota.** El dispositivo se compone de: A. techo; B. carrocería; C. chasis. Fuente propia del investigador, 2021.

Las secciones que se tratarán a continuación dependerán una de la otra para el efectivo emplazamiento y función del dispositivo. Cada una cumple un papel fundamental y ha sido pensada para responder a las necesidades tanto expositivas como estructurales. Las principales motivaciones que llevaron a que el dispositivo se pueda armar y desarmar con relativa facilidad son su fácil almacenamiento y por ende su transporte, así como que su mantenimiento se pueda realizar de forma sencilla y rápida.

**Figura 9**

*Boceto preliminar del dispositivo museográfico móvil.*



**Nota.** Este boceto representa las características en lo que a forma y espacio se refiere, más no a su acabado estético.

Fuente propia del investigador, 2021.

### **6.2.1 Chasis**

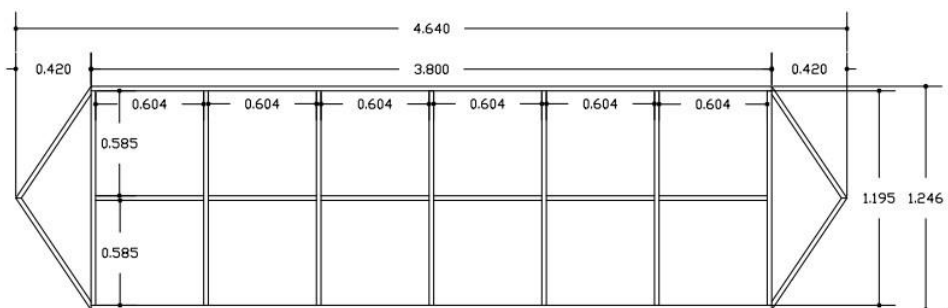
Para la elaboración del chasis se propone el uso de tubos cuadrados de acero con medida de 1" x 1" los cuales ofrecen la resistencia deseada a la vez evita agregar mucho peso al dispositivo en caso de usar un perfil más grande. El chasis contará con dos plantas, la inferior y la superior. La planta inferior será el tren de rodamientos, esta cuenta con 2.54 cm de largo y 89 cm de ancho, en su interior, estará dividida por cuatro secciones de 0.604 x 0.840cm internos. Allí, se ubicarán ocho rodamientos rígidos de bolas en vertical y unidos por pares, significa que habrá total de cuatro rodamientos que reposaran sobre el riel, esto con la intención de ofrecer un mejor punto de contacto entre el riel y el dispositivo. Estos rodamientos se posicionarán en 2 tubos circulares 50x1,5 mm y tendrán un largo total de 1.39 cm, estos serán los ejes de los rodamientos. Adicionalmente, se

contará con cuatro rodamientos que irán en posición horizontal y estarán sujetos del eje de rodamiento tendrán contacto con la cara interna del riel (*figura 11*) ayudando a que el dispositivo no se salga de la línea férrea. Esto teniendo en cuenta que el riel en su trocha o cara interna mide 914 mm (1 yarda) aproximadamente. La referencia en estos rodamientos es y el pequeño tubo que lo soporta es igual a los rodamientos principales y sus respectivos ejes.

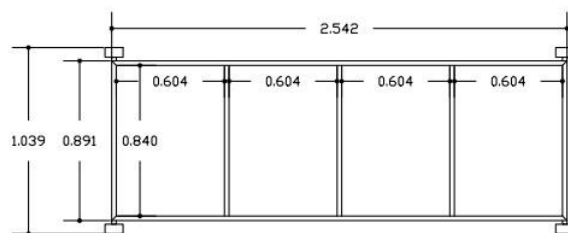
La planta superior del chasis se soportará en la planta inferior que acabamos de presentar, esta tendrá un largo total de 4.64 m si contamos los dos parachoques. El rectángulo de área de exposición es de 3.80 x 1.24 m. El ancho es de 1.24 m, sería 35 cm más ancho que la base inferior, esto con la intención de obtener un espacio más amplio para la realización de la muestra, ya que los visitantes tendrán acceso al interior del dispositivo. Es aquí donde se ubica la zona de exposición; la cual, será el área más amplia, ya que, contendrá área destinada a las piezas de exposición y los visitantes, por ello cuenta con un chasis que otorgará resistencia y estabilidad al interior de esta parte. Contará, como lo hemos mencionado, con 3.80 x 1.24 m, y estará dividida en 12 secciones de 0.604 x 0.585 m divididas a lo largo por un perfil y a lo ancho por cinco perfiles, logrando así los 12 espacios. Es decir, que tendrá un total de 4.46 m<sup>2</sup> en esta área. Esta tendrá un recubrimiento en su parte superior con una lámina de aluminio de 3mm y 3.80 x 1.25 m que protegerá del contacto directo con el agua y suciedad que pueda tocar directamente a las tablas producto del movimiento del dispositivo por el camino de riel. Sobre esta lámina irán colocadas 20 tablas de roble de 18 x 1.194 m y 1" de espesor. Se elige el roble por su alta resistencia al desgaste y humedad; también, por su estética.

