

Valoración patrimonial del ferrocarril de Antioquia como itinerario cultural: Apropiaciones y significaciones

Heritage assessment of antioquia railway heritage As cultural itinerary: Appropriations and meanings

Arq. Mag. Germán Jaramillo Uribe

Universidad de San Buenaventura - Seccional Medellín
Facultad de Artes Integradas - Programa de Arquitectura

Carrera 56C N° 51-90 Medellín - Colombia

Teléfono: 57(4)5145600 ext. 4302

Email: german.jaramillo@usbmed.edu.co

Resumen

En el ejercicio de identificación y catalogación patrimonial de los itinerarios culturales, y más allá de los hechos históricos, evidencias y valoraciones que derivan del discurso oficial autorizado, como de las recomendaciones para identificación y catalogación del Comité Internacional de Itinerarios Culturales, existe una tarea pendiente que tiene que ver con las versiones de identidad, sentimientos de apropiación y significación que se expresan en las voces de sus protagonistas, lo que ha dejado un vacío teórico y metodológico en los procesos de reconocimiento y activación de dichos patrimonios. Esta problemática ha sido contrastada en el escenario de uno de los trayectos más representativos del Ferrocarril de Antioquia, hoy en desuso, y distribuido en territorios geográficos de la zona central andina Colombiana (Valle del Nus y Valle del Porce), previo estudio historiográfico de valoración patrimonial, como sistema estructurante del territorio e itinerario cultural, cuyas dinámicas de asentamiento surgieron, ex novo, del trazado e implantación del sistema, y hoy comparten paisajes culturales y una memoria ferroviaria viva, cargada de imaginarios y resignificaciones.

Esta investigación plantea nuevas formas de re-conocimiento de los itinerarios culturales que han permitido enriquecer el panorama de las representaciones y creaciones culturales, más allá del discurso oficial, esta vez, desde la escala local de valoración que se construye en comunidad en la dialéctica entre los lugares habitados de la memoria, como huellas, y las necesidades axiológicas y existenciales del hombre, como sueños. Se pone de relieve el discurso patrimonial legitimado socialmente, con versiones de identidad en clave de itinerario cultural, en particular, el universo de los valores de conjunto compartidos (Icomos, 2008), lo que se constituye en una estrategia temprana de gestión del patrimonio, cada vez más incluyente y dialógica con las comunidades, al final, garantes de su manejo, protección y sustentabilidad.

Palabras claves: Itinerario Cultural, patrimonio ferroviario, apropiación social, memoria

Abstract

Exercising the asset identification and cataloging of cultural routes, going beyond the historical facts, evidence and appraisal that are derived from both the official authorized discourse and the recommendations for identification and cataloging of the International Committee on Cultural Routes, there is a pending task that has to do with the versions of identity, feelings of ownership and meaning that are expressed in the voices of the main characters, this has left a void in the theoretical and methodological processes of recognition and activation of these assets. This problem has been contrasted on the stage of one of the most representative trails of Antioquia's Railroad, now in disuse, and distributed amongst geographical territories of the central Colombian Andes (The Nus Valley and The Valley of Porce), after prior historiographical asset evaluation study, as territory structuring system and cultural route, whose dynamics of settlement emerged ex novo, from system layout and implementation, and now share cultural landscapes and a live railroad memory, full of imaginaries and new meanings.

This research offers new forms of recognition for cultural routes that have enriched the landscape of cultural creations and representations beyond the official discourse, this time from the local evaluation level that is built in community on the dialectic between habited places of memory, as prints, and axiological and existential needs of men, as dreams. It highlights the heritage discourse that has been socially legitimized, with identity versions as cultural routes keys, in particular, a universe of shared group values (ICOMOS, 2008), which constitutes an early strategy of asset management, increasingly inclusive and dialogic with communities, in the end, guarantors of its management, protection and sustainability.

