



**Territorio sobre rieles: una perspectiva del desarrollo territorial desde el patrimonio. Caso de estudio del Ferrocarril de Antioquia, Colombia**

Esteban Martínez Vargas

Monografía presentada para optar al título de Profesional en Desarrollo Territorial

Asesora

Cindia Caterine Arango López. Historiadora, Magíster (MSc) en Geografía

Universidad de Antioquia  
Facultad de Ciencias Económicas  
Desarrollo Territorial  
El Carmen de Viboral, Antioquia, Colombia  
2021

---

<b>Cita</b>	(Martínez Vargas, 2021)
<b>Referencia</b>	Martínez Vargas, E. (2021). <i>Territorio sobre rieles: una perspectiva del desarrollo territorial desde el patrimonio. Caso de estudio del Ferrocarril de Antioquia, Colombia</i> [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, El Carmen de Viboral, Colombia.
<b>Estilo APA 7 (2020)</b>	

---



Biblioteca Seccional Oriente (El Carmen de Viboral)

**Repositorio Institucional:** <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - [www.udea.edu.co](http://www.udea.edu.co)

**Rector:** John Jairo Arboleda Céspedes.

**Decano/Director:** Sergio Iván Restrepo Ochoa.

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

## Tabla de contenido

Resumen .....	5
Abstract .....	6
Introducción .....	7
1 Desarrollo territorial y patrimonio .....	14
1.1 El enfoque del desarrollo territorial.....	14
1.2 Escenario histórico y conceptual del patrimonio .....	18
1.2.1 El patrimonio en el ámbito colombiano e internacional .....	20
1.2.2 Perspectiva del patrimonio en la actualidad.....	21
2 El sistema ferroviario y sus configuraciones territoriales .....	25
2.1 Vínculo del desarrollo territorial y el patrimonio en el marco del Ferrocarril de Antioquia	42
3 Conclusiones .....	46
Referencias .....	48

## Lista de tablas

<b>Tabla 1</b> Estaciones y paraderos Secciones Porce y Nus, 1923.....	39
--	----

## Lista de figuras

<b>Figura 1</b> Trayecto del Ferrocarril de Antioquia y principales ríos.....	8
<b>Figura 2</b> Túnel de la Quiebra, Antioquia, 1929. (Fotografía iluminada, 13 × 18 cm.).....	10
<b>Figura 3</b> Estación Villa en el barrio San Benito (Medellín).....	12
<b>Figura 4</b> Puntos clave del enfoque del desarrollo territorial. ....	15
<b>Figura 5</b> Ilustración Talleres del Ferrocarril en Bello, Antioquia. ....	23
<b>Figura 6</b> Trayecto del Ferrocarril de Antioquia. ....	30
<b>Figura 7</b> Estación Botero. Fotografía de Benjamín de la Calle (1869-1934).....	32
<b>Figura 8</b> Estación Medellín. Fotografía de Benjamín de la Calle (1869-1934). ....	34
<b>Figura 9</b> Esquema general de vías del país 1934 [Mapa].....	38
<b>Figura 10</b> Antigua estación Cisneros, del Ferrocarril de Antioquia.....	41

## Resumen

Uno de los factores que actualmente cobra importancia en el ordenamiento de los territorios es la incorporación de modelos patrimoniales con el objeto de conservar y de aprovechar racionalmente determinados recursos, y de este modo mejorar la calidad de vida de quienes son los protagonistas en los procesos de valoración patrimonial. En un contexto como el del sistema ferroviario antioqueño, el cual ha ido experimentando una paulatina decadencia, emerge un valor patrimonial vinculado a procesos históricos de industrialización y de transformación del territorio desde mediados del siglo XIX. No obstante, a pesar de que la gestión de dicho patrimonio podría significar un importante recurso para el desarrollo territorial, es todavía un asunto pendiente tanto en Antioquia como a nivel nacional. En este sentido, el propósito del presente trabajo es evidenciar el vínculo entre el patrimonio y el desarrollo territorial, mediante el caso de estudio representado por el Ferrocarril de Antioquia.

*Palabras clave:* patrimonio, desarrollo territorial, recursos patrimoniales, territorio

### **Abstract**

One of the factors that is currently gaining importance in land-use planning is the incorporation of heritage models in order to conserve and rationally use certain resources, and thus improve the quality of life of those who are the protagonists in a process of heritage enhancement. In a context such as that of the Antioquia railway system, which has been experiencing a gradual decline, a heritage value has emerged linked to historical processes of industrialization and transformation of the territory since the mid-19th century. However, although the management of this heritage could be an important resource for territorial development, it is still a pending matter both in Antioquia and at the national level. In this sense, the purpose of this article is to show the link between heritage and territorial development, through the case study represented by the Antioquia Railroad.

*Keywords:* heritage, territorial development, heritage resources, territory

## Introducción

En el contexto colombiano, el desarrollo ferroviario constituyó un proyecto lento y difícil. Lejos de pretender formar parte de un sistema de transporte plenamente interconectado a nivel nacional, su finalidad en gran medida fue la de mejorar el comercio y la industria, y conectar las distintas zonas productoras directamente con el mercado internacional (Suárez, 2014, p.103). De acuerdo con Correa (2010), la construcción del Ferrocarril de Antioquia, iniciada a finales del siglo XIX hasta principios del XX, y llevada a cabo por empresarios extranjeros y los gobiernos regional y nacional, enfrentó algunas dificultades y obtuvo diversos resultados (Correa, 2010, p.34). Antes del siglo XX estaba en curso la construcción de las principales líneas férreas colombianas, e incluso algunas pocas ya funcionaban. Sin embargo, hubo una amplia brecha de tiempo que demandó la terminación de las obras, indicando así una de las dificultades que tuvo que enfrentar el proyecto ferroviario (LaRosa & Mejía, 2013, p.150).

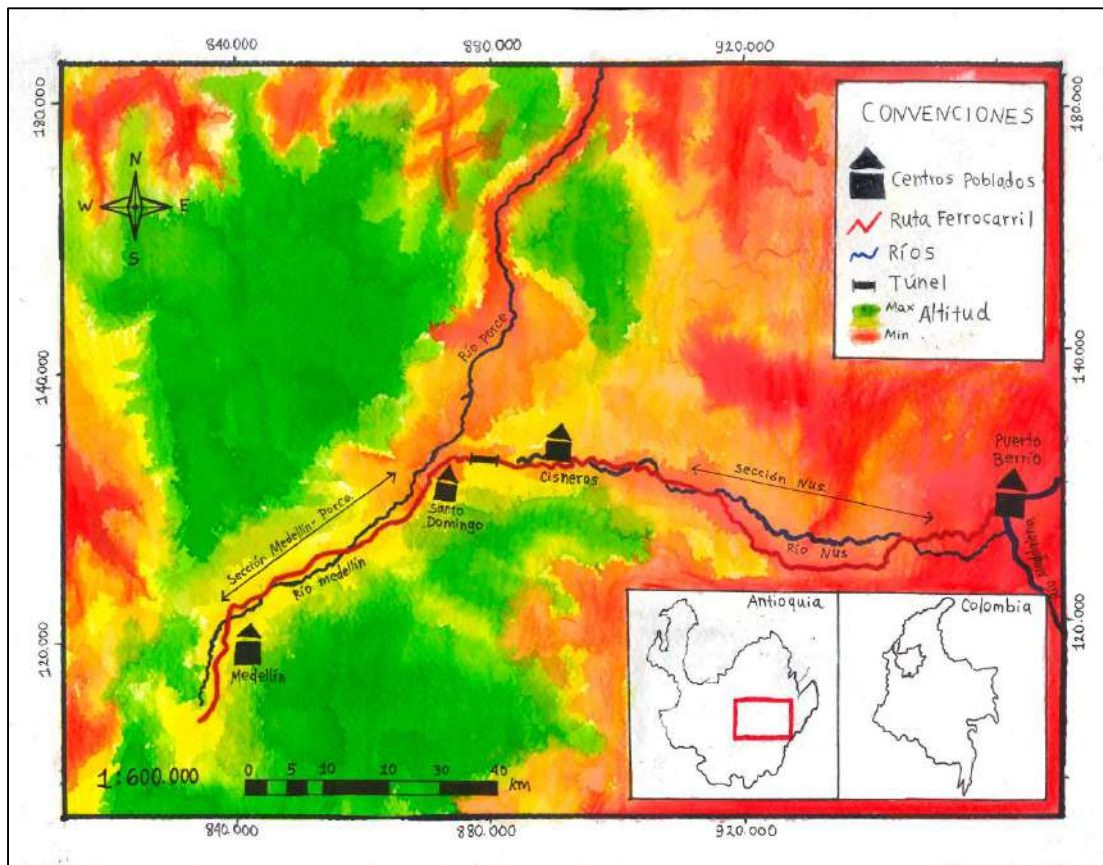
Durante el siglo XIX Antioquia se encontraba, según la percepción de la época, en una situación desfavorable debido a su topografía, los climas complejos, y diversas dificultades a través de la cordillera Central (Bravo, 2013, p.148). La mayoría de los caminos en esta zona eran apenas adecuados para el tráfico de mulas y bueyes, debido a que las quebradas cadenas montañosas, y las lluvias tropicales representaban un obstáculo para el establecimiento de medios de transporte según las autoridades locales. La comunicación era sólo posible mediante el río Magdalena, eje principal y articulador entre las principales ciudades y puertos, y entre la Región Andina y el Mar Caribe (Guhl, 2010, pp.22-23). Fue por ello que, para disminuir las distancias espacio-temporales en el ámbito terrestre, el ferrocarril fue visto por las élites políticas y económicas como la solución para el tránsito en el territorio. Se abogó entonces por la construcción de ésta y otras vías de comunicación para establecer una conexión con el exterior, y así beneficiar algunos de los renglones más importantes de la economía antioqueña como la minería, la ganadería, y el café, cuyo cultivo se fue expandiendo mientras que la construcción de vías férreas, como se observa en la *Figura 1*, avanzaba bordeando las orillas del río Nus (Ortiz, 2008, p.15).

De esta manera, en 1866 por medio de la Legislatura nacional, en Antioquia se obtuvo la aprobación de impulsar la construcción de un camino carretero o de rieles que conectara a Medellín con algún río navegable, en este caso el río Magdalena (Suárez, 2014, p.126). No obstante, fue hasta 1875 que después de algunos estudios técnicos la obra comenzó a construirse. La primera

sección, denominada sección Nus, iba desde Puerto Berrío en el río Magdalena, hasta el paso de La Quebra en Santo Domingo, para un total de 109 kilómetros de longitud. Dicha obra se declaró de utilidad pública, por lo que recibió sin costo alguno una transferencia de todas las tierras baldías requeridas (Correa, 2010, pp.34-36). Como lo afirma Restrepo (1994), la zona de construcción era descrita en la época como insalubre y de difícil acceso, debido a las emanaciones de las aguas estancadas, y las precarias condiciones de higiene<sup>1</sup> (Restrepo, 1994, p.61). No obstante, el ferrocarril pudo facilitar la generación de nuevos ejes de colonización y explotación agrícola, así como de poblamiento alrededor del ferrocarril en las tierras de los ríos Porce y Nus.

### Figura 1

*Trayecto del Ferrocarril de Antioquia y principales ríos.*



<sup>1</sup> Lo que además generó una escasez de peones, quienes trabajaron en medio de ciénagas y pantanos infestados de mosquitos, convirtiéndose en víctimas de todo tipo de enfermedades.



Desde mediados del siglo XIX Antioquia no sólo se vio sometida a disputas internas por el poder político, sino que también estuvo directa e indirectamente afectada por las distintas confrontaciones nacionales y las guerras civiles (Ortiz, 2008, p.11). Aquello hizo difícil la inversión para el adecuado mantenimiento de las vías en Antioquia y a lo largo del país (Suárez, 2014, p.103.) De este modo, la construcción de una segunda sección férrea en el Porce, que recorría el valle de este río hasta Medellín, debió comenzar en 1910, llegando hasta su estación final en Medellín en 1914 (Correa, 2010, p.92). La empresa ferroviaria procedió a mejorar y complementar la obra, comenzando con los estudios para la construcción de un túnel, como se observa en la **Figura 2**, que conectara las dos secciones férreas, separadas por el obstáculo de La Quebra, el cual queda ubicado entre los municipios de Santo Domingo y Cisneros, separando el cauce de los ríos Porce y Nus (Poveda 1974, p.61). Casi diez años después en 1929, el túnel pudo conectar las secciones del Nus y del Porce, desplegándose entre la estación de El Limón y la estación de Santiago, para una longitud total de 3.742 metros.