**Figura 10**

*Planimetría de la sección inferior que comprende el chasis de rodamiento (tren de rodamiento) y el chasis superior.*



VISTA SUPERIOR CHASIS



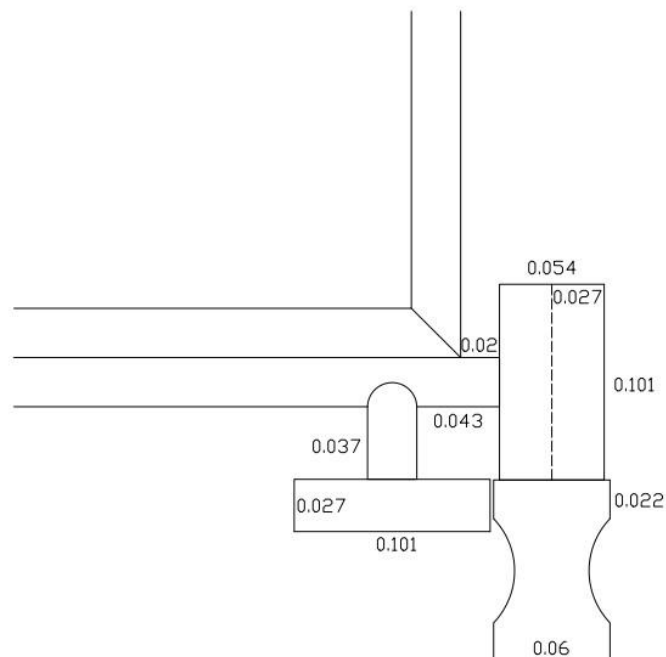
VISTA SUPERIOR CHASIS RODAMIENTO

**Nota.** Estas dos secciones conforman toda la estructura inferior del dispositivo. Elaboración de la planimetría en AutoCAD, Carlos Caro, 2021.



**Figura 11**

*Planimetría a detalle de los rodamientos del carro.*



**Nota.** Las balineras colocadas en vertical reposan sobre el riel y sirven de apoyo para el peso del dispositivo; mientras que la balinera horizontal sirve de guía y evita el descarrilamiento del coche. Elaboración de la planimetría en AutoCAD, Carlos Caro, 2021.

Material	Especificaciones técnicas
Perfil metálico	1 x 1" x 1.1mm
Tubo acero	50x1,5 mm
Balineras	50 x 110 x 27 ref. 6310
Tabla de roble	18 x 2.70 cm y 1"
Lamina aluminio	3.80 x 1.25 cm y 3mm

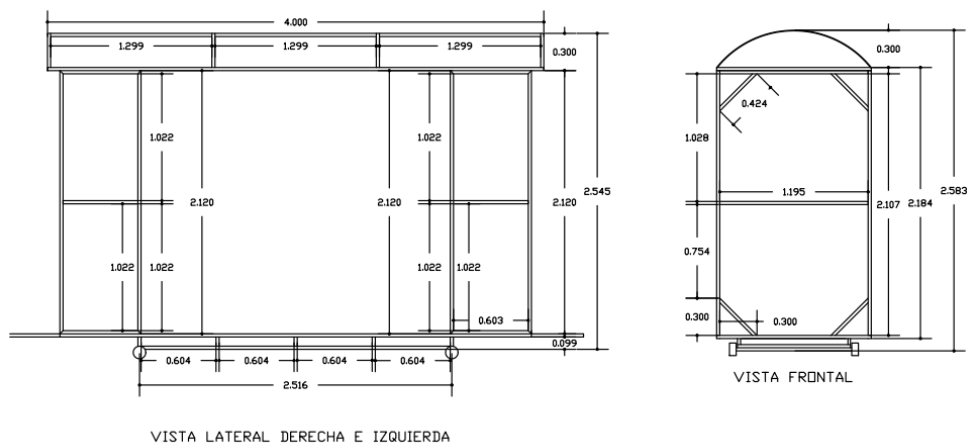
### 6.2.2 Carrocería

Este dispositivo contará con un marco rectangular elaborado a partir de perfil de 1" x 1", del cual se conforman dos piezas que van de extremo a extremo y éstas serán las paredes del dispositivo, tal y como se muestra en la *figura 12*. Contaríamos dos estructuras de 2.12 x 1.24 x 0.65 que, puestas en los extremos del chasis, conforman la carrocería completa; su altitud está pensada para que, a la hora de usar la iluminación, esta tenga más espacio y, por ende, se puedan lograr mejores resultados en la ambientación de la muestra.

Para dar estabilidad y resistencia a las paredes, el armazón contará con una división interna puesta de forma horizontal y al centro. La medida interna del resultado de la colocación de este refuerzo es de 1.022 x 1.195 cm en el frente y la parte trasera. En los laterales cuenta con 1.022 x 0.603 cm; a su vez, las partes resultantes de esta división contarán con una pieza de refuerzo puesta a 45° en sus puntas externas, el largo de este perfil es de 0.424 cm. Estas piezas van laminadas por su interior y exterior con lamina de aluminio de 2 mm de espesor y estará sujeta con remaches con un diámetro de 3/16" de cabeza redondeada. Esta llevara los acabados en pintura por ambos lados.