Keywords: Cultural route, railway heritage, social appropriation, memory

1. Hacia un cambio cualitativo de la noción de patrimonio

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

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

Esto hace del objeto de estudio del patrimonio un asunto complejo y

subjetivo, sometido a los vaivenes de la historia y la sociedad, lo que determina su concepción polisémica y dinámica, que se ha ido enriqueciendo y construyendo en el tiempo, como lo ha demostrado en su capacidad de integrar múltiples disciplinas y contenidos sociales y culturales. Si bien la historia de la conservación nos ha permitido definir criterios y tendencias desde las ópticas romántica, estética, histórica, científica y crítica, estas no han llenado las expectativas de convertirse en postulados universales, o más bien, en permitir una reflexión epistemológica vinculante. Lo que sí ha podido enriquecerse en el debate sobre la conservación del patrimonio histórico y cultural ha sido su doble connotación objetiva-subjetiva, en la cual los hechos físicos solo tienen sentido y significación, si su mirada es permeada por el hombre en su entorno cultural y territorial, nivelando el debate de la intervención al campo de la investigación cualitativa, en consideración al pensamiento crítico y objetivo como acto creativo.

La valoración del Ferrocarril de Antioquia como categoría patrimonial de itinerario cultural es la oportunidad de trascender -discurso patrimonial autorizado-¹ para ser revisado en la complejidad de sus apropiaciones y significaciones, no de la ‘cosa’ en sí misma, como testimonio de una historia pasada y de una versión estática de nacionalidad, sino de la forma como ha sido percibido y re-significado por sus protagonistas, no obstante su condición dinámica de movilidad y fecundación multi-cultural, que permite reconocer valores de conjunto compartidos, en un

¹ “El discurso patrimonial autorizado recalca que el patrimonio debe ser transmitido al futuro sin ningún cambio, y que, por lo tanto, la ‘esencia’ -o el supuesto significado inherente del patrimonio y del pasado, y la cultura que representa- no será cambiada ni desafiada” (Smith, 2011, pag. 5)

plano de legitimación social. Si bien, las activaciones del discurso oficial depende del poder político, queda claro que su legitimidad no será posible, si no se generan condiciones de negociación con los poderes fácticos y las comunidades (Prats, 2005), lo que amplía y enriquece el espectro de la memoria e identidad.

2. De la ruta férrea al itinerario cultural

Históricamente el ferrocarril de Antioquia, se ha consolidado como un sistema estructurante e itinerante de ocupación y apropiación del territorio Antioqueno, que se mantuvo en operación durante casi una centuria (1875-1998), hasta su obsolescencia y abandono como sistema de movilidad e intercambio comercial. Su decadencia se fue dando por un cúmulo de errores técnicos, políticos y administrativos, causantes de su ineficiente capacidad operativa, que no pudo competir con la red nacional de carreteras y el transporte automotor. No obstante, y a pesar de ello, marcó un

hito por sus innumerables aportaciones al desarrollo social, económico del país, reflejado en la apertura del mercado local al escenario internacional, en el surgimiento de una revolución industrial que trajo consigo nuevos desafíos tecnológicos y científicos, la implantación de nuevas formas de urbanización del territorio con la construcción de un sistema enervado de caminos veredales y equipamientos complementarios, dando paso a la generación de nuevas centralidades regionales. Su historia está ligada al período de instauración y consolidación de la república, que marca un cambio en la imagen y dinámica de los centros urbanos que le antecedieron, trasladando parte de la civilidad como el mercado tradicional y actividad comercial de las plazas mayores a los núcleos de estaciones férreas. La ruta comercial ferroviaria trasciende su funcionalidad hasta constituirse con el tiempo en un itinerario cultural, y por ende, en un componente de la memoria colectiva (Figura 1).



Figura 1: Estación 'El Bosque'

Fuente: Fotografía Lalinde, 1922. Tomado de album Medellín de la Sociedad de Mejoras Públicas

Lo nueva categoría patrimonial de itinerarios culturales creada por el Icomos en la última década del siglo XX, ha permitido un cambio cualitativo en la conservación del patrimonio, en tanto amplía la concepción estática de los bienes culturales a una versión dinámica de interacción con otros sistemas culturales. Según la Carta de Itinerarios Culturales, elaborada por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales, CIIC, estos son “(...) resultado de encuentros pacíficos o controvertidos y entrañan una gran variedad de dimensiones compartidas que trascienden su primitiva función, ofreciendo un cuadro privilegiado para una cultura de paz basada tanto en los lazos comunes, como en la tolerancia, el respeto y el aprecio a la diversidad cultural de las distintas comunidades que han contribuido a su existencia.” Así la ruta del ferrocarril de Antioquia puede inscribirse en esta categoría y se acoge de paso a las condiciones mínimas que exige la carta para su consideración, como dicta:

- a) *Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, intercambios multidimensionales, contiguos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables periodos de tiempo.*
- b) *Haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.*
- c) *Haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia.(...) (Icomos, 2008)*

Para su trazado y construcción, debió atravesar geografías adversas e indómitas y colonizar territorios vírgenes como lo confirma el trayecto comprendido en la antigua división del Nus, donde se asentaron obreros y colonos provenientes de otras regiones como el pacífico, las sabanas del bajo Magdalena, Occidente y Centro del país, y de la propia provincia de Antioquia, extranjeros, y en algunos casos de presidiarios que llevaron para su construcción, lo que demuestra, dentro de los procesos de asentamiento y consolidación, el haber sido cuna de diversidad étnica y multicultural, que se refuerza con el intercambio comercial de bienes y servicios con Europa y América para el desarrollo del comercio y la naciente industria y explotación minera del departamento.

Por esta vía llega la expresión de un nuevo ideario republicano que adopta el lenguaje neoclásico francés y un modelo de ciudad higienista y civilizatoria, lo que se refleja nítidamente en las poblaciones de Cisneros y Puerto Berrío, ambas centralidades regionales y en su momento puertos secos y multimodales, y el entorno urbano de la Estación Medellín, como estación terminal, con nuevas configuraciones de espacio público, que trasladan el mercado tradicional a la Plaza de Cisneros (Figura N°2).



Figura 2: Plaza de Cisneros. Farmacia Pasteur y Estación Medellín al fondo

Fuente: Tomado de album Medellín de la Sociedad de Mejoras Públicas, 1935.

Se consolida entonces una cultura ferroviaria que se enriquece con expresiones del patrimonio intangible, que trajo consigo nuevas prácticas, en la mayoría de los casos, de arraigo popular. La llamada música ‘de carrilera’, denominada para describir cierto género musical de rumba o parranda, que acompañaba los expresos e itinerarios ferroviarios, las cantinas, bares, y demás sitios de encuentro, cuyo origen se remonta a las tonadas mexicanas que se incorporan al ámbito del ferrocarril de Antioquia y luego se expande al sur del eje cafetero colombiano. Se caracteriza musicalmente por su sencillez, como construcciones elementales de ritmo binario, tipo corrido, paseo y ranchera. Una de las expresiones más comunes de la gastronomía que combina la tradición del ‘tamal’ o envuelto de maíz en hoja de plátano con verduras y alguna proteína de cerdo, con la posibilidad de llevarse en el tren para ser consumido durante el viaje o en el paseo al

río, y que por su funcionalidad, economía y apetitoso sabor criollo, ya forma parte de la dieta tradicional Antioqueña. Otro tipo de alimentos más ligeros que también se distribuían a los pasajeros en su repetidos itinerarios, como la hojaldra, la empanada y el chorizo, aún prevalecen y se asociados a la memoria ferroviaria. Las fiestas populares en torno al tema son sido tradición en algunas poblaciones como sucede con las ‘fiestas del Riel y la Antioqueñidad’ en el Municipio de Cisneros y las ‘Fiestas del Tren’ en el Municipio de Barbosa, que integran la tradición de los mitos y leyendas con la cultura panelera, agrícola y ferroviaria de la región.

Por otro lado la condición integral de la ruta como sistema estructurante del territorio, que ha determinado su grado de impacto e influencia en la escala regional y supra-regional. Belisario Betancur, en alusión a la importancia que tuvo el ferrocarril para el departamento, expresaba:

(...) se puede decir sin exageración, que existe una Antioquia anterior y otra posterior al ferrocarril. Sólo el tren pudo unir nuestras montañas indómitas y sólo él nos encarriló, valga la expresión, por el camino de la industrialización... Las carreteras secundarias no iban a parar a Medellín, sino a la estación del tren, porque realmente éste era el que unía nuestro departamento”.(Molina Londoño, 2005).

En una escala suprarregional, el sistema ferroviario se integra al mundo en la interconexión que hacía con el Río Magdalena y la navegación a vapor, para luego, en la segunda mitad de siglo XX, unirse al sistema férreo nacional desde Buenaventura en la Costa Pacífica, a Santa Marta en la Costa Atlántica y un ramal con el centro del país. Si bien no tuvo el éxito esperado, por la inercia que venía padeciendo de abandono