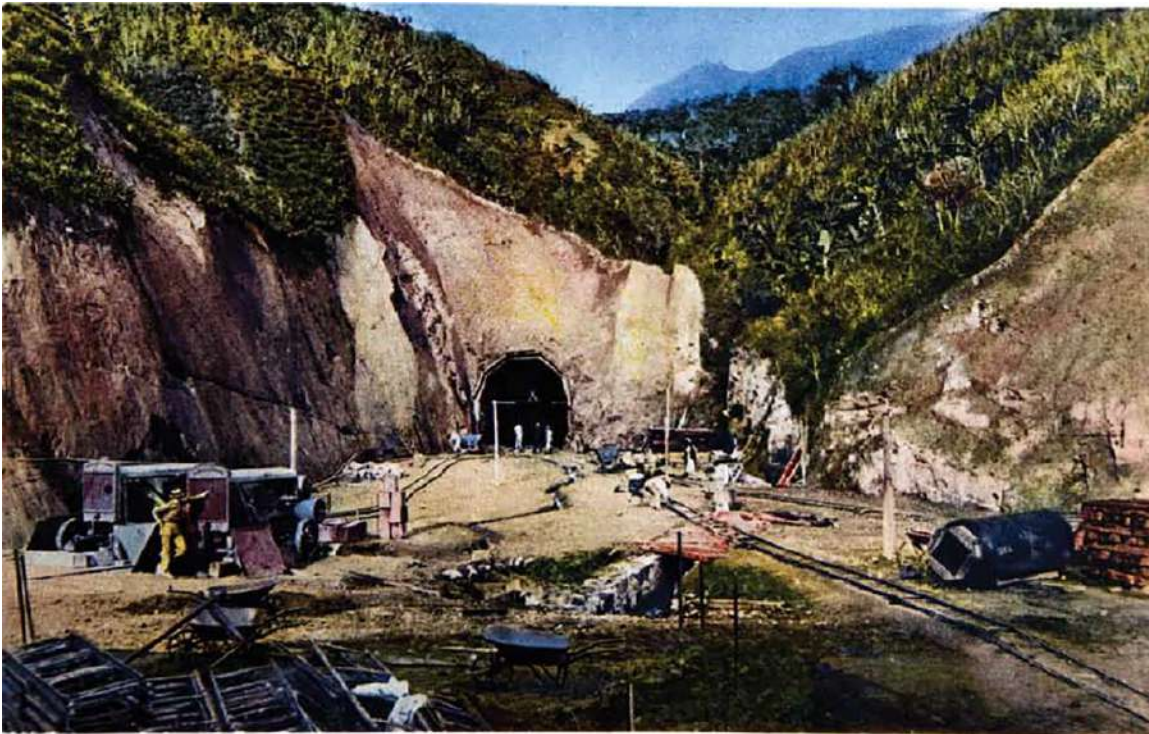
A finales de la década de 1930 los ferrocarriles fueron el principal medio del transporte, hasta que el sistema de carreteras empezó a permear en nuevos espacios, tanto físicos como económicos (Bravo, 2013, p.234). A pesar de los pocos avances en la integración del sistema vial colombiano hasta la década de 1960, las vías seguían siendo tramos sueltos, que apenas pretendían la conexión con el ferrocarril y, a través de este, con el río Magdalena (Ramírez. 2014, p.170). Respecto al ferrocarril, hechos como el abandono de tramos, la nacionalización de líneas no rentables, y la competencia con un complejo de carreteras en permanente desarrollo, impidieron que se lograra consolidar un sistema unitario ferroviario (Niño, 1996, p.207). Según Horna (1982), la construcción de ferrocarriles parece haber sido notablemente infructuosa. Mientras que en otros países estos revolucionaron la tecnología, expandieron las industrias y el comercio, para Colombia por otro lado, los ferrocarriles fueron en general líneas cortas y desconectadas, construidas con un propósito específico en lugar de formar parte de una “red” nacional (Horna, 1982, p.34).

Por esta razón, el paulatino deterioro del sistema férreo, y su inviabilidad económica y técnica comparada con el panorama internacional, obligó a muchas zonas del país a desarrollar alternativas centradas en las carreteras para el transporte terrestre de carga y pasajeros. El Ferrocarril del Magdalena, que conectaba con el de Antioquia en Puerto Berrío, venía presentando un progresivo deterioro financiero que afectaba su operación normal, indicando de esta forma una disminución en las comunicaciones ferroviarias y fluviales (Ramírez. 2014, p.180). En este sentido,

en el año 1962 Antioquia vendió a la Nación su ferrocarril, con el fin de que fuera integrado a la red de ferrocarriles del país (Bravo, 2013, p.242). Ante los sucesivos fracasos administrativos y técnicos para el correcto funcionamiento de la red ferroviaria, el ferrocarril perdió la importancia económica y social que tenía hasta el momento en el país, implicando así un paulatino proceso de deterioro físico de todo el sistema durante la segunda mitad del siglo XX (Nieto, 2011, p.71).

## Figura 2

*Túnel de la Quiebra, Antioquia, 1929. (Fotografía iluminada, 13 × 18 cm.)*



*Nota.* Fuente Francisco Mejía. Biblioteca Pública Piloto, Archivo Fotográfico, Medellín.

No obstante, es destacable el papel desempeñado por el ferrocarril y su incidencia en la redefinición territorial de Antioquia<sup>2</sup>. El proyecto ferroviario buscó principalmente el posicionamiento de Medellín en el comercio internacional, en competencia con otras ciudades y regiones del país (Correa, 2010, p.19). En este sentido, la puesta en operación de las vías férreas consolidó a Medellín como centro económico de Antioquia, logrando constituirse en el escenario principal de la actividad de comerciantes, exportadores de café, mineros e industriales antioqueños

---

<sup>2</sup> Esto se reforzó con la conexión del ferrocarril de Antioquia con el de Amagá, permitiendo unir los valles de los ríos Cauca y Magdalena en 1943

(Preciado, 2015, p.31) La ciudad reforzó su condición de centro regional y polo urbano de migración, acaparando y absorbiendo las dinámicas de las poblaciones vecinas, que no llegaron a ser centros comerciales distribuidores, ni lugares productores tan significativos para Antioquia. Por ello, el trazado de las vías férreas desde las ciudades que detentaban el predominio de las zonas productivas hacia los puntos de exportación, influyó en “la conformación y consolidación de las regiones, así como en la jerarquización de las ciudades y su articulación” (Niño, 1996, pp.208-210).

De igual forma, el ferrocarril constituyó un importante aporte cultural en Antioquia. En este caso, elementos arquitectónicos que dejó el proyecto ferroviario como las estaciones, son “testimonios valiosos, cuya calidad persiste a pesar del abandono y su irónica inutilidad” (Niño, 1996, p.211). De acuerdo con Rojas (2018), como edificios públicos de pasajeros, las estaciones involucraron razones estéticas y simbólicas que generaron apropiaciones en la sociedad (*Figura 3*), ya que al ser de paso obligatorio al entrar o salir de la ciudad o el centro poblado, se convirtieron en el punto de convergencia de actividades sociales ligadas a la construcción de un lenguaje colectivo de memoria, representando de este modo a la sociedad que se las apropió (Rojas, 2018, pp.10-11). Por esta razón, en la actualidad aquellas estaciones son objeto de rescate y refuncionalización, con el fin de “gozar de sus espacios e inventar nuevos usos y significados” (Niño, 1996, p.219).

Al proteger legalmente dicho conjunto, considerado como patrimonio<sup>3</sup>, “es clara la conciencia y la necesidad de conservación de la memoria” de este proyecto ferroviario (Nieto, 2011, p.71). Surgen de este modo cuestiones que permiten interrogarse sobre el arraigo, las prácticas sociales y los restos materiales que pudo generar este medio de comunicación y que hoy son vestigio de dicho periodo. Es decir, hasta dónde estos legados físicos pueden o no haber impactado a una sociedad en su periodo de “fulgor” y qué podrían hacer en la actualidad como lectura del pasado de una sociedad en el desarrollo de sus territorios.

La lectura de la dinámica del ferrocarril podría realizarse en la vía del diálogo entre el impacto del patrimonio en el desarrollo territorial. Por ejemplo, hasta la actualidad la mayor parte de los países en el mundo han compartido una definición común sobre el concepto de patrimonio.

---

<sup>3</sup> Se trata del reconocimiento de las huellas de connotación patrimonial que conforman lo que se conoce como el “Conjunto de estaciones del ferrocarril”, declaradas Monumento Nacional –hoy Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional– mediante el decreto N° 746 de 1996.

En el campo del patrimonio, es conocida la conceptualización y los acuerdos establecidos por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura –UNESCO–, en el marco de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de 1972, y los posteriores acuerdos internacionales, en donde se define al patrimonio cultural y natural como aquello que “forma parte de los bienes inestimables e irremplazables no sólo de cada nación sino de toda la humanidad” (UNESCO, 2005, p.34). A la luz de esta premisa, se comprende que dicha idea de patrimonio en general ha sido debatida e interpretada desde distintas disciplinas y vertientes, que han utilizado una serie de modelos de gestión patrimonial, en parte basados en las acciones y fundamentos dictaminados por las cartas y convenciones internacionales entorno al patrimonio.

### Figura 3

*Estación Villa en el barrio San Benito (Medellín).*



*Nota.* Fotografía: Gabriel Carvajal, 1959.

Sin embargo, a pesar de la relevancia social del patrimonio, en la actualidad el sistema ferroviario colombiano se encuentra fragmentado, y en parte con infraestructuras carentes de una función o de una apropiación social, lo que hace que este legado histórico aún no se tenga como debate central del patrimonio colombiano. Esto sumado al hecho de haber reconocido y declarado tan sólo a las estaciones, sin tener en cuenta que éstas forman parte de un sistema más amplio, que incluye todas las instalaciones y construcciones que fueron necesarias para el funcionamiento del ferrocarril. En este sentido, un complejo ferroviario se compone de una serie de elementos complementarios al tren tales como: las estaciones, depósitos, bodegas, tanques, viviendas, talleres, entre otros. Dichos elementos subsisten con un complejo sistema territorial integrado por puentes y túneles, razón por la cual, según Rojas (2018), no es responsable afirmar que únicamente el edificio de pasajeros compone el patrimonio ferroviario (Rojas, 2018, p.17).

En este contexto, el propósito del presente trabajo es analizar la relación existente entre el campo del patrimonio y el enfoque del desarrollo territorial. Para la presente relación es de interés el sistema ferroviario antioqueño y el conjunto heredado de los distintos elementos del mismo, los cuales hoy forman parte del patrimonio cultural e industrial, con un significativo impacto en la actualidad no sólo en las dinámicas económicas y culturales de la sociedad, sino también en las transformaciones territoriales que genera.

En el primer capítulo, se expondrán algunos aportes de las nociones y definiciones sobre el enfoque del desarrollo territorial. Posteriormente, se abarcarán algunas aproximaciones sobre el concepto de patrimonio, que permiten entenderlo en la actualidad. Finalmente, en el segundo capítulo, se hará una representación histórica referente a la importancia del sistema ferroviario en Antioquia, y se ilustrarán las relaciones entre el patrimonio y el desarrollo territorial a la luz del ejemplo del Ferrocarril de Antioquia y sus restos culturales y materiales. Se trata de un aporte al campo de estudio interdisciplinar, teniendo como referencia el caso de estudio representado por el sistema ferroviario en Antioquia. Evidenciar el vínculo entre el patrimonio y el desarrollo territorial permitiría abordar la funcionalidad y el significado que adquiere el patrimonio ferroviario, traducido como un aporte al desarrollo del territorio, y un elemento que podría ser relevante dentro de las sociedades del presente y futuro.

## 1 Desarrollo territorial y patrimonio

### 1.1 El enfoque del desarrollo territorial

Las teorías en torno al desarrollo territorial han sido fruto de una serie de alternativas al tradicional modelo de crecimiento económico, las cuales comenzaron a consolidarse durante las últimas décadas del siglo XX. Dichas alternativas respondían a la renovación en los estudios sobre el desarrollo tras la crisis económica de la década de 1970, la creciente liberalización de las corrientes comerciales y financieras a nivel internacional, y la desregulación del sector público en la economía, lo cual fue agudizando las desigualdades sociales a nivel global (Albuquerque, 2014, p.13). Lo anterior se traduce en el fracaso de las intervenciones públicas del Estado, y en el hecho incuestionable de que la idea inicial de desarrollo haya sido asimilada a la de crecimiento económico (Boisier, 2004, pp.14-15). Se trata de un reduccionismo economicista que utilizaba los mismos medidores para el análisis de una realidad cada vez más compleja.

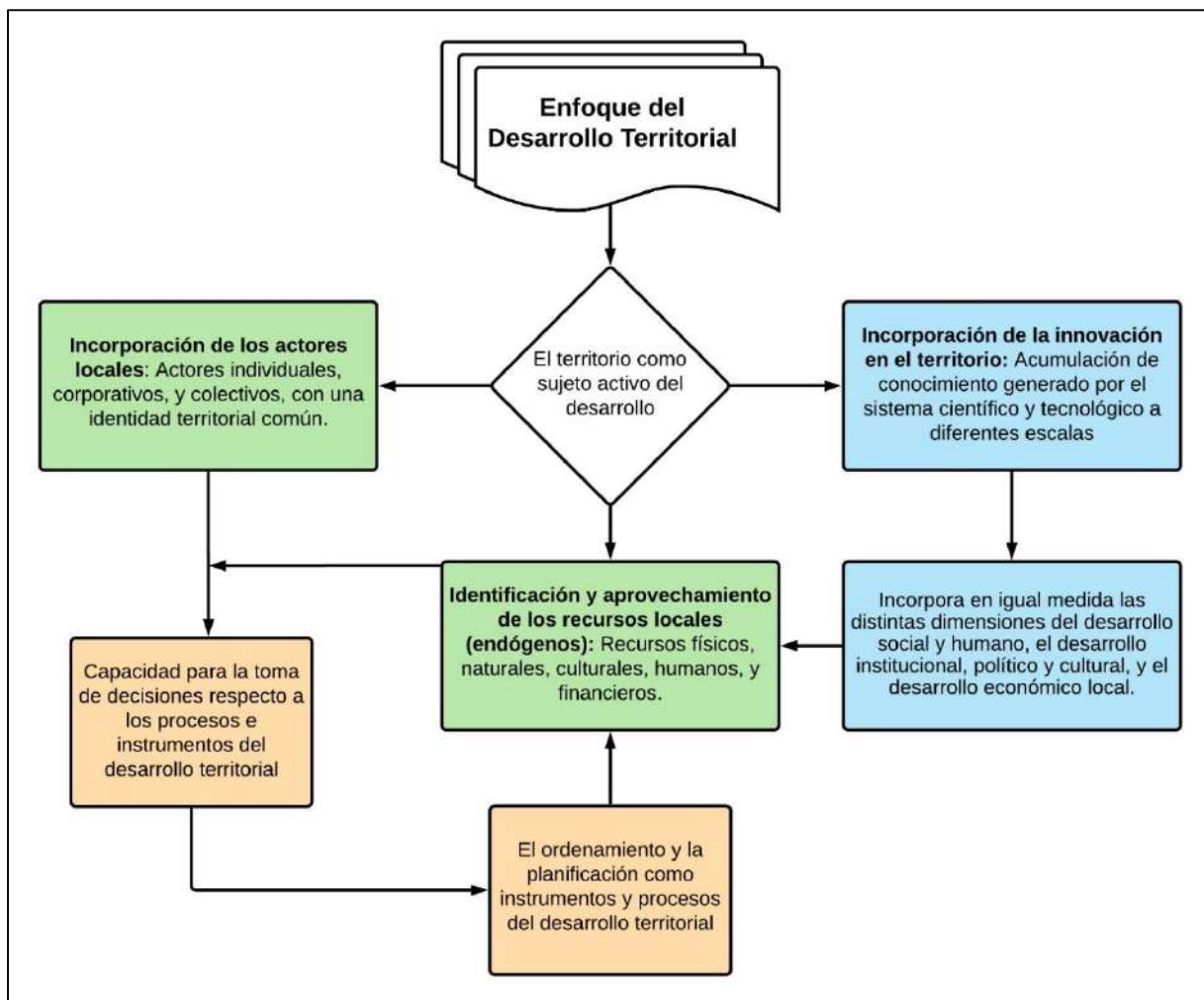
Paralelamente, en las ciencias humanas y la disciplina geográfica, surgió un interés por redefinir ciertos términos que son de relevancia para el concepto del desarrollo territorial. Es el caso de la discusión espacio-región, los cuales aparecían como unidades relativamente homogéneas, diferenciadas de otras “regiones” y generalmente aisladas de la sociedad que las habitaban. A aquellas se les asignaba una dimensión estática y un carácter meramente de contenedor, en donde el contenido era el que se desarrollaba (Ramírez, 2011, p.556). El cambio de pensamiento que se planteó entonces, reafirma esta vez al espacio-territorio como la parte fundamental de la transformación de la sociedad y territorios relacionados. Así mismo, es la consideración del territorio, en su escala local y regional, donde se hacen sentir los efectos estructurantes, correspondientes tanto a la adaptación de las sociedades en los espacios supranacionales de la globalización, como a los procesos de desarrollo y los sistemas de relacionamiento de actores que forman parte en estos procesos (Klein, 2006, p.307).