**Figura 12**

*Planimetría del dispositivo completo (Chasis, carrocería y techo). El rectángulo más grande que cuenta con una división en la mitad corresponde a la carrocería.*



**Nota.** Esta sesión soportará las paredes del dispositivo y a su vez el techo. Elaboración de la planimetría en AutoCAD, Carlos Caro, 2021.

Material	Especificaciones técnicas
Perfil metálico	1" x 1" x 1.1mm
Lamina aluminio	2mm
Remache de cabeza redondeada	3/16" phi x 3/8" long.

### 6.2.3 Techo

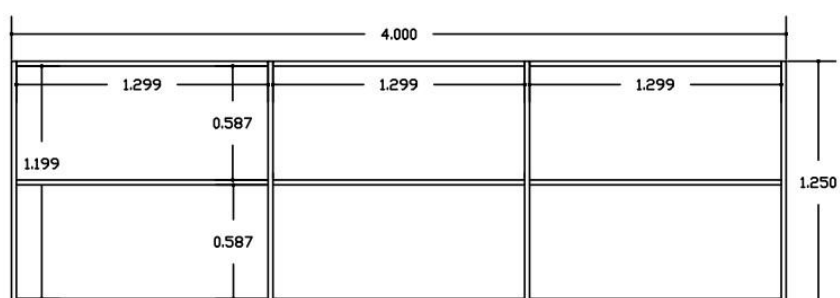
El techo de este dispositivo conforma una de las tres sesiones principales. Su trabajo es proteger el interior del dispositivo de agentes climáticos que signifiquen una amenaza contra la muestra y servir de soporte para el sistema de iluminación por riel. El techo será abovedado en arco con la intención de dispersar el calor que pueda soportar y servir de caída cuando tenga

contacto con el agua; su recubrimiento será en lona impermeable. De su base a su parte más alta contará con 0.30 cm de altitud. Su largo tendrá un total de 4 metros y sobresale al frente 10 cm atrás 10 cm. Si hablamos del ancho, tendrá 1.25 metros de ancho, el equivalente al ancho de la carrocería y el chasis superior. Este marco tendrá dos travesaños en el mismo perfil de 1" x 1" y estarán ubicados en partes iguales, por lo tanto, quedan tres espacios de 1.299 x 1.199 cm; estos travesaños servirán para soportar una lámina de aluminio de 4 x 1.25 metros y 2mm de espesor, la cual servirá de protección para el interior del dispositivo a la vez que soportará la iluminación.

Ahora bien, para dar forma al arco, se ha pensado en implementar platina de 1" pulgada y 3mm de espesor, ya que esta se deja arquear a la vez que es resistente. Se usarán cuatro de estas platinas, 2 en los extremos y dos internas, lo que deja como resultado 3 sesiones internas de 1.299 cm de largo y finalmente, contará con un perfil metálico de 1" x 1" que irá de extremo a extremo y por la parte más alta del arco para dar estabilidad y soporte a las platinas.

**Figura 13**

*Planimetría del techo del dispositivo.*



VISTA SUPERIOR E INFERIOR TECHO

**Nota.** El techo irá soportado sobre carrocería y tendrá forma de arco. Elaboración de la planimetría en AutoCAD, Carlos Caro, 2021.

Materiales	Especificaciones técnicas
Perfil metálico	1" x 1" x 1.1mm
Platina hierro	1" x 2mm
Lamina aluminio	4 x 1.25 mm y 2mm
Lona impermeable polietileno	20" x 30"

### 6.3 Fuente De Alimentación Eléctrica

Teniendo en cuenta que el dispositivo museográfico planteado en este proyecto requiere del uso de energía eléctrica para alimentar el sistema de iluminación y que, una característica importante de este dispositivo es la movilidad. Se proponen dos fuentes de energía para suplir las necesidades. Antes que nada, el sistema de iluminación está compuesto por 10 spot de 110v con 20W; además, cuenta con aproximadamente 6 metros de cinta led de 12v 7.2 W por metro. Agregado a esto, se conectará una computadora portátil para reproducir los archivos de Mp.3 con una salida a través de dos auriculares de diadema.