De acuerdo con lo anterior, podría resaltarse la consolidación de un enfoque del desarrollo desde la perspectiva del territorio, el cual más que como medio físico se convierte en el sujeto activo del desarrollo (*Figura*). Como lo afirma Ramírez (2011), el desarrollo territorial posibilita “hacer una propuesta que vaya más allá de considerar al espacio como mero soporte contenedor de cosas, personas o actividades y lo integre a un proceso de cambio en conjunción con los agentes

que lo usan, se lo apropian o lo transforman” (Ramírez, 2011, p.568). En el tránsito al desarrollo, la diferencia y diversidad que prevalece al interior del territorio es un punto de partida fundamental. El territorio se percibe entonces como una entidad multidimensional, que reproduce trayectorias y direcciones de actores o grupos distintos, con movimientos que favorecen articulaciones, convergencias o divergencias. De esta manera, cada territorio se vincula con sus propios actores, quienes transitan a procesos que cambian conjuntamente con el territorio, dando cabida a una multitud de posibilidades (Ramírez, 2011, p.558).

#### Figura 4

*Puntos clave del enfoque del desarrollo territorial.*



En este sentido, una de las principales características del enfoque del desarrollo territorial, como se observa en la figura 4, es la incorporación de los actores locales presentes como sujetos activos del desarrollo (Albuquerque, 2014, p.17). Éstos pueden clasificarse en: actores individuales (que ocupan distintos espacios en la estructura de poder); actores corporativos (instituciones que representan ciertos intereses); y actores colectivos (movimientos sociales territoriales o regionales); dichos actores forman parte de un amplio y complejo proceso de toma de decisiones, igualmente dependientes del territorio (Boisier, 1999, p.73). De este modo, la delimitación territorial en su escala local corresponde a un determinado sistema de actores que llegan a concertar porque comparten una identidad, y una conciencia territorial que les lleva a asociarse y realizar proyectos en asociación. Por ello, lo que acerca a los actores locales a pesar de la distancia social que puede separarlos es su identidad territorial común (Klein, 2006, pp.312-313).

El concepto de desarrollo más temprano se había identificado como un proceso de cambio lineal, en el cual todos los territorios tenían que adaptarse a una misma forma de transformación (Ramírez, 2011, p.562). No obstante, desde el nuevo enfoque del desarrollo territorial, dicha transformación se ha venido articulando con la diversidad de los actores involucrados, quienes convergen en un proceso de movilización que los lleva a la identificación de una estrategia de adaptación de las limitaciones internas y externas (Pecqueur, 2013, p.11). Aquellos actores se encuentran posicionados en el territorio con visiones que pueden coincidir o no sobre su uso o transformación, así como también pueden confrontarse generando ideas alternativas de cambio. El reto consiste en articular a los múltiples actores que se ubican en diferentes escalas –internacional, nacional y local– para plantear una visión de desarrollo territorial que las integre, y para que cada uno encuentre su lugar en la reproducción social que se pretende construir (Ramírez, 2011, p.560).

Una segunda característica principal del enfoque del desarrollo territorial es la capacidad para identificar y aprovechar los recursos locales (endógenos), así como las oportunidades que se derivan del dinamismo externo, “lo cual requiere construir una capacidad endógena de innovación y organización productiva y social territorial” (Albuquerque, 2014, p.17). Lo endógeno se identifica con la capacidad para la toma de decisiones respecto a múltiples procesos e instrumentos del desarrollo territorial a distintas escalas. Se trata del diseño y ejecución de políticas, así como la capacidad de negociar con los distintos actores en el territorio (Boisier, 1999, p.66). Lo importante es el reconocimiento del papel que han de jugar dichos actores en estos procesos, y de las decisiones



locales, teniendo como una condición fundamental la gestión descentralizada de las políticas de desarrollo territorial (Alonso, 2006, p.118). De este modo, los actores hacedores de política y su estrategia territorial podrían articular las distintas visiones.

La incorporación de la planificación y el ordenamiento territorial dentro de estas dos características anteriormente descritas es clave, debido a que, a partir de la planificación física y socioeconómica, se articula el enfoque del desarrollo territorial a escala local. Como instrumentos y procesos del desarrollo territorial, las estrategias planificadoras pueden entenderse como: la búsqueda de una distribución geográfica más equilibrada del crecimiento económico y demográfico, la reducción de disparidades regionales, el ordenamiento de las zonas rurales y urbanas, y el anhelo por conservar y mejorar las condiciones ambientales (Cabral, 2006, p.610). La planificación y el ordenamiento del territorio deben estar basados en las fuerzas locales y en su capacidad para tener el control de ciertas variables fundamentales, entre las que se encuentra el uso de los recursos locales. En este sentido, un proceso de ordenamiento y desarrollo de carácter local y/o territorial girará alrededor de cómo y cuándo es posible valorar los recursos, y las características específicas locales, para poner en marcha dicho proceso con una identidad propia (Alonso, 2006, p.119).

Finalmente, como una característica especial del enfoque del desarrollo territorial, podría indicarse la incorporación de la innovación en el territorio, como una estrategia consciente orientada a “producir, transferir y poner en práctica los recursos estratégicos de conocimiento acumulado en la población, tanto teórico como práctico, a fin de favorecer el aumento de capacidades en el territorio, promoviendo para ello procesos de aprendizaje, individual y colectivo” (Alburquerque, 2014, p.18). De esta manera, el proceso de desarrollo territorial no sería simplemente una forma de optimizar activos de los que ya se conoce su existencia, sino la revelación de recursos previamente desconocidos, y es en este sentido que constituye una innovación (Pecqueur, 2013, p.12). Se trata entonces de la capacidad para generar innovación social, y todo lo que ello implica: cohesión social y territorial, reforzamiento de la identidad local, implicaciones de las instituciones locales en proyectos colectivos, y el aumento de la equidad y del bienestar social (Caravaca et al., 2005, p.10). Como se verá más adelante, la valoración de los bienes patrimoniales podría igualmente constituirse como una innovación en la medida en que añade un valor al territorio.

## 1.2 Escenario histórico y conceptual del patrimonio

En otro lado se encuentra el patrimonio, que a diferencia del desarrollo territorial visto como enfoque y de reciente formación, el patrimonio guarda su génesis y desarrollo en puntos temporales que son difíciles de delimitar pero que suelen ser más profundos. Podría indicarse que se trata de una realidad que, aunque posiblemente difusa a lo largo de la historia, ha influenciado en gran parte la construcción de las sociedades de occidente. Algunas teorías vinculan una forma incipiente del patrimonio durante el Renacimiento hasta buena parte del siglo XIX, donde éste se constituyó como el materializador de las ideologías de los sectores ilustrados y las burguesías hegemónicas, mediante el establecimiento de un conjunto de objetos, y como referente principal de símbolos identitarios de una nación (Castillo, 2009, p.29). Lo anterior jugó un papel decisivo en la formación de los Estados nacionales, ya que éstos desarrollaron estrategias culturales cuya finalidad era la de “generar imaginarios comunes, con los que pudieran identificarse, por la vía de la hegemonía y el consentimiento, ciudadanos que provenían de etnias, costumbres y lenguas diversas” (Andrade, 2009, p.14).

Dicha estrategia por parte del poder hegemónico y elitista de rescatar y conservar una herencia, y de construir una subjetividad enmarcada por la colección de objetos materiales de ostentosa producción artística y científica, se caracterizaba igualmente por la valoración estética por parte de un grupo de expertos (Téllez, 2013, p.10). Así mismo, en el siglo XIX, el patrimonio se limitaba al terreno de los bienes heredados, los testamentos, y también los impuestos (Muriel, 2016, p.183). Frente a dicha concepción histórica del patrimonio, podría resultar difícil imaginar que se vinculase con la construcción de identidades y sentidos de pertenencia, o con la aceptación de herencias culturales de una colectividad; no obstante, brinda pistas sobre la relación que podía potenciarse con las dinámicas culturales de las personas en los territorios. Como lo indica Harvey (2001), antes de que el patrimonio desempeñase un papel cultural significativo, éste significó más bien un diálogo entre las tradiciones laicas, la herencia material y la memoria popular, inseparables de la legitimidad de un gobierno eurocentrista y monárquico (Harvey, 2001, p.10).

El campo del patrimonio en el contexto de la actualidad, puede entenderse como una realidad que emerge y es posible pensar a partir de la segunda mitad del siglo XX. Sin embargo, es importante abordar el patrimonio examinando la transformación de su proceso a largo plazo, no sólo como un campo que surge producto de las transiciones culturales, políticas y económicas

durante la última parte del siglo XX (Harvey, 2001, pp.6-7). Así, es posible reconocer algunas sensibilidades, prácticas, y objetos ya presentes en otras épocas, y que representan el modo en que una sociedad defiende algo que le es propio. Lo anterior ayuda a entender algunos de los procesos que fueron labrando el campo de las condiciones que posibilitan lo que hoy se conoce como patrimonio. Se trataría de reconocer la construcción de un modelo teórico sobre el patrimonio, entendido como un mecanismo social genérico de procesos y modos por los que, en cualquier época y lugar, algo se hace propio, se conserva, o se convierte en un activo en cualquier nivel imaginado (Muriel, 2016, p.189).

De este modo, pueden identificarse algunos avances respecto al abordaje del patrimonio. Por un lado, se logró pasar de un patrimonio anclado en la homogenización cultural, política, e identitaria respecto a un modelo o mecanismo de poder establecido, a un reconocimiento de la diversidad cultural en sí misma, impulsando la inclusión de la sociedad del presente, en especial de algunos sectores sociales que históricamente habían sido excluidos del discurso patrimonial. De igual forma, el patrimonio comenzó a albergar la posibilidad de funcionar como un instrumento para la consecución de una sociedad plural frente a las dinámicas homogeneizadoras, esta vez de la actualidad (Carrera, 2005, p.16). De hecho, la concepción del patrimonio brindó un valor a las prácticas culturales y también a los restos materiales de las sociedades, en tanto su anclaje se encuentra en las identidades de las sociedades.

De ahí que, como lo indica el geógrafo español José Ortega (1998), "por razones distintas, éticas, estéticas, científicas y otras, surge y se desarrolla un movimiento social que valora el legado o herencia transmitido por las sociedades precedentes, que nutre un discurso nuevo, sobre ese legado, identificado como patrimonio", resultando de ello una "cultura del patrimonio", como actitud del pensamiento occidental (Ortega, 1998, p.33). Podría decirse que dicho movimiento social no hace parte más que del resultado de una experiencia histórica colectiva en todos los ámbitos (político, económico, social y cultural), que genera un conjunto de valores y actitudes compartidas, así como una identidad cultural en un territorio determinado. Esto permite identificar el patrimonio constitutivo de los territorios y que podría encaminarse al aporte del desarrollo territorial. Las formas en cómo se han administrado y legislado el patrimonio en las sociedades puede dar pistas de cómo su uso puede aportar significativamente a las personas en los territorios.

### **1.2.1 *El patrimonio en el ámbito colombiano e internacional***

A partir de la consideración del patrimonio como realidad social relevante, en los últimos 50 años aproximadamente comenzaron a introducirse los primeros modelos de gestión del patrimonio cultural, y un conjunto de procesos y técnicas guiados por legislaciones nacionales, cartas, convenciones y acuerdos nacionales e internaciones, como mecanismos de intervención ordenada y sistemática, inspirados en la lógica y metodología científicas, cuyo interés radicaba en la conservación y gestión de una serie de sitios y prácticas de una sociedad (Muriel, 2016, pp.183-185). Específicamente, entre las décadas de 1980 y 1990 el patrimonio se constituyó como un modelo genérico para aludir a determinadas prácticas de conservación y promoción de aquello que está en riesgo, y que independientemente de su naturaleza y su antigüedad, es algo que culturalmente define a un pueblo, comunidad o sociedad.

En Colombia, desde principios del siglo XX se destaca que tanto la definición como el actuar gubernamental en el desarrollo legislativo de este campo estuvieron caracterizados principalmente por la adhesión del Estado a los tratados y convenios internacionales. Por un lado, el Tratado sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, formulado en la 7ª Conferencia Panamericana en 1933, fue vinculado al gobierno colombiano por medio de la Ley 14 de 1936. Como lo indica Garavito (2006), a partir de este período, el gobierno colombiano había empezado a distinguir un conjunto de bienes patrimoniales declarados como propiedades de la nación, entre los que se incluyeron trofeos de la lucha de independencia, conjuntos arquitectónicos, parques, y obras de arte, como monumentos inmuebles e históricos estrechamente relacionados con el período inicial de la organización de la República (Garavito, 2006, pp.174-175).