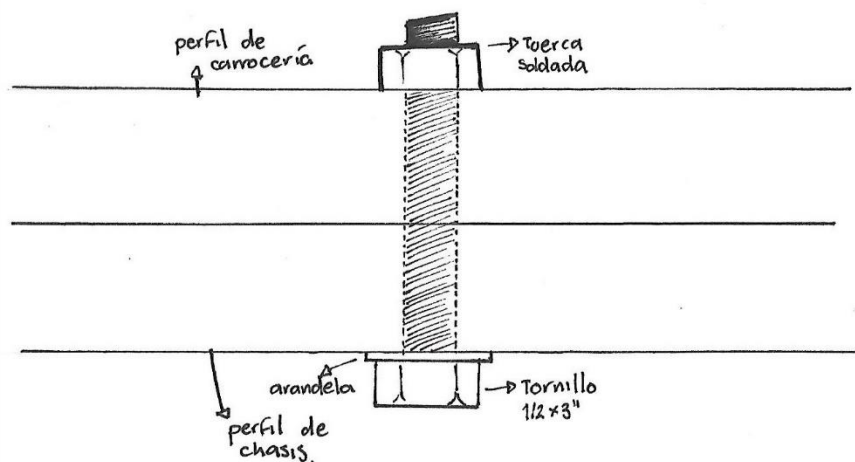
El primer método para proporcionar energía es el uso de una extensión de 3x14 en cable encauchetado. Para el uso se depende de una fuente de 110v doméstica y, por lo tanto, es dependiente del factor externo. La segunda opción, es una fuente de energía portátil (powerhouse) como el SUAOKI - 400Wh/120,000mAh la cual ofrece una salida suficiente para alimentar la iluminación y la computadora necesaria para el desarrollo de la exposición. Este generador portátil solar ofrece recarga mediante pequeños paneles solares por lo tanto resulta operativo en el dispositivo que se plantea en este trabajo. Su ubicación está pensada al interior de la vitrina.

## 6.4 Sujeción

Una de las principales características de este dispositivo, es su capacidad para armarse y desarmarse. Como se trató en un principio, contamos con tres sesiones que son el chasis, la carrocería y el techo. Estas, irán puestas una sobre la otra y estarán sujetas por tornillos hexagonales rosca fina de 3" con baño de acero inoxidable. El número total de tornillos asciende a 28, son 14 para la sujeción entre chasis y carrocería y 14 para techo y carrocería. Se cuenta con igual número de tuercas para este tornillo, pero estas irán soldadas a la cara interna del perfil que va en la parte superior e inferior de la carrocería, lo que significa que para armar el dispositivo se juntan las sesiones, se inserta el tornillo y se procede a aplicar torque de apriete.

**Figura 14**

*Vista de perfil del tornillo de 1/2x3".*



**Nota.** El tornillo contará con acabados en acero inoxidable para protegerlo de la corrosión. Fuente propia del investigador, 2021.

## 6.5 Presupuesto

Presupuesto dispositivo museográfico móvil				
Producto	especificaciones	cantidad	valor unidad (pesos)	valor total (pesos)
<b>Estructura</b>				
Perfil metálico	1 x 1" x 6mts x 1.1mm	14	\$ 42.700	\$ 597.800
Tubo acero	50cm x 6 mts x 1,5 mm	1	\$ 125.900	\$ 125.900
Balinas	50 x 110 x 27 ref. 6310	12	\$ 82.300	\$ 987.600
Platina hierro	1" x 6 mts x 2mm	2	\$ 22.200	\$ 44.400
Enganche para trailer	7/8 para 2.000 lb	2	\$ 80.990	\$ 161.980
Lamina aluminio	3.80 x 1.25 cm y 3mm	2	\$ 504.611	\$ 1.009.222
Tornillo hexagonal acero inoxidable	1/2x3"	24	\$ 4.260	\$ 102.240
Pintulux 3 en 1 negro	Esmalte 1 gal		1\$ 70.900	\$ 70.900
<b>Acabados</b>				
Tabla de roble	18 cm x 2.70 cm x 1" mm	10	\$ 52.950	\$ 529.500
Acrílico transparente	3mm 120x50 cm	1	\$ 189.000	\$ 189.001
Lamina aluminio	1.22 x 2.44 x 2mm	10	\$ 203.900	\$ 2.039.000
Lamina MDF	1.83 x 2.44 x15 mm	1	\$ 120.000	\$ 120.000

Lamina MDF	1.83 x 2.44 x12 mm	1	\$ 96.000	\$ 96.000
Lona impermeable polietileno	20" x 30"	1	\$ 297.000	\$ 297.000
Remaches de cabeza redondeada	3/16 x 3/8"	1	\$ 27.590	\$ 27.590
Pintulux 3 en 1	"Rojo Llamas" 1 gal	1	\$ 70.900	\$ 70.900
Pintulux 3 en 1	"Verde Abedul" 1 gal	1	\$ 70.900	\$ 70.900
Pintulux 3 en 1	"Flor de Narciso" 1 gal	1	\$ 70.900	\$ 70.900
Plotter de corte	vinilo adhesivo mate con transfer	1	\$ 150.000	\$ 150.000
Espejo retrovisor	Espejo plástico negro	2	\$ 28.000	\$ 56.000
<b>Iluminaria</b>				
Riel de Iluminación	2 vías	6	\$ 39.900	\$ 239.400
Spot de luz	10W 110v 4000k	12	\$ 44.900	\$ 538.800
Cinta LED	12 v a 4000k	6	\$ 6.000	\$ 6.006
Cable dúplex	2x12 10 metros	1	\$ 14.800	14.801
Interruptor	Interruptor star/stop	1	\$ 24.500	\$ 24.500
Luz exploradora	14 Led 5000lm	2	\$ 53.900	\$ 107.800
<b>Tecnológicos</b>				
Tablet	Tablet Amazon Fire Hd 8 32gb	1	\$ 349.900	\$ 349.900



Batería portable	SUAOKI - 400Wh/120,000m Ah	1	\$ 3.922.947	\$ 3.922.947
Diadema	Sony ZX Series MDR-ZX310AP	2	\$ 59.900	\$ 119.800
<b>Mano de obra</b>				
Corte metal	-	1	\$ 360.000	\$ 360.000
Ensamblaje soldadura	-	1	\$ 750.000	\$ 750.000
Sujeción de laminas	-	1	\$ 250.000	\$ 250.000
Pintura	-	1	\$ 240.000	\$ 240.000
Instalación eléctrica	-	1	\$ 175.000	\$ 175.000
Instalación lona	-	1	\$ 80.000	\$ 80.000
Elaboración vitrina	-	1	\$ 320.000	\$ 320.000
Montaje material expositivo	-	1	\$ 280.000	\$ 280.000
			<b>TOTAL</b>	<b>\$ 14.595.787</b>

## 7 Conclusiones

A lo largo de la historia, el departamento de Antioquia ha visto en el transcurrir de sus generaciones un marcado ímpetu en la superación de las adversidades. Una región con pronunciados accidentes geográficos representa un reto para cualquier sociedad, en especial, si hablamos del ámbito económico. Por ello, dos grandes figuras adquieren protagonismo, la del arriero y la del minero; una expande sus fuerzas y coloniza tierras y la otra las contrae y rebusca en las entrañas de la tierra. Así, con valor y esfuerzo el departamento lucha por mantenerse a flote en un mundo que ya siente los avances de la industrialización. Es hasta la llegada del Ferrocarril de Antioquia que se consolida la idea de modernidad en el departamento de Antioquia.

El camino por riel representa todo un reto para un terreno tan complejo, sin dejar a un lado acontecimientos de orden político y social que fueron un peligro para la obra. Gracias a la incansable labor de hombres y mujeres que dieron su esfuerzo y en mayor medida su vida, el departamento de Antioquia ve un surgir de oportunidades que se materializan en una economía sólida y una cultura resiliente. De este proceso, se consolidan los caseríos que se ubican en torno a las estaciones. Allí se instalan trabajadores del ferrocarril, comerciantes, entre otros, esto termina reconfigurando el paisaje y su desarrollo se traduce en cabeceras municipales o corregimientos importantes. Como es el caso de Cisneros y Santiago, puntos estratégicos a un lado y otro del Túnel de la Quiebra.

Ahora bien, las comunidades que habitan estos lugares, al día de hoy hacen un esfuerzo monumental por la conservación del patrimonio mueble e inmueble que heredaron de la ya extinta empresa del Ferrocarril de Antioquia. Dentro de su cotidianidad, conviven con imágenes y símbolos que mantienen vivo su pasado ferrocarrilero. Una muestra de ello es la reapertura del

Museo Ferroviario (en la antigua estación del ferrocarril del municipio de Cisneros) que a la fecha de culminación de este trabajo presta sus servicios a locales y turistas.

El corregimiento de Santiago también ha jugado un papel fundamental en la historia del ferrocarril en Antioquia; dentro de sus dinámicas sociales se consolida un marcado sentido de pertenencia por el legado histórico aportado por el ferrocarril. Tanto así, que hay una apropiación del patrimonio físico, cuando sobre los rieles ruedan coches artesanales que transportan turistas a través del túnel y con ello mueven la economía local y fomentan una cultura turística en el territorio.

Esto da cuenta de que existe una conciencia histórica dentro de los habitantes de estos lugares, que en muchos casos tuvieron una relación directa con el Ferrocarril de Antioquia y que, recuerdan con lucidez y nostalgia sus experiencias. Por ende, resalta como tema de interés a la hora de proyectar esta investigación. El resultado de este trabajo se resume en el diseño de un dispositivo museográfico móvil, esto se obtiene a través de los conocimientos adquiridos por el investigador en su programa académico y labor dentro del ámbito de la museografía. Tal diseño, está acompañado de un guion museográfico que representa una línea conceptual que aporta un mensaje al visitante, que, a partir de contenido audiovisual propuesto, se puede contextualizar del entorno que habita en el momento.

Gracias a labores investigativas que involucran la historiografía, se dispone de elementos precisos que alimentaron esta investigación, igualmente importante es el trabajo de campo que ofrece un acercamiento aún más interesante por la experiencia única que representa este contexto para cada uno de los que interactúan con el.

El diseño del dispositivo representa un importante reto para el investigador, que no cuenta con los conocimientos estrictos en cuanto a la modelación de un coche estrictamente funcional; es a partir de su formación académica en artes lo que permite el desarrollo de un guion museográfico y su experiencia en quehacer dentro del museo lo que le ofrece un acercamiento con el material y con ello la propuesta de un diseño que se convierte en el resultado de este proyecto monográfico.