Por otro lado, la Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la UNESCO en 1972, además de aludir a la protección de los recursos naturales, introdujo un nuevo referente, “el patrimonio mundial”, y pasó a ser parte de la legislación nacional por medio de la Ley 45 de 1983. En este sentido, para el gobierno colombiano los referentes sobre el patrimonio habían sido definidos principalmente desde el sistema internacional, e incorporados a la legislación nacional. Sin embargo, en dicho proceso no se identificaron planes, directrices, o alguna problematización interna que dialogase con los referentes internacionales acerca de las particularidades y necesidades propias de la gestión del patrimonio en el contexto nacional. De este modo, las directrices fueron aplicadas “según un modelo de gestión de arriba-abajo donde el

gobierno con el apoyo de expertos en la materia identificaba los bienes patrimoniales, y decidía su forma de gestión sin una participación directa de las personas o comunidades interesadas” (Garavito, 2006, p.178).

Con el reconocimiento de las diferencias y de la complejidad de llevar a cabo un proceso de la gestión patrimonial al interior de los territorios, es necesario que las entidades territoriales y comunidades implicadas conozcan y se apropien de la normativa estatal, y los instrumentos específicos de planificación territorial, sectorial o municipal que inciden en el inventario, regulación, conservación, o fomento del patrimonio (Serrano, 2002, p.231). En este sentido, con la instauración de un sistema de democracia participativa en Colombia a partir de la Constitución de 1991, se favoreció un modelo en el cual la identificación y gestión del patrimonio incluye de forma necesaria a las comunidades, y no exclusivamente a las organizaciones gubernamentales. Además, la declaración constitucional de una identidad multicultural permitió legitimar la identificación de bienes patrimoniales locales en relación con grupos particulares.

De igual manera, la reforma hacia un sistema descentralizado, brindó de forma progresiva la autonomía, la responsabilidad y los medios para que los gobiernos locales de las entidades territoriales desarrollen estrategias propias de identificación, gestión y protección del patrimonio, así como acciones políticas que procuren la participación de las personas (Garavito, 2006, pp.179-182). De este modo, junto con la Ley de Cultura de 1997, La ley 1185 de 2008, que estable el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y un Régimen Especial de Protección y estímulo para los Bienes de Interés Cultural, la ratificación de la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial en el 2008, y los demás decretos posteriores, la gestión del patrimonio en Colombia continúa siendo un reto vigente. Así mismo, la incorporación de la valoración patrimonial del sistema ferroviario en los procesos de desarrollo territorial es un asunto hoy pendiente, que estaría enmarcado en la sostenibilidad del mismo y en una responsabilidad compartida.

### ***1.2.2 Perspectiva del patrimonio en la actualidad***

Los avances en el patrimonio implicaron no sólo la inclusión de la sociedad en el marco de vida del presente, sino también, la introducción de valores complementarios mediante la extensión de la realidad que se pretendía proteger. Los bienes culturales a proteger comenzaron a ser

valorados y vinculados dentro de los contextos histórico-ambientales en los que se encontraban inscritos (Castillo, 2009, p.27). Es el caso de la reivindicación urbana de los centros históricos, donde existe un valor histórico y arquitectónico tanto de los monumentos como de todo el conjunto que les rodean. Desde mediados del siglo XX surgió igualmente el interés por otros bienes como las zonas arqueológicas, paisajes e itinerarios culturales, así como nuevas tipologías del patrimonio (arqueológico, etnológico, industrial). Se trata en suma del reconocimiento del medio o contexto territorial en las reflexiones sobre el patrimonio.

En el caso del patrimonio industrial, la relación se establece entre el territorio con las estructuras y espacios industriales abandonados, y los demás restos materiales de la industrialización, cuya consideración como bienes culturales los hacen susceptibles de adquirir un reconocimiento para su protección y conservación. Lo anterior se debe a las siguientes razones: por su condición de elementos y vestigios de la arqueología industrial, con valor testimonial del pasado; por tratarse de un conjunto de recursos y atractivos que son de interés cultural y, por desenvolverse como factores de revitalización socioeconómica y recuperación de la identidad para los “territorios en crisis” (Benito del Pozo, 2002, pp.217-218). El interés por este patrimonio ha estado asociado al aprovechamiento o reutilización de los suelos industriales abandonados en las ciudades (como se ilustra en la *Figura* ), o en la aplicación de los vestigios industriales al desarrollo territorial, incluyendo la recuperación de paisajes amenazados por la destrucción de sus elementos más singulares.

Sin embargo, la valoración patrimonial de los bienes del patrimonio industrial presenta ciertas dificultades. Su falta de visibilidad, sumado a la ausencia de leyes y la desprotección de las ruinas industriales, son uno de tantos factores relacionados con el problema del deterioro en las políticas de preservación patrimonial (Álvarez, 2010, p.26). A pesar de que acuerdos como la Carta Internacional de Nizhny Tagil (TICCIH) del 2003 sobre Patrimonio Industrial establecen unas premisas para su conservación, en el ámbito colombiano hay poca experiencia respecto al actuar en el campo del patrimonio industrial ferroviario. Esto se refleja en el desconocimiento del objeto patrimonial, y de los principios generales que deben guiar su planificación e intervención (Rojas, 2018, p.18). A pesar de que algunos trayectos férreos presentan actualmente funciones alternativas, no existe al parecer un aprovechamiento integral de aquellos y de los demás elementos que permitan el desarrollo de proyectos pertinentes para su valoración y aprovechamiento.

**Figura 5**

*Ilustración Talleres del Ferrocarril en Bello, Antioquia.*



La obsolescencia y la falta de proyectos de uso rentables, y la disparidad de criterios, conllevan a la decisión de abandono de estos bienes tanto en el entorno urbano como rural, frente a cualquier planteamiento de conservación, reutilización y/o generación de nuevos usos, llevándolos de este modo a un paulatino deterioro y colapso. De acuerdo con Álvarez (2010), lo anterior se debe a que no hay suficientes incentivos que permitan asumir los procesos, generalmente costosos, para recuperar y conservar integralmente los elementos originales del patrimonio industrial (Álvarez, 2010, p.23). Para el caso antioqueño, podría decirse que tareas como la realización de inventarios y catalogación del patrimonio, así como las diversas acciones promocionales del mismo, siguen estando pendientes en cualquier proceso de planificación y gestión de los recursos patrimoniales para su aplicación en la ordenación del territorio y en programas de desarrollo en distintas escalas.

Por otro lado, en la actualidad se entiende que el patrimonio incorpora la preservación de la materialidad y herencia cultural de las sociedades preexistentes en el territorio, el cual se puede definir como el espacio construido, cuyo componente de historicidad lo hace “un producto contingente y, al mismo tiempo, un objeto vinculado a condiciones determinadas de orden temporal

o histórico” (Ortega, 1998, p.38). Siguiendo a Ortega (1998), el territorio es un bien cultural que integra en su construcción histórica, los elementos naturales, los componentes artificiales y valores sociales heredados, evidenciando la forma en la que ha sido usado a partir de la relación sociedad-naturaleza establecida (Ortega, 1998, pp.40-43). La valoración patrimonial del territorio requiere de una puesta en marcha de los instrumentos de protección y ordenación, así como la integración de los bienes culturales dentro de las políticas rectoras del medio físico y social, que permitan una apropiación de los valores patrimoniales por parte de la sociedad, los cuales poseen una significación para su identidad cultural.

En ese sentido, teniendo en cuenta su atributo como construcción social, el patrimonio debe ser abordado respecto a sus funciones y significados en los contextos sociopolíticos e intelectuales en que se producen, y ser entendido desde su capacidad para representar simbólicamente una identidad (Prats, 1997, pp.13-14). La eficacia del patrimonio depende de muchos factores, entre los que están “la contextualización de los símbolos en prácticas y discursos y el nivel de consenso de que gocen referentes y significados”; y, además, “su capacidad para expresar de una forma sintética y emocionalmente afectiva una relación entre ideas y valores” (Prats, 1997, pp.20-22). De este modo, los patrimonios realmente existentes son los repertorios activados, en principio, por versiones ideológicas de la identidad, la cual refleja una correlación de las ideas (visión del mundo), los valores (principios legitimadores) y los intereses de quienes propugnan y comparten una de tantas versiones identitarias que puedan existir sucesiva o simultáneamente de una misma realidad.

En el caso del ferrocarril de Antioquia, es necesario analizar su significado más allá de su percepción romántica como símbolo regional, y de este modo reconocer los distintos grados de éxito y fracaso que tuvo en el pasado. Distintos grupos de interés conceptúan el patrimonio de diversas formas y le otorgan distintos valores. Sin embargo, son los poderes políticos constituidos fundamentalmente, y los gobiernos locales, regionales, y nacionales, con mayor o menor intensidad según sus medios y urgencias identitarias los que activan dichos repertorios patrimoniales (Prats, 1997, pp.23-24). Esto podría desembocar por lo tanto en un patrimonio en conflicto, debido a que como éste nunca es inerte, las personas se involucran con él y se lo apropia, disputando el dominio de su significado entre distintas identidades (Harvey, 2001, p.15). Podría ser pertinente llevar a cabo una reflexión acerca de los orígenes y naturaleza de los valores presentes en este patrimonio industrial y preguntarse, por ejemplo, ¿qué significado(s) adquiere en la actualidad el sistema ferroviario en Antioquia?



## 2 El sistema ferroviario y sus configuraciones territoriales

Al estudiar los impactos de las vías de comunicación en las configuraciones territoriales a nivel global durante el siglo XIX, es relevante la expansión que tuvo el sistema ferroviario en las tempranas sociedades industriales, especialmente de los Estados Unidos y de Inglaterra, donde se desplegaron las primeras líneas férreas. Con respecto a dichos impactos, Cronon (1991) recoge la historia de Chicago a partir de su rápida transformación económica y urbana, y su constitución como ciudad centro integrada al territorio del Gran Oeste. Ubicada en la esquina suroccidental del lago Michigan, en el Estado de Illinois, esta ciudad estadounidense de extensas tierras llanas y fértiles, rodeada de lagos y atravesada por ríos, se configuraba como un puerto natural, a la vez que se proyectaba como una metrópolis estratégica entre los territorios del este y oeste, a pesar de haber sido asociada al principio como un “lodazal”. Las concepciones que se tuvieron sobre el desarrollo de la ciudad a mediados del siglo XIX, entre ellas la de los impulsores del determinismo geográfico –Boosters–, consideraban las “avenidas naturales” del transporte como un factor importante para el futuro de una ciudad, y las estructuras preexistentes de la economía humana (segunda naturaleza) como las principales determinantes del desarrollo de las rutas y las ciudades (Cronon, 1991, p.62).

La doctrina de las ventajas naturales que atribuían tal importancia al canal y al puerto de Chicago se aplicaba también a sus ferrocarriles: estos se centraron allí no porque la naturaleza “primigenia” ordenara que tenían que hacerlo, sino porque los inversores y todos los demás que actuaron de acuerdo a las teorías “booster” proclamaron que debían hacerlo. De este modo, la extensión hacia el oeste del ferrocarril, la principal región de cultivo de cereales de Illinois, significó que una mayor cantidad de trigo llegara a la ciudad por medio del ferrocarril (Cronon, 1991, p.67). De este modo, la naciente red ferroviaria instaure una jerarquía territorial que va desde una menor escala a una mayor, establecida por los movimientos y flujos, especialmente económicos, que se dieron al interior de la ciudad y fuera de ella; ya que como lo indica Cronon (1991), “las ciudades occidentales podrían competir ferozmente para traer ferrocarriles en su dirección y ganar estaciones para sí mismas, pero la terminal oriental nunca estuvo en duda. Todos los caminos conducían a Chicago” (Cronon, 1991, p.68). Este caso de estudio, permite considerar los ferrocarriles con un significativo impacto no sólo en las dinámicas económicas de una sociedad, sino también en las transformaciones territoriales que genera y, en consecuencia, hoy podrían abordarse como una lectura territorial de ese legado transformador.

En el caso latinoamericano, fueron numerosas las ciudades que igualmente empezaron a experimentar cambios, tanto en su fisionomía como en su estructura social. Como lo indica Luis Romero (2001), desde 1880 muchos centros urbanos de la región comenzaron a ser focos de concentración poblacional, debido a “la preferencia del mercado mundial por los países productores de materias primas y consumidores virtuales de productos manufacturados” (Romero, 2001, p.247). Dichas transformaciones fueron posibles en gran parte por la idea de “modernidad” que permeó a la sociedad latinoamericana desde mediados del siglo XIX. Entendiendo aquí modernidad, en palabras del sociólogo francés Bruno Latour (2007), como “un régimen nuevo, una aceleración, una ruptura, una revolución del tiempo. Cuando las palabras ‘moderno’, ‘modernización’, ‘modernidad’ aparecen, definimos por contraste un pasado arcaico y estable” (Latour, 2007, p.27).

Fue precisamente la tendencia de las nuevas burguesías, que aspiraban al ascenso social y económico, de pretender desvanecer el pasado colonial, lo que las llevó a instaurar nuevas formas de vida asociadas a la idea de modernidad (Romero, 2001, p.249). Para ello, las élites locales se asociaron con frecuencia a empresas extranjeras, y muchas se incorporaron al mundo del comercio global y de los negocios financieros, para sacar provecho del proceso de cambio en la coyuntura económica internacional, y mayormente en función de sus intereses particulares. La empresa ferroviaria permitió valorizar las tierras de las élites, y cuando las ciudades empezaron a crecer, éstas se volcaron al negocio de la tierra urbana fundando nuevos barrios y pueblos sobre las vías (Romero, 2001, pp.264-269). Para quienes emigraban de otras regiones más pobres en busca de mejores condiciones, el trabajo en las nuevas manufacturas e industrias que empezaron a establecerse se les presentó como una oportunidad. Hubo entonces trabajo en los talleres ferroviarios, e igualmente en las fábricas de productos susceptibles de competir con las importaciones. El crecimiento poblacional, en especial de las clases populares, obligó a ocupar nuevos espacios por fuera de los centros urbanos, a lo largo de los caminos de acceso, al lado de núcleos ya existentes, o en las proximidades de una estación de ferrocarril, o de una zona fabril, donde iban surgiendo nuevos barrios y zonas industriales (Romero, 2001, pp.271-274).

En el contexto colombiano, el esfuerzo de modernización por parte de las élites regionales y locales fue un proceso lento, que tuvo que enfrentar algunos obstáculos. A lo largo de la historia, la mayoría de las actividades políticas y económicas del país han tenido lugar en las regiones Andina y Caribe. Como lo indica Guhl (2010), esto fue evidente desde el inicio de la Conquista,

donde la mayor parte de la población buscó establecerse en climas menos calurosos y más saludables que los que se encontraban en otras zonas como la Amazonía o la Orinoquía (Guhl, 2010, p.17). Sin embargo, la mayoría de los caminos en estas zonas eran apenas adecuados para el tráfico de mulas y bueyes, ya que las quebradas cadenas montañosas que atraviesan al país de suroeste a noreste, y las lluvias tropicales representaban un primer obstáculo para el establecimiento de medios de transporte y comunicación, haciendo que las distintas zonas pobladas permanecieran relativamente aisladas unas de otras. En este sentido, la comunicación en aquel complejo contexto geográfico sólo era posible mediante el río Magdalena, eje principal y articulador entre las principales ciudades y puertos sobre el río, y entre la Región Andina y el Mar Caribe (Guhl, 2010, pp.22-23).

Según Nieto (2011), en Colombia los proyectos de desarrollo de transporte, es este caso el ferroviario, se consolidaron “como una respuesta a los vacíos y retos que proponía la configuración de un naciente país fraccionado y diverso, y como una estrategia para lograr la anhelada unificación” (Nieto, 2011, p.65). De este modo, la prioridad en la construcción de una primera etapa del ferrocarril, toma forma en 1836, cuando el Congreso expidió una ley sobre ferrocarriles donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas para construir y explotar un camino de rieles en la Ciudad de Panamá, que finalmente empezó a funcionar en el año 1855. Bajo el esquema federativo que imperó en el país desde 1858, la infraestructura ferroviaria se desarrolló de acuerdo a los intereses individuales de cada Estado, cuya necesidad en común era la de fortalecer su comunicación vial con el comercio exterior.

El Ferrocarril de Bolívar, iniciado en 1869 por promotores británicos, fue el primero en construirse y darse al servicio en 1871, con el fin de fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión hasta la terminal de Puerto Salgar en el Magdalena (Ripper, 1943, p.651). Así mismo, para facilitar el transporte de productos locales hacia mercados regionales, y de mercancías de exportación desde las principales ciudades como Santa Marta, Cartagena, Bogotá, Medellín, Cúcuta y Bucaramanga hasta el río Magdalena en el Caribe, o desde Cali hasta Buenaventura en el Pacífico. Cuando el país alcanzó su unificación legislativa bajo la Constitución de 1886, esta tendencia no cambió, pues el Estado Central asumió como tarea propia la continuación y adelanto de las obras iniciales y de otras nuevas que consideraba imprescindibles (LaRosa & Mejía, 2013, p.150).

En el contexto antioqueño, las transformaciones territoriales y su “proyecto de desarrollo” fueron igualmente posibles en gran parte por la idea de modernidad que permeó, en términos generales, a la sociedad latinoamericana a lo largo del siglo XIX. Como lo afirma Ortiz (2008), el modelo de desarrollo económico, político y ético-cultural comenzó a instaurarse desde mediados del siglo XIX por una clase dirigente antioqueña, permeada por una estrategia mercantil, un partido conservador y una Iglesia católica en gran medida hegemónicas. Dicho modelo, permitió fortalecer una mentalidad fundada en el trabajo, el ahorro, el éxito en los negocios, la familia, la expansión de las fronteras, el ascenso social, la religión, y el orden. Sin embargo, aquel modelo no funcionó totalmente en todo el territorio, sobre todo en aquellos lugares “que por sus características particulares, y especialmente por su lejanía de los centros políticos administrativos, detentaban una cohesión social y un control político más débil”, quedando de este modo excluidos junto a aquellos que no se adaptaban a la mentalidad hegemónica (Ortiz, 2008, p.11).

La heterogeneidad y división territorial antioqueña se complementó con una desigual presencia de las autoridades civiles, militares, y eclesiásticas, lo que condicionó distintos grados de control social. Según Ortiz (2008), las subregiones del centro, norte, sur y oriente cercano eran las más cohesionadas y controladas, mientras que territorios como los del suroeste, el sur próximo al río Cauca, las zonas de vertiente del norte lejano, los territorios del occidente hacia el golfo de Urabá, los pies de montes de la cordillera central que descendían al Magdalena, y el nordeste, estuvieron sometidos a un control institucional débil y fluctuante. Se trataba de territorios de frontera asociados a colonizaciones conflictivas y, en algunos casos, zonas ocupadas por grupos indígenas y pobladores negros y mulatos (Ortiz, 2008, p.11). No obstante, el resultado de las diferentes colonizaciones y la expansión antioqueña posterior coincide de manera lógica y natural con la red de caminos durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX (Botero, 1988, p.287), la cual podría considerarse no sólo como marco de la red moderna de ferrocarriles y carreteras, sino también como la base del proceso de construcción de Antioquia como una región con su ethos sociocultural particular (Londoño et al., 2014, p.96).

El paso por las altas montañas de las cordilleras y los ríos caudalosos, marcaron los caminos en Antioquia y representaron en ocasiones travesías que ponían en riesgo a los viajeros, los animales y la carga. Por un lado, la comunicación interna por vía fluvial era únicamente posible en el borde oriental (río Magdalena) y levemente por el norte (Bajo Cauca y Nechí), ya que el río Cauca que atravesaba el territorio por toda la mitad era un torrente encañonado, e imposible de

navegar en ciertos trayectos (Botero, 1988, p.287). No obstante, era frecuente la construcción de caminos que buscaban los puertos en los ríos. También se fueron construyendo al paso de los procesos colonizadores, cuando los pobladores y sus animales los iban trazando y mejorando con posterioridad. Algunos de estos caminos siguieron los senderos indígenas, y en otros casos fueron construidos con el fin de comercializar tierras o lucrarse del comercio con los nuevos colonos y campesinos. Este panorama vial y de transporte describía los sitios que eran de mayor importancia para la vida cotidiana de las personas, pero también reflejaba el afán de los pobladores por mantener abiertas las rutas y conexiones con las demás regiones, los centros económicos de mayor importancia, y el exterior (Londoño et al., 2014, pp.96-97). De este modo, la comunicación en Antioquia se mantenía abierta y por ella circulaban variedad de personas, mercancías e ideas antes de la llegada del ferrocarril.

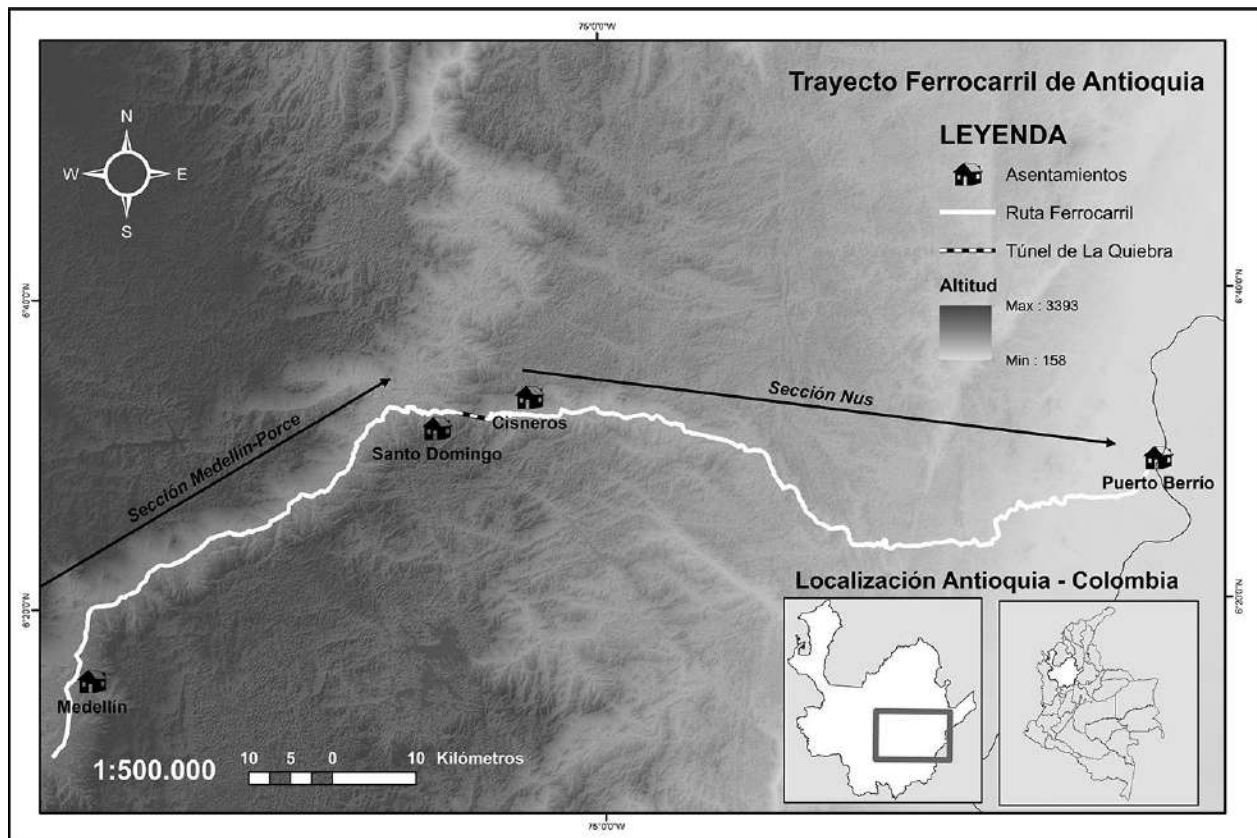
Es notable la influencia que había alcanzado la capital antioqueña en el despliegue de los caminos, ya que las diversas rutas entre un poblado y otro empezaron a quedarse atrás, valorando los ejes viales con Medellín como punto de partida y de llegada. Como en el caso de la urbe estadounidense de Chicago, para entonces, los caminos en Antioquia estuvieron en función sobre todo de Medellín. Se consideró entonces que buena parte del futuro de la ciudad y la región requería de una amplia red de caminos, que facilitara la comunicación de las personas, el desarrollo de las actividades económicas, y el crecimiento de las localidades en todos los aspectos sociales y culturales (Suárez, 2014, p.104). En este sentido, se tomaron medidas para buscar una conexión más efectiva con el resto del país y el exterior. Hacia 1871 comenzó la construcción de un camino carretable desde Medellín hasta el Magdalena, sin embargo, ante los altos costos, sólo se construyó hasta la localidad de Barbosa. Esta iniciativa fue reemplazada más tarde por el interés de construir un ferrocarril, idea que se consolidó desde 1874 hasta 1929, teniendo como finalidad principal la de atender las necesidades económicas y sociales de Antioquia (Suárez, 2014, p.127).

En 1874, el gobierno antioqueño suscribió con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros el contrato para el trazado y la construcción de las obras del ferrocarril, las cuales debían terminarse en menos de diez años. (Correa, 2010, pp.42-43). En este sentido, la primera sección proyectada fue la sección Nus, que iba desde Puerto Berrío en el río Magdalena, hasta el paso de La Quebra en Santo Domingo, para un total de 109 kilómetros de longitud, como se observa en la **Figura** . Así, después de algunos estudios técnicos, la obra comenzó en octubre de 1875 partiendo desde Puerto Berrío, con la idea de ir sumando paulatinamente más kilómetros de rieles hasta llegar

a Medellín. La puesta en servicio de cada tramo se convertía en un acontecimiento político, social y empresarial, reflejando la importancia y el interés que se le daba a este proyecto de infraestructura vial (Suárez, 2014, p.127). Además, la declaración de la obra como de utilidad pública, hizo que se recibieran sin costo alguno una transferencia de todas las tierras requeridas, permitiendo generar nuevos ejes de colonización y explotación agrícola, así como de poblamiento alrededor del ferrocarril en las tierras de los ríos Porce y Nus, a pesar de las difíciles condiciones de una zona de vertiente insalubre y difícil acceso descritas en la época (Correa, 2010, pp.51-52).

## Figura 6

*Trayecto del Ferrocarril de Antioquia.*



*Nota.* Fuente IGAC, Alaska Satellite Facility.

Sin embargo, para 1878 el tramo desde Puerto Berrío llegaba apenas un poco más adelante de la loma La Malena, con una longitud de alrededor quince kilómetros (Correa, 2010, p.53). Este atraso en las obras se debió en parte a las condiciones de insalubridad de la región y a la escasez de peones contratados, quienes trabajaron en medio de ciénagas y pantanos infestados de

mosquitos, convirtiéndose en víctimas de todo tipo de enfermedades, y representando así uno de tantos obstáculos en la construcción del ferrocarril (Restrepo, 1994, p.61). Por otro lado, el mal estado de las vías en general se debía no sólo a factores climáticos, sino también a la falta de un mantenimiento adecuado, debido a que el presupuesto que se destinaba para ello era en su mayoría invertido en asuntos de emergencia. Dicho presupuesto también tuvo que ser destinado para cubrir los gastos generados por las guerras civiles de 1876 y 1895, y por la Guerra de los Mil Días (1899-1902). Esta situación provocó un atraso de la inversión en infraestructura del país, en particular en la red de caminos, en la que algunos entraron en desuso, permaneciendo abandonados en su mantenimiento, y encareciendo también las tarifas de transporte (Suárez, 2014, pp.108-109).