Finalmente, este trabajo se proyecta para ser reestructurado en cuando a diseño. Esto a partir del conocimiento que el autor adquiriera a través de la experimentación y la práctica. En ese orden de ideas, postularlo a convocatorias y llevarlo a la realidad para que resulte en beneficio de la comunidad.

## Bibliografía

- Banrepcultural. (s.f.) *Alejandro López Restrepo*. Recuperado de [https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Alejandro\\_L%C3%B3pez\\_Restrepo](https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Alejandro_L%C3%B3pez_Restrepo)
- Bravo, J. (1974). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. (1.<sup>a</sup> ed., p. 432) Medellín, Ediciones Autores Antioqueños.
- Carrillo, F., Hurtado, M., Ibarra, J. C., Peñuela, L. (s.f.) *Los ferrocarriles en Colombia. El Ferrocarril de Antioquia: Inicios y final de una empresa heroica*. Recuperado de <https://fdocuments.ec/document/el-ferrocarril-de-antioquia.html>
- Chirolla, G. (2006). *La investigación en artes y el arte como investigación. Vacíos mentales: la investigación y la producción en el arte*. (1.<sup>a</sup> ed., p. 41) Bogotá, Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Correa, J. (2012). El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local. ESTUDIOS GERENCIALES, 28 (123), 149-166.
- GOV.CO. (2020) *Historia de Cisneros*. Recuperado de <http://www.cisneros-antioquia.gov.co/municipio/historia-de-cisneros>
- Dever Restrepo, P., & Carrizosa, A. (2000). *Manual básico de montaje museográfico*. Recuperado de [http://www.museoscolombianos.gov.co/fortalecimiento/comunicaciones/publicaciones/Documentos/manual\\_museografia.pdf](http://www.museoscolombianos.gov.co/fortalecimiento/comunicaciones/publicaciones/Documentos/manual_museografia.pdf)
- Fernández, L. A. (1999). *Museología y museografía*. España: Ediciones del Serbal.
- García, I. M., Rodríguez, D., & Blázquez, M. E. (2019). *Museografía y conservación*. Recuperado de <https://www.sintesis.com/data/indices/9788491713135.pdf>

- ICOM. (2010). *Conceptos claves de museología*. Recuperado de [https://icom.museum/wp-content/uploads/2018/07/Museologie\\_Espagnol\\_BD.pdf](https://icom.museum/wp-content/uploads/2018/07/Museologie_Espagnol_BD.pdf)
- ICOMOS. (2008). *Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural*. Recuperado de [https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation\\_sp.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_sp.pdf)
- Jaramillo, G. (2017). *El itinerario cultural del ferrocarril de Antioquia como escenario de creaciones y representaciones: una apuesta a su activación*. *Apuntes*, 30(1), 144-155. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.apc30-1.icfa>
- Latorre, G. (1924). *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia*. (1.<sup>a</sup> ed., p. 223). Medellín, Tip. Helios, 1924.
- López, A. (1899). *El paso de la quiebra en el ferrocarril de Antioquia* (tesis de pregrado) Escuela Nacional de Minas, Medellín.
- Mejía, J. N. (2004). *Sobre la investigación cualitativa. Nuevos conceptos y campos de desarrollo*. Recuperado de [https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/publicaciones/inv\\_sociales/n13\\_2004/a15.pdf](https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/publicaciones/inv_sociales/n13_2004/a15.pdf)
- Mosco Jaimes, A. (2018). *Capítulo 1 Conceptos fundamentales: Museología, museografía y curaduría, el gran dilema*. *Publicaciones Digitales ENCRyM*, 1(1). Recuperado a partir de <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/digitales/article/view/12873>
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.<sup>a</sup> ed., [versión 23.4 en línea]. <<https://dle.rae.es>>.

Restrepo Duque, H. (1989). La música de carrilera: mitos y verdades. *Revista de la Universidad Nacional* (1944 - 1992), (20), 66-70. Recuperado a partir de

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revistaun/article/view/12010>

Sandoval, C. (1996). *Especialización en teoría, métodos y técnicas de investigación social.*

*Investigación cualitativa* (1.<sup>a</sup> ed., p. 32) Bogotá, ARFO Editores e Impresores Ltda

UNESCO. (1972). *Convención Sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.*

*París.* Recuperado de <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>

UNESCO. (2003). *Convención Sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.*

*París.* Recuperado de <https://ich.unesco.org/doc/src/01853-ES.pdf>

## Anexos

### Formato entrevista

#### 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 JAIME ANDRÉS BERMÚDEZ RÍOS, estudiante del pregrado Artes Visuales del Instituto Tecnológico Metropolitano. La meta de este estudio es la realización de un texto escrito que sirva para el desarrollo de un dispositivo museográfico que funcione a partir de las dinámicas sociales que heredaron las comunidades que han tenido alguna relación con el Ferrocarril de Antioquia.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista. Esto tomará aproximadamente 60 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 JAIME ANDRÉS BERMÚDEZ RÍOS. He sido informado(a) de que la meta de este estudio es la realización de un texto escrito que sirva para el desarrollo de un dispositivo museográfico que funcione a partir de las dinámicas sociales que heredaron las comunidades que han tenido alguna relación con el Ferrocarril de Antioquia.



Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 60 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 JAIME BERMÚDEZ al teléfono 3006679129 – 5983829.

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 JAIME BERMÚDEZ al teléfono anteriormente mencionado.

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

## Preguntas

1. Hábleme un poco de usted. ¿A qué se dedica?, ¿de dónde es?, y ¿qué le apasiona?
  
1. ¿Hace cuánto tiempo habita el municipio de Cisneros?
  
2. ¿Tuvo usted relación directa con el Ferrocarril de Antioquia?. Si es así, por favor cuéntenos acerca de su experiencia.
  
3. ¿Qué opina usted del ingeniero Cubano Francisco Javier Cisneros?
  
4. ¿Qué opina usted Túnel de la Quiebra?
  
5. ¿Qué opina del desuso del ferrocarril en gran parte del territorio nacional?
  
6. Cree que en la actualidad, ¿los cisnereños aún se ven influenciados por la ya extinta empresa del Ferrocarril de Antioquia?
  
7. ¿Existe un sentido de pertenencia y conservación del patrimonio ferroviario en los habitantes del municipio de Cisneros?
  
8. ¿Qué opina del desuso del ferrocarril en gran parte del territorio nacional?
  
9. ¿En la actualidad se están llevando a cabo programas de reactivación y conservación de la memoria entorno al patrimonio ferroviario en el municipio de Cisneros?

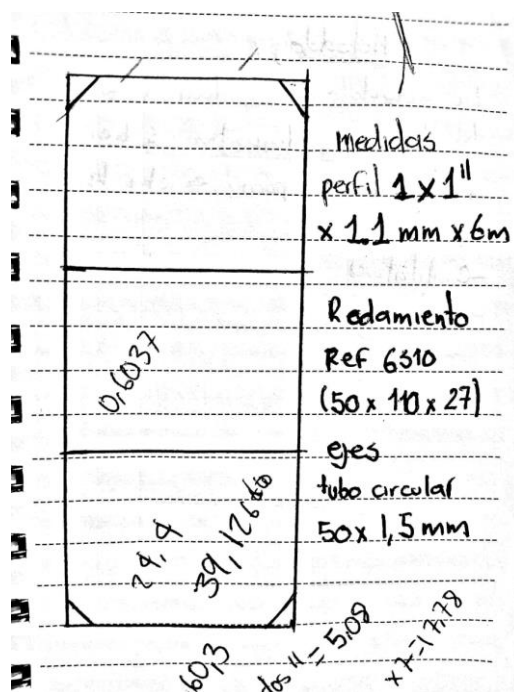
10. ¿Considera que un dispositivo museográfico móvil puede aportar a la conservación del patrimonio físico y simbólico del Ferrocarril de Antioquia en el municipio de Cisneros?
11. ¿Desea agregar algo más?

### Audios entrevista

<https://soundcloud.com/user-47003603>

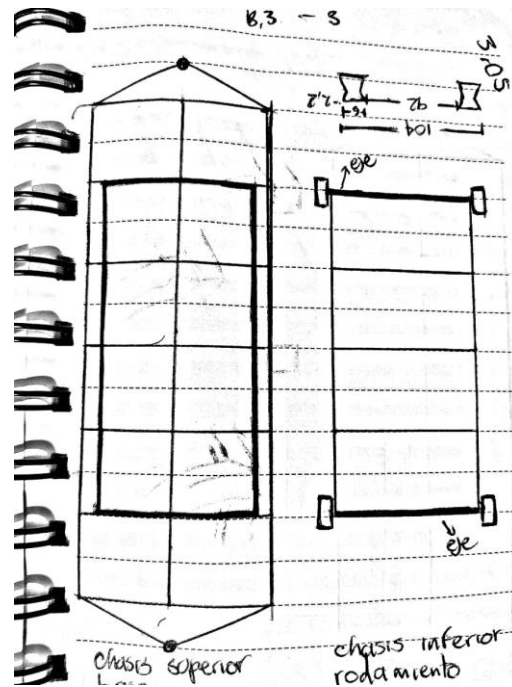
### Parte del proceso de experimentación