Las coyunturas generadas por las guerras civiles y el contexto bélico a finales del siglo XIX involucraron a Antioquia, y provocó la suspensión de los trabajos, dejando la obra en malas condiciones y sin recursos disponibles, lo que hizo particularmente difícil la inversión en el desarrollo del ferrocarril. De este modo, la expansión ferroviaria estuvo vulnerable a las coyunturas internacionales de capital disponible por lo que, sumado a la inestabilidad política, se vieron aumentados los riesgos de las inversiones originales, permitiendo al capital extranjero “penetrar ventajosamente en la economía colombiana” (Correa, 2010, pp.66-67). Para 1902, la zona de La Malena (cerca de Puerto Berrío) estaba intransitable y, en general, las vías requerían ser reconstruidas prácticamente en su totalidad. Así mismo, el material rodante, los edificios, y las instalaciones estaban casi destruidos, y sólo hasta 1905 se pudieron atender los problemas. No obstante, los estudios para el trazado de la línea hasta la barrera montañosa conocida como La Quebra ya estaban adelantados, y para 1909 la construcción había llegado hasta Cisneros, al pie de La Quebra. La inauguración se realizó en 1910, al tiempo que se comenzó a construir un camino carretable entre Cisneros y la estación Botero (Correa, 2010, pp.83-85).

La construcción y administración de la segunda sección en el Porce, que recorría el valle de este río desde Puerto Berrío hasta Medellín, pudo comenzar en 1910 a la altura de Botero (Correa, 2010, p.92). Para ello, se habían definido las estaciones terminales por enlazar, que a partir de un punto intermedio se dirigía tanto hacia la terminal Santiago en el lado occidental de La Quebra, como hacia Medellín. En 1912 se dio el servicio hasta Barbosa, y se continuó la explanación del terreno hasta Girardota. Finalmente, la línea llegó a su estación final en Medellín cuando entró una de sus locomotoras en marzo de 1914 (Suárez, 2014, p.128). La vía férrea estaba dividida entonces en dos secciones: la del Porce y la del Nus, debido a que no era posible remontar

el punto de La Quebra, ubicado entre las estaciones Limón y Botero (ver *Figura* ). En este lugar, los pasajeros y mercancías debían trasbordar y hacer el paso por un camino de herradura por 11 kilómetros (la “carretera” de Medellín hasta Yarumito, debajo de Barbosa) que enlazaba la línea del Nus con el Valle de Aburrá (Botero, 1988, p.290). Pese a este trasbordo, era posible viajar desde Medellín hasta Puerto Berrío en un solo día. Con la finalización de la sección Porce, la empresa procedió a mejorar y complementar la obra. Para esto, se compró nuevo material rodante y se comenzaron los estudios para la construcción de un túnel que conectara las dos secciones (Poveda 1974, 61).

### Figura 7

*Estación Botero. Fotografía de Benjamín de la Calle (1869-1934).*



*Nota.* Fuente Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

El paso por La Quebra generaba un sobrecosto para los viajeros con su equipaje, y las mercancías que circulaban por ambas secciones del ferrocarril. Para evitar este largo trayecto se pensó en una serie de alternativas, como las formuladas por el ingeniero Alejandro López Restrepo quien, con su tesis de grado titulada *El paso de la Quebra en el Ferrocarril de Antioquia*, planteó



varias soluciones. López hizo un estudio sobre la topografía y las pendientes de la zona, y las posibilidades de un cruce de cordillera a partir de un túnel largo de 3.200 metros de longitud. De igual forma, comparó este trazado con las alternativas que existían para el momento, algunas de ellas: la de adherencia sin túnel de Cisneros, y la del túnel corto con pendientes fuertes del ingeniero norteamericano Anthony Jones. López llegó a la conclusión de que la solución más probable era la de construir el mencionado túnel largo que, aunque en apariencia de mayor costo, daría mejores garantías mediante un sistema alternativo denominado ferrocarriles de cremallera, con el cual “se evitaría por ahora un gasto mayor, pagadero en lo futuro en forma de inseguridades, temores, gastos de sostenimiento y explotación” (López, 2011, p.288). Esta tesis, que le permitió a su autor lograr el título de Ingeniero Civil de la Escuela de Minas de la Universidad Nacional, fue ampliamente aceptada y se publicó en 1899.

Finalmente, se decidió seguir lo aconsejado por Alejandro López y construir un túnel en La Quebra, pero un poco más arriba en la montaña donde se vio la posibilidad de acortar la distancia. Como lo indica Suárez (2014), desde 1918 se tenían estudios hechos nuevamente por la comisión de ingenieros estadounidenses dirigida por Anthony Jones, que había preparado el proyecto de la obra. No obstante, como en Colombia no se había hecho ningún proyecto de ingeniería de esa naturaleza, fue necesario contratar otra empresa extranjera para su ejecución, y los dos frentes de perforación en La Quebra sólo se encontraron una década posterior. En 1926 se firmaron los contratos, y después de las duras condiciones de trabajo, las obras se terminaron al cabo de tres años. Dicho túnel, que se desplegó entre la estación de El Limón y la estación de Santiago, se inauguró el 7 de agosto de 1929 con el paso del primer tren, y pudo finalmente conectar las secciones del Nus y del Porce, permitiendo así la comunicación de Medellín con Puerto Berrío en ocho horas (Suárez, 2014, p.129).

Por otro lado, desde 1907 había comenzado a construirse por una compañía privada que había obtenido la concesión, a partir de Medellín, el Ferrocarril de Amagá, el cual sería la futura línea vital en la búsqueda de Caldas hasta llegar a un punto sobre las márgenes del río Cauca. En 1911 la línea llegó a Caldas; en 1917 a Angelópolis; en 1924, a la estación Camilo C. Restrepo; el trayecto hasta aquí completaba 58 kilómetros. En 1929 la línea llegó hasta el Puente Jericó, arriba de Bolombolo, por la margen derecha del Cauca. En la localidad de La Pintada, donde se construyó la última estación en 1933, Alejandro López Restrepo, se acercaba el empalme con el Ferrocarril del Pacífico y de allí con el sur del país en una línea continua desde Puerto Berrío hasta el puerto

de Buenaventura en 1942 (Botero, 1988, p.291). De este modo, con la llegada de la vía férrea a Medellín en 1911, en donde las planas orillas del río Medellín parecían ser más apropiadas para los ferrocarriles y tranvías, y la inauguración de la primera estación del Ferrocarril en la ciudad en 1914 (ver *Figura* ), la ciudad se consolidó como centro económico de Antioquia (Preciado, 2015, p.31). La ciudad de Medellín empezó a crecer y a urbanizarse, pero en materia de vías de acceso a ella, las condiciones al parecer continuaban siendo precarias.

### Figura 8

*Estación Medellín. Fotografía de Benjamín de la Calle (1869-1934).*



*Nota.* Fuente Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

El período comprendido entre 1874 y 1929 marcó en Antioquia un cambio fundamental en la forma de concebir los caminos. Sin embargo, a pesar de la constante inversión que se dio en el ferrocarril, su proceso de construcción desde Puerto Berrío hasta Medellín fue lento y difícil, haciendo todavía indispensables los caminos de herradura más antiguos, como las principales vías

de comunicación en esa época (Suárez, 2014, p.108), en paralelo con la construcción de puentes en hierro y concreto reforzado, y de carreteras, a fin de acortar distancias y tiempos. Durante aquella época era importante el mercadeo de bienes manufacturados, ya que buena parte de ellos debían ser importados desde otras regiones, o del exterior, ante la escasez de la producción local. El comercio de importación y de exportación durante el período de finales del siglo XIX hasta principios del XX se hizo por la combinación de los distintos tipos de caminos y la vía férrea. El Ferrocarril de Antioquia se vio como la clave del proceso económico, puesto que con su rapidez y sus horarios constituiría la solución definitiva a los problemas del transporte, permitiendo manejar un mayor volumen de mercancía en menor tiempo (Suárez, 2014, p.126).

Las importaciones hacia Antioquia desde el exterior provenían de los Estados Unidos, Alemania, Inglaterra, Francia y España. En especial, se importaba maquinaria, ferretería, metales, papelería, productos químicos y telas. De igual forma, Antioquia mantuvo un activo comercio con otras regiones del país. Compraba, por ejemplo, tabaco del Tolima, y buena cantidad de ganado proveniente de Bolívar. Por su parte, Antioquia exportaba a sus vecinos toda clase de productos elaborados en las industrias del valle de Aburrá, como telas, calzado, cigarrillos fósforos y cueros. En este caso, las primeras empresas antioqueñas, entre las que se encuentran Postobón, Coltejer, Noel, Coltabaco, Fabricato y Nacional de Chocolates, se valieron del Ferrocarril para introducir las materias primas y, luego de transformarlas en bienes de consumo, para exportar los productos terminados por medio del sistema ferroviario (Suárez, 2014, pp.126-129). El Ferrocarril fue visto entonces como el impulsor de la industrialización y la economía en Antioquia, al tener la capacidad de atravesar la geografía antioqueña y permitir las relaciones comerciales. Del mismo modo, adquirió cada vez mayor importancia el tener caminos abiertos de manera permanente que dinamizaran el comercio, revitalizado por la alta productividad de la actividad minera que se vivió en la región.

No obstante, hasta las tres primeras décadas del siglo XX, el transporte a lomo de mula o buey por parte de arrieros continuaba siendo el vehículo predominante para llevar todo tipo de bienes y productos como el oro y el café, a pesar de que aquello implicara riesgos por las duras condiciones topográficas, e importantes costos en dinero por el pago de fletes de las manufacturas. Como lo indica Suárez (2014), para el transporte del oro hasta Medellín, las compañías nacionales y extranjeras dedicadas a la explotación aurífera estaban obligadas a recurrir a las recuas del arriero para movilizar la producción. De este modo, el oro era conducido y recibido en Medellín por una

agencia comercial, con el fin de remitirlo al extranjero por medio de otros caminos de herradura y, posteriormente, por el Ferrocarril. Las minas de aluvión, por su parte, enviaban su producción por vía fluvial hacia los puertos para ser transportado y reenviado por tierra hacia Medellín para su fundición. De igual forma, el café de las fincas era enviado a los principales centros de comercio y trilla, desde donde era enviado a los mercados extranjeros por medio del Ferrocarril y los vapores del Magdalena (Suárez, 2014, pp.122-123).

El café pronto se convirtió en el producto elegido por los comerciantes y campesinos antioqueños para su explotación económica, así como el producto nacional agrícola de exportación. La producción de café llegó a posicionarse, en las primeras décadas del siglo XX, como la base de la economía nacional, y se convirtió en el producto principal que se transportó a lomo de mula. Después de 1890, se comenzó a sembrar cada vez más café, esperando un mejor precio en los mercados internacionales, y un aprovechamiento de las ventajas que ofrecía la construcción de los Ferrocarriles de Antioquia y de Amagá para su exportación. En el año de 1885, por ejemplo, el Ferrocarril transportó para la exportación 5.208 sacos de café. En 1925, la cantidad de sacos de café transportados fue de 483.188 unidades, evidenciando el continuo interés por el uso del sistema ferroviario como medio de transporte predilecto para sacar el producto al exterior. En este sentido, la combinación de caminos de herradura con el ferrocarril permitió el incremento en el flujo del café y una disminución en costos y tiempo. Sin embargo, este modelo no fue exclusivo del café, ya que otros renglones de la economía antioqueña, entre ellos la ganadería, lo reprodujeron para lograr sus propios resultados (Suárez, 2014, pp.122-123).

El ganado en sus inicios, procedente del norte del país, era introducido por rutas terrestres desde el siglo XIX, mientras avanzaba la construcción del Ferrocarril de Antioquia, el cual permitió traer el ganado de forma más rápida, económica, y en mejores condiciones de peso. Con el paso de los años, la ruta de Puerto Berrío a Medellín se consolidó como la principal para el transporte de ganado (Suárez, 2014, p.124). Para ello, fue necesario avanzar en el transporte fluvial por el Magdalena, el Ferrocarril de Antioquia y la eliminación de los altos fletes. En la medida en que avanzó la construcción del Ferrocarril de Antioquia, también fue posible el desarrollo de la ganadería, cuya clave sería la colonización de las tierras abiertas a lado y lado de las vías férreas, sobre todo en las zonas más cercanas al puerto, tierras que se destinaron como potreros para el pastoreo del ganado. En este sentido, la apertura ferroviaria es aquí un claro ejemplo de cómo un camino abre y dinamiza los sectores ubicados a lo largo de su recorrido (Suárez, 2014, p.126). Y a

pesar de que hoy es difícil abordar dicho impacto sobre la economía del viejo sistema de caminos de herradura, el cambio de capacidad transportadora fue de todas maneras importante en su momento, lo que consolidó prácticamente la moderna economía colombiana (Botero, 1988, p.291).

No obstante, para que el sistema ferroviario fuera eficiente, se hizo necesario un sistema vial que lo alimentara desde los pueblos y haciendas productoras. Por eso, la empresa Ferrocarril de Antioquia destinaba parte de sus recursos al mejoramiento y a la apertura de vías que permitieran la integración de los pueblos con las estaciones férreas (Ramírez, 2014, p.163). De este modo, el Ferrocarril de Antioquia contribuyó de manera significativa a la construcción de las vías en el departamento, debido a la importancia que tuvo durante la primera mitad del siglo XX, para la llegada y salida de los productos de los poblados y de Medellín de una manera más ágil y segura. Para que dicho transporte fuera eficiente, se requería de un sistema que integrara las diversas vías de comunicación: terrestres, aéreas y fluviales. En el caso de las vías fluviales de Antioquia, para inicios del siglo XX se contaba en total con 660 km de vías navegables. En gran medida, se hacía referencia al río Magdalena, ya que el río Cauca no es navegable en la mayor parte de su trayecto por Antioquia (Ramírez, 2014, p.164).

Por otro lado, a finales de la década de 1920, Antioquia en pleno proceso de industrialización, ya contaba con cerca de 500 kilómetros de carreteras, y la carrilera del Ferrocarril de Antioquia, que contaba con 300 kilómetros de vía férrea, era una de las principales vías que permitía de manera más ágil la comunicación con el resto del país y con el mundo. Estas vías, en continuo crecimiento, comenzaron a ser el medio principal para el desplazamiento de mercancías y personas, y se constituyeron en un sistema de transporte integrado (Suárez, 2014, p.115). Para 1937, el Ferrocarril de Antioquia movilizó 1.924.589 pasajeros y 513.678 toneladas de carga; al año siguiente, la cifra de pasajeros aumentó a 2.086.654 (Ramírez, 2014, p.162). De este modo, era notoria la importancia del Ferrocarril, sin embargo, con el pasar de los años comenzó a no tener las mismas posibilidades de crecimiento y penetración que los automóviles, debido a los altos costos que aquello implicaba.

En efecto, durante el período de 1930 a 1950 se pasó del transporte a lomo de mula a nuevos sistemas, en donde las vías se transformaron y se empezó a vislumbrar el proyecto de integración vial del departamento. Los proyectos y obras viales mantuvieron su propósito de movilizar los ideales antioqueños (Ramírez, 2014, p.170). Desde la década de 1920, los caminos carreteables y las carreteras parecían ser la opción de preferencia. Posteriormente, empezaron a buscarse vías

alternas y se proyectó comunicar a Medellín con el golfo de Urabá y el Chocó, una autopista que la comunicará con Bogotá, y la construcción de los aeropuertos en Medellín y Rionegro (Londoño et al., 2014, p.222). Sin embargo, por el momento las vías seguían siendo tramos sueltos, que pretendían apenas la conexión con el ferrocarril y con el río Magdalena a través de este. A partir de las décadas de 1950 y 1960, fue cuando de manera clara se inició un sistemático y consciente proceso de integración de los sistemas de carreteras, el aeronáutico, ferroviario y fluvial, a través de troncales y autopistas que comunicaran a Antioquia con las diversas regiones de Colombia, además de la comunicación directa que ya se contaba por el ferrocarril con el sur del país (ver *Figura 9*). De este modo, se iniciaron los proyectos viales con una visión global nacional (Ramírez, 2014, p.170).

### Figura 9

*Esquema general de vías del país 1934 [Mapa]*



*Nota.* Fuente <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll13/id/168>

**Tabla 1***Estaciones y paraderos Secciones Porce y Nus, 1923.*

Nombre	Distancia (Kms)	Altura (msnm)	Nombre	Distancia (Kms)	Altura (msnm)
Santiago	0	1250	Puerto Berrío	0	130
Porcesito	7	1128	Malena	13	142
Botero	11	1073	Calera	21	268
Pradera	16	1123	Cristalina	28	318
Popalito	22	1236	Sabaletas	33	395
Yarumito	25	1258	Soledad	35	406
Barbosa	30	1284	Palestina	43	534
Isaza	34	1313	Virginias	45	617
Hatillo	38	1333	Pavas	47	355
Girardota	46	1350	Caracolí	58	644
Ancón	50	1387	Gallinazo	70	809
Copacabana	54	1412	San José	75	817
Machado	58	1425	Providencia	85	836
Bello	60	1430	Guacharacas	91	844
Acevedo	63	1445	San Jorge	100	877
Bosque	67	1462	Sofía	102	885
Villa	69	1469	Cisneros	109	1055
Medellín	71	1473	Limón	117+767	1235

*Nota.* Fuente Poveda, 1974, pp.64-65.

Para el sistema ferroviario, no obstante, su funcionalidad con los demás sistemas de transporte había comenzado a desmejorar. Como lo indica Botero (1988), lo que podría llamarse como “era de los ferrocarriles” en la concepción global del plan vial nacional, que cubre en forma amplia el período entre 1870 y 1930, pasó a ser reemplazada paulatinamente por la “era de las carreteras” a partir de las décadas de 1920 y 1930, cuya permeabilidad en los espacios tanto físicos como económicos a nivel nacional, se aplicó en igual medida en Antioquia. La concepción ferroviaria, cuya naturaleza es de tipo macro regional, terminó siendo doblegada por las dificultades económicas, y un intento por superar las distintas limitaciones con la intervención del transporte fluvial y del papel primordial de los puertos marítimos. En definitiva, un lento proceso de extensiones y empalmes que va configurando trabajosamente la red ferroviaria. Paralelo a ello, el desarrollo de la red de carreteras que comienza por tramos sueltos estratégicos con el fin de llegar a las estaciones del ferrocarril (ver *Tabla 1*), considerando a éste como la columna vertebral del sistema (Botero, 1988, pp.291-292). Sin embargo, el paulatino deterioro del sistema ferroviario,

y su inviabilidad económica comparada con el panorama internacional, obligó a muchas zonas del país a desarrollar alternativas centradas solamente en las carreteras para el transporte terrestre de carga y pasajeros. Proceso que, como ya se ha mencionado, empieza a predominar en el ámbito regional con un criterio de integración y de troncales y autopistas mayores con enlace nacional.

Es así como el sistema ferroviario, junto con la navegación por el río Magdalena, empezaría a desvanecerse y a perder impulso. A pesar de los pocos avances en la integración del sistema férreo hasta la década de 1960, hechos como el abandono de tramos, y la competencia con un complejo de carreteras en permanente desarrollo, impidió que se lograra consolidar un sistema unitario ferroviario (Niño, 1996, p.207). Además, en comparación con el panorama internacional, la baja velocidad media del sistema férreo colombiano cortaba cada vez más sus posibilidades de viabilidad técnica y económica (Nieto, 2011, p.71). De este modo, después de una serie de debates, se decidió la venta del Ferrocarril de Antioquia a la Nación, mediante los términos que quedaron consignados en la Ordenanza 15 de 1961 de la Asamblea de Antioquia, la cual se hizo efectiva el 7 de diciembre de 1962. La administración del Ferrocarril se integró la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia, que desde años atrás mostraba deficiencias en el servicio (Bravo, 2013, p.242). Ante los sucesivos fracasos administrativos y técnicos para el correcto funcionamiento de la red ferroviaria, el ferrocarril perdió la importancia económica y social que tenía hasta el momento en el país, y se sumerge en un proceso de deterioro físico de todo el sistema durante toda la segunda mitad del siglo XX (Nieto, 2011, p.71). Con la constitución del Instituto para el Desarrollo de Antioquia (IDEA) a partir de los recursos obtenidos por la venta del Ferrocarril en 1964, en adelante se pretendió la financiación para obras de infraestructura del departamento, entre ellas la construcción de vías en la cantidad y con la calidad que el departamento de Antioquia necesitaba (Marulanda, 2014, p.180).

La construcción del Ferrocarril de Antioquia, como se abordó anteriormente, al ser la primera obra de infraestructura más relevante, primeramente en el cañón del río Nus, transformó el paisaje regional sobre todo a principios del siglo XX, debido a que intensificó el proceso de poblamiento, generó una serie de pequeños centros urbanos, abrió paso a la actividad agrícola y ganadera, cambiando la vocación del suelo, y generó quizá la actividad comercial más importante amparada en la conexión con los mercados externos por medio del río Magdalena, que hizo de las franjas del Nus y el Porce zonas de tránsito de pasajeros de diferentes partes del país. La movilización de vagones y pasajeros, y la expansión de actividades propias se llevaba a cabo en



una zona donde la colonización se había intensificado gracias a la red ferroviaria, generando así nuevos y variados oficios, y definiendo vocaciones comerciales, o simplemente de tránsito a los centros poblados que se fueron conformando. Sin embargo, la activación del comercio duró hasta mediados del siglo XX cuando, al decaer la navegación de vapor por el río Magdalena y al comenzar la construcción de carreteras, el sistema férreo perdió vigencia hasta su venta en la década de 1960 (INER, 2007, p.118).

#### Figura 4

*Antigua estación Cisneros, del Ferrocarril de Antioquia*



*Nota.* Fotografía de Claudia Arroyave (2007).

En el caso de Antioquia, ya que la mayor parte de los caminos conducían a Medellín, entre los referentes importantes de cada localidad estaba su distancia a este núcleo urbano, y cuanto más corto era el camino, mayor era la posibilidad de alcanzar la anhelada “modernización”. Como lo indica Ramírez (2014), la locomotora trajo consigo una serie de dinámicas sociales y culturales, que se ponen de manifiesto mediante los relatos de viajeros. Las poblaciones por las que pasaban el ferrocarril y las carreteras pudieron activar sus economías, y el diario vivir giraba en torno a la

llegada de los pasajeros y la atención a sus necesidades. Esto mediante el ofrecimiento de hospedaje, alimentación o almacenamiento de mercancía, con la obtención de dinero a cambio para la subsistencia de los pobladores. Además, surgieron nuevas ocupaciones, entre ellas las de chofer, ayudante, mecánico, maquinista, vendedor de tiquetes, entre otras (Ramírez, 2014, pp. 168-169).

La interconexión del sistema vial era parte del disfrute y de la recreación. A través de los senderos, trochas, caminos, carreteras, vías férreas y fluviales se llegaba a las áreas rurales, en donde estaban establecidas las fincas de veraneo y los estaderos. Una de las principales atracciones eran los ríos y las quebradas. De este modo, se aprovechaba la variedad de climas y paisajes montañosos, haciendo atractivos varios sitios en la región. Por ejemplo, es el caso de Cisneros, el cual fue llamado el “balcón ferroviario”, y era frecuentemente visitado (Marulanda, 2014, p.191). También por esta época, las agencias de turismo y la naviera Fluvial Colombiana convirtieron al municipio de Puerto Berrío en la mayor atracción turística de Colombia, siendo el Hotel Magdalena considerado por muchos viajeros como “el mejor del país” hasta la década de 1940 (Botero, 1988, p.196). Desafortunadamente, estas localidades que otrora fueron las más activas, con la desmovilización del sistema férreo significó entonces para el territorio un retroceso económico, un descenso en la población flotante que transitaba con mercancías, y una ruptura de las redes y relaciones tejidas con otras regiones que se conformaron por el tránsito del ferrocarril, por lo que distintas zonas entraron en una especie de olvido e inactividad a lo largo de la segunda mitad del siglo XX (INER, 2007, p.39). No obstante, como se verá a continuación, es posible vislumbrar una posible problemática a tener en cuenta dentro de las líneas de investigación interdisciplinarias que reflexionan sobre los procesos de desarrollo territorial en estos territorios. En este caso, evidenciar la relación entre el desarrollo territorial y el patrimonio sería fundamental para la revalorización del sistema ferroviario y su legado en Antioquia.

## **2.1 Vínculo del desarrollo territorial y el patrimonio en el marco del Ferrocarril de Antioquia**

A partir del análisis de los campos del desarrollo territorial y el patrimonio, es posible establecer una estrecha relación, considerando el patrimonio ferroviario y su legado en Antioquia como un posible escenario para el desarrollo territorial en los territorios. Para ello, se analiza cuáles han sido los aportes del sistema ferroviario en la construcción y transformación del territorio

antioqueño y, por otro lado, se evidencia su resurgimiento y relevancia como fenómeno patrimonial en el presente.

En primer lugar, como se abordó anteriormente el sistema ferroviario representó en Antioquia un relevante eje de configuración territorial desde finales del siglo XIX, y a lo largo del siglo XX. Su infraestructura industrial modificó el paisaje regional de las cuencas de los ríos Nus y Porce, debido a que impulsó el proceso de poblamiento y colonización, conformando una serie de diversos centros poblados, cambiando la vocación del suelo, y abriendo paso a las actividades agrícola y ganadera, la vocación comercial, y la expansión de oficios varios. Dicho sistema de transporte llevó a cabo su propósito principal, el cual era lograr la conexión de Antioquia con los mercados externos por medio del río Magdalena, con el fin de impulsar una de las actividades económicas más importantes como la exportación y comercialización de materias primas como el oro y el café. De igual forma, la movilización de vagones y pasajeros, y su arribo hacia diferentes infraestructuras como las estaciones a lo largo del territorio, tejió un entramado de procesos socioculturales vinculados con las actividades propias que se fueron generando, lo que posiciona al ferrocarril como un referente identitario y, por ende, patrimonial.

En una segunda instancia, el legado patrimonial del sistema ferroviario antioqueño está compuesto por elementos tales como: las estaciones, bodegas, tanques, viviendas, talleres, entre otros. Aquellos elementos se encuentran contextualizados en un sistema territorial integrado por puentes y túneles, evidenciando de esta forma un pasado industrial propio del territorio. Teniendo en cuenta un posible proceso de valoración de este patrimonio industrial para el desarrollo territorial, se hace necesario conformar una visión integral y sistémica sobre el conjunto ferroviario, sin dejar por fuera aquellos elementos que fueron consustanciales en la construcción y funcionamiento del ferrocarril. Podría afirmarse que algunos de los elementos aún no reconocidos totalmente, tales como puentes, muelles, puertos, talleres, bodegas y, por supuesto, las tradiciones y memorias colectivas están proclives a desaparecer, dejando vacío su lugar en el proceso de construcción de la memoria histórica del ferrocarril, y propiciando de ese modo una lectura fraccionada de todo el sistema en el territorio (Nieto, 2011, pp.72-73).

Como tercer punto, la valoración y protección de algún aspecto del patrimonio colectivo natural, construido, o industrial en este caso, tendría como fin el “beneficio” de la estructura social y económica del territorio. Por ello, unos de los factores que podría favorecer en cierta medida dicho proceso es el aprovechamiento colectivo y racional de los recursos existentes en cada

territorio, cuya valoración constituye una importante base para el desarrollo territorial: los recursos naturales y culturales heredados, los recursos humanos, la cohesión social, y la identidad cultural (Caravaca et al., 2005, p.7). En este sentido, los elementos que conforman el sistema ferroviario se convierten en importantes recursos susceptibles de ser aprovechados. Por ejemplo, el paisaje conformado por aquellos podría ser objeto de revaloración y conservación dentro del ordenamiento territorial, debido a que su intervención “tiene objetivos sociales y económicos principalmente, y debe tener en cuenta los valores simbólicos que proyecta a cada comunidad, y que los lugareños o ciudadanos perciben en él y lo incorporan a su imaginario colectivo” (Álvarez, 2010, p.23).