**Imagen 1**



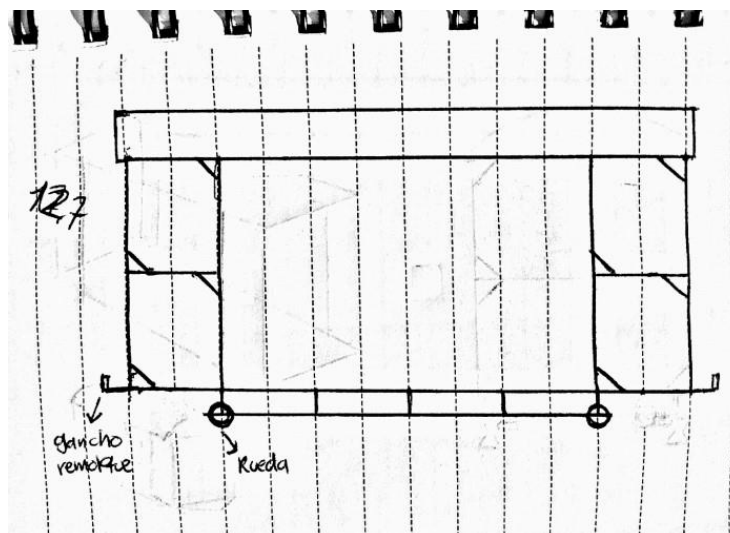
Boceto de la sección inferior del chasis. Medidas de materias principales con los cuales se pretende armar la carrocería, el techo y el chasis.

Imagen 2



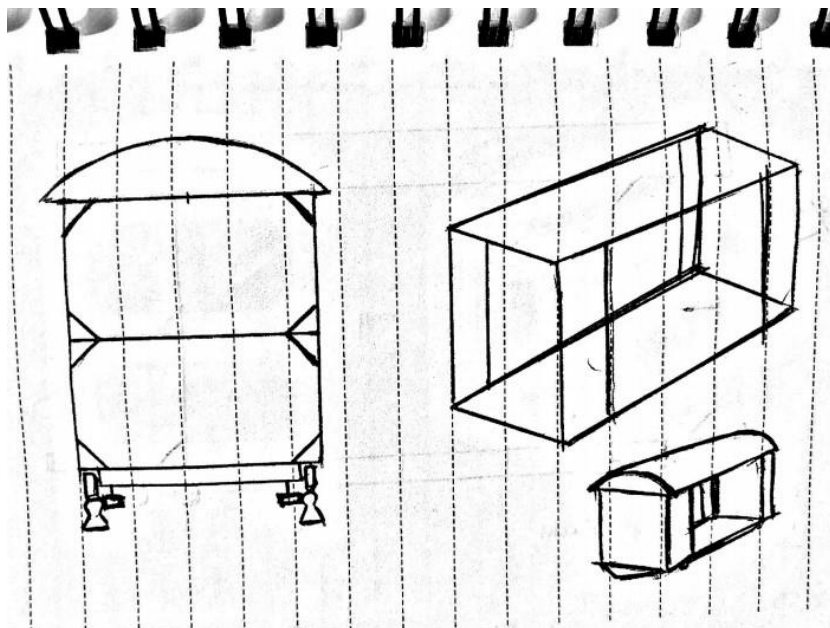
Boceto del chasis superior montado sobre el inferior; este último, cuenta con los ejes de rodamientos y sus respectivas balineras. Se puede apreciar en la esquina superior derecha la vista por el frente de la línea férrea con sus medidas.

Imagen 3



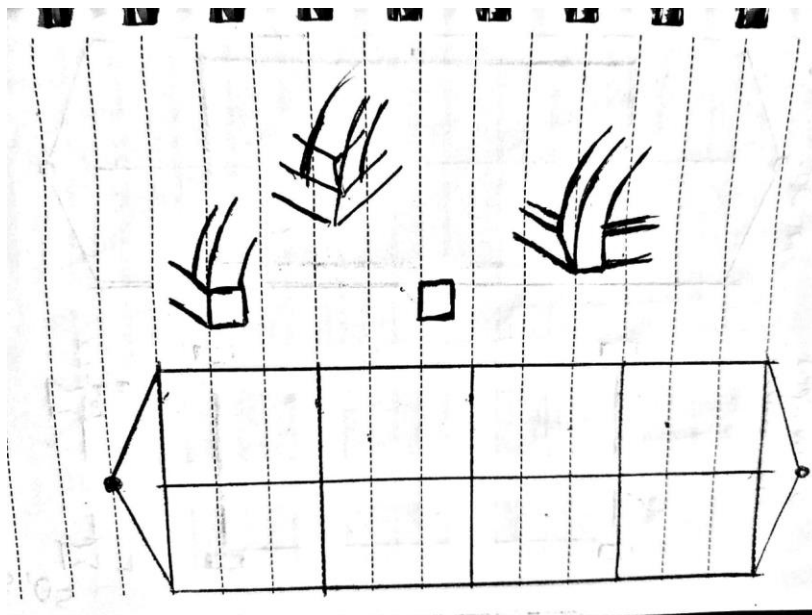
Boceto del armazón de la vagoneta vista desde perfil

Imagen 4



Boceto de la sección frontal del carro. También se encuentra un ejercicio rápido que muestra la composición interna del dispositivo.

Imagen 5



Boceto del chasis con sus parachoques. También se pueden apreciar ejercicios de uniones por perfiles metálicos.

**Imagen 6**

Ejercicio tridimensional de maquetación a partir de MDF.