En cuarto lugar, la planificación y ordenación del territorio son las figuras que juegan un papel fundamental tanto en la protección como en la revaloración del patrimonio. En cuanto a la planeación local en Colombia, las leyes 152 de 1994 y 388 de 1997 establecieron sus principales parámetros relativos al desarrollo y ordenamiento de los territorios. La primera tiene como objetivo definir los procedimientos y mecanismos para elaborar, aprobar, ejecutar, hacer seguimiento, evaluar y controlar los planes de desarrollo. Por otro lado, la segunda promueve el ordenamiento del territorio, el uso equitativo del suelo, la defensa y uso racional del patrimonio ecológico y cultural territorial, la ejecución de acciones urbanísticas eficientes, entre otros parámetros (INER, 2007, p.101). Teniendo en cuenta que en el territorio coexisten diversas formas de uso y aprovechamiento de todo tipo de recursos, es necesario articular los planes de desarrollo, los planes de ordenamiento territorial, y las políticas de patrimonio, con el fin de promover un uso racional de los recursos patrimoniales del territorio, compatible con la sostenibilidad de los mismos y con su adecuado uso por la población (Serrano, 2002, p.251).

Finalmente, los distintos actores que habitan el complejo territorial del sistema ferroviario son los principales protagonistas del aprovechamiento y conservación de los recursos patrimoniales, debido a que podrían beneficiarse al mejorar su calidad de vida, y reafirmar su identidad en un contexto donde la ordenación del territorio se encuentra influenciada por las dinámicas de uniformización cultural, y por la modificación de las percepciones o representaciones culturales que tienen unas sociedades de otras como resultado de la globalización (García, 2000, p.94). Podría indicarse que dentro de las transformaciones socio-económicas a nivel global, las problemáticas en torno a la integración de las sociedades y los territorios en el sistema-mundo, la desigualdad, la degradación de los recursos naturales, y la pugna de las identidades locales frente a las dinámicas homogeneizadoras, podrían considerarse como algunos de los fenómenos que

cobran cada vez mayor relevancia en la actualidad. De este modo, surge el interés por un desarrollo territorial integral, en donde la revaloración de conjuntos patrimoniales, como el industrial representado por el ferrocarril de Antioquia, podría ser capaz de hacer compatible el desarrollo económico, el bienestar social, y la sostenibilidad ambiental en los territorios.

### 3 Conclusiones

El patrimonio industrial en Antioquia debería entonces adquirir mayor importancia dentro de las políticas culturales, así como en las laborales, ambientales y turísticas si se quiere, con el fin de garantizar su conservación, además de potenciar su divulgación y continuidad en el tiempo. En este caso, entre los elementos que conforman el paisaje industrial antioqueño se encuentran: las líneas ferroviarias, los antiguos talleres, las maquinarias, los puentes, las instalaciones portuarias, las viviendas construidas alrededor del sistema, las memorias, tradiciones y lenguajes, y todo aquello que se encuentra inmerso en el contexto territorial. No obstante, la evidencia y revaloración de aquellos elementos es resultado de un riguroso proceso metodológico de identificación, catalogación, investigación interdisciplinaria, protección, conservación, mantenimiento, educación, fomento y divulgación pertinentes (Restrepo, 2013, p.14). Y por supuesto, es un proceso que incluye necesariamente a los distintos actores, institucionales, colectivos e individuales, quienes se apropian de este tipo de patrimonio.

El resurgimiento del sistema ferroviario bajo la figura de patrimonio industrial en Antioquia, supone no sólo la revaloración de sus elementos más particulares, sino también, una alternativa de desarrollo para aquellos territorios que tuvieron un pasado industrial y que, como consecuencia de los procesos de la globalización entre otros, se han visto afectados por el deterioro de sus estructuras económicas y sociales, que en otrora fueron forjadas en gran medida por el sistema ferroviario. De esta manera, el patrimonio industrial podría entenderse en la actualidad como un bagaje de recursos de inclusión y revitalización socioeconómica, y un factor que garantizaría la protección y recuperación del medio ambiente. Tomando como base las actividades humanas consolidadas en una realidad territorial y en continua transformación, se trataría de recrear un pasado que permite la consolidación de valores históricos, simbólicos, artísticos y culturales; y en un recurso que permitiría la innovación, la inversión económica y el bienestar social.

El uso de referentes como nuevos o fortalecidos hitos identitarios da lugar a la diferenciación del territorio, y al reconocimiento de éste por parte de generaciones presentes y futuras de su historia y su diversidad cultural. Desde la perspectiva de las comunidades, los procesos vinculados al patrimonio “son vistos como formas de resistencia y de legitimación social, posiblemente para seguir avanzando en otro tipo de reivindicaciones” (Téllez, 2013, p.19). Lo anterior, precisa de la constitución de un espacio o práctica política de ciudadanía, en directa

relación con las dinámicas culturales, y en el sentido de favorecer el desarrollo autónomo de los procesos de significación y apropiación del mundo de la vida de cada comunidad (Andrade, 2009, p.30). Por ello, como lo indica Villaseñor (2011), son los actores del territorio quienes viven y le confieren un valor al patrimonio, y quienes se ven afectados directamente de su conservación o destrucción (Villaseñor, 2011, p.7). En este sentido, el patrimonio no se beneficia ni se perjudica al conservarse o deteriorarse, su fin no es más que lo que reviste y simboliza para el territorio y las sociedades.

## Referencias

### Fuentes primarias

Archivo fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto. Fotografías citadas en texto.

### Fuentes secundarias publicadas

- Albuquerque, F. (2014). "Evolución del desarrollo territorial. Situación actual, crisis y perspectivas". En: Colección Elementos de Innovación y Estrategia. Barcelona: Oficina Técnica de Estrategias para el Desarrollo Económico de la Diputación de Barcelona. pp. 22.
- Alonso, A. (2006). "Desarrollo territorial y desarrollo endógeno". En: *Economía y Desarrollo*, Vol. 139, No. 1. La Habana: Universidad de La Habana. pp.113-124.
- Álvarez, M. A. (2010). "Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial". En: *AREAS. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, N°. 29. Murcia: Universidad de Murcia. pp. 21-29.
- Andrade, M.M. (2009). "Poder, patrimonio y democracia". En: *Andamios. Revista de Investigación Social*, vol. 6, No. 12. Distrito Federal, México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México. pp.11-40.
- Benito del Pozo, P. (2002). "Patrimonio industrial y cultura del territorio". En: *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N°. 34. Madrid: Asociación Española de Geografía. pp. 213-227.
- Boisier, S. (1999). "El vuelo de una cometa. Una metáfora para una teoría del desarrollo territorial". En: *Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). pp.59-89.
- Boisier, S. (2004). "Una (re)visión heterodoxa del desarrollo (territorial): un imperativo categórico". En: *Estudios Sociales*, vol. 12, No. 23. Hermosillo: Coordinación de Desarrollo Regional. pp.10-36.
- Botero, F. (1988). "Las vías de comunicación y el transporte". En: *Historia de Antioquia*. Colombia: Suramericana de Seguros. pp.287-298.
- Bravo, J. M. (2013). *Apuntes históricos sobre la ingeniería en Antioquia. Siglos XIX y XX*. Envigado: Fondo Editorial EIA. Tomo I, pp. 143-190. Tomo II, pp.198-247.



- Cabrales, L.F. (2006). "Geografía y ordenamiento territorial". En: *Tratado de Geografía Humana*. Ciudad de México: Universidad Autónoma metropolitana-Iztapalapa. pp.601-627.
- Caravaca, I., González, G., Silva, R. "Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial". En: *Revista EURE*, Vol. 31, No. 94. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Carrera, G. (2005). "La evolución del patrimonio (inter) cultural: políticas culturales para la diversidad". En: *Patrimonio inmaterial y gestión de la diversidad. PH Cuadernos*, No. 17. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. pp. 14-29.
- Castillo, J. (2009). "La dimensión territorial del Patrimonio Histórico. Caracterización y dimensiones". En: *Patrimonio Histórico y Desarrollo Territorial*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía. pp. 26-48.
- Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO. (2005). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. pp. 205.
- Correa, J. S. (2010). *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá, Colombia: CESA. pp. 236.
- Cronon, W. (1991). *Nature's Metropolis, Chicago and the Great West*. Nueva York: W.W.NORTON & Company. pp. 55-93.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2010). *Orientaciones conceptuales y metodológicas para la formulación de visiones de desarrollo territorial*. pp. 74.
- Garavito, L. (2006). "El origen del patrimonio como política pública en Colombia, y su relevancia para la interpretación de los vínculos entre cultura y naturaleza". En: *Revista OPERA*, No. 6. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. pp.169-187.
- García, N. (2000). "Industrias culturales y globalización: Procesos de desarrollo e integración en América Latina". En: *Estudios Internacionales*, Vol. 33 No. 129. Santiago: Universidad de Chile. pp.90-111.
- Guhl, A. (2010). "La geografía de Colombia como actor histórico". En: *Colombia, preguntas y respuestas sobre su pasado y su presente*. Bogotá: Universidad de los Andes. pp. 7-26.
- Harvey, D. (2001). "Heritage pasts and heritage presents: temporality, meaning and the scope of heritage studies". En: *International Journal of Heritage Studies*, Vol. 7, No. 4. Exeter: Universidad de Exeter. pp.1-16.

- Horna, H. (1982). "Transportation Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia". En: *Journal of Latin American Studies*, Vol. 14, No. 1. Cambridge: Prensa de la Universidad de Cambridge. pp. 33-53.
- Instituto de Estudios Regionales INER. (2007). *Nordeste. Desarrollo regional: una tarea común universidad-región*. Medellín: Universidad de Antioquia. pp.171.
- Klein, J.L. (2006). "Geografía y desarrollo local". En: *Tratado de Geografía Humana*. Ciudad de México: Universidad Autónoma metropolitana-Iztapalapa. pp.303-319.
- LaRosa & Mejía. *Historia concisa de Colombia (1810-2013)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. pp.148-152.
- Latour, B. (2007). "Crisis". En: *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores. pp.13-30.
- Londoño, D., González, N., Aristizábal, C., López, J. C. (2014). "De la Colonia a la República: colonizaciones, minería y comercio, 1780-1873". En: *De caminos y autopistas. Historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Universidad EAFIT, Gobernación de Antioquia. pp.54-99; 218-225.
- López, A. (2011). "Problemas colombianos y El Paso de La Quebra en el Ferrocarril de Antioquia". En: *Colección Bicentenario de Antioquia, Memorias y Horizontes*. Medellín: Gobernación de Antioquia. pp. 296.
- Marulanda, F. A. (2014). "Del país cafetero al país de ciudades. Crecimiento urbano, región y nación, 1957-1979". En: *De caminos y autopistas. Historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Universidad EAFIT, Gobernación de Antioquia. pp.172-193.
- Muriel, D. (2016). "El modelo patrimonial: el patrimonio cultural como emergencia tardomoderna". En: *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 14, No. 1. Tenerife: Universidad de La Laguna. pp.181-192.
- Nieto, C. E. (2011). "El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país". En: *Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, Vol. 24 No. 1. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. PP. 62-75.
- Niño, C. (1996). "Los ferrocarriles en Colombia: Genealogía de un fracaso". En: *Ensayos. Historia y Teoría del Arte*, No. 2. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. pp. 198-220.

- Ortega, J. (1998). El Patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico, en, *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, No. 4 pp. 33-48.
- Ortiz, L.J. (2008). "Antioquia durante la federación, 1850-18852. En: *Anuario Historia Regional Y De Las Fronteras*, Vol. 13, No. 1. Medellín: Universidad Nacional de Colombia. pp.1-22.
- Pecqueur, B. (2013). Territorial development. A new approach to development processes for the economies of the developing countries. En: *Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis*, Vol. 10. No. 2. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). pp. 8-32.
- Poveda, G. (1974). *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín. pp. 113.
- Prats, L. (1997). "El Patrimonio como construcción social". En: *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Editorial Ariel. pp. 10-27.
- Preciado, B.A. (2015). "El río Medellín: de la villa a la ciudad industrial". En: *Canalizar para industrializar: la domesticación del río Medellín en la primera mitad del siglo XX*. Bogotá: Universidad de Los Andes. PP.15-50.
- Ramírez, B.R. (2011). "Espacio y política en el desarrollo territorial". En: *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 11, No. 37. Distrito Federal, México: El Colegio Mexiquense. pp.553-573.
- Ramírez, S.P. (2014). "La integración de la ciudad y la región entre 1930 y 1956". En: *De caminos y autopistas. Historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Universidad EAFIT, Gobernación de Antioquia. PP. 134-171.
- Restrepo, A. (2013). Patrimonio industrial y una propuesta para el Valle de Aburrá: un gran patrimonio en el olvido. En: *Apuntes: Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, Vol. 26 No. 2. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. pp. 10-23.
- Restrepo, L. (1994). "Médicos, hospitales y obreros en el Ferrocarril de Antioquia 1875-1930". En: *Historia y Sociedad*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia. pp. 57-70.
- Ripper, J. F. (1943). "Dawn of the Railway Era in Colombia". En: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 23, No. 4. Durham: Duke University Press. pp. 650-663.
- Rojas, P.P. (2018). "Arquitectura del movimiento: estaciones del ferrocarril en Colombia, presente y ¿futuro?". En: *Arkitekturax Visión FUA*, Vol. 1, No. 1. Bogotá: Fundación Universidad de América. pp.9-20.

- 
- Romero, J.L. (2001). "Las ciudades burguesas". En: *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Siglo XXI Editores. pp. 247-318.
- Serrano, A. (2002). "El Patrimonio1 Natural y Cultural en una ordenación del territorio para una mayor sostenibilidad del desarrollo2. En: *I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente*. Cantabria: Universidad de Cantabria. pp.227-262.
- Suárez, J.A. (2014). "La modernización de caminos y transportes, 1874-1929". En: *De caminos y autopistas. Historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Universidad EAFIT, Gobernación de Antioquia. pp. 100-133.
- Téllez, A.M. (2013). "El patrimonio. Un espacio en disputa y construcción". En: *Revista nustrAmérica*, vol. 1, No. 1. Concepción: Corriente nustrAmérica desde Abajo. pp. 7-22.
- UNESCO. (1982). *Declaración de México sobre las políticas culturales*. Conferencia mundial sobre las políticas culturales. México D.F., 26 de julio - 6 de agosto de 1982.
- Villaseñor, I. (2011). "El valor intrínseco del patrimonio cultural: ¿una noción aún vigente?". En: *Intervención, Revista Internacional de Conservación, Restauración y Museología*, vol. 2, No. 3. Distrito Federal, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia. pp. 6-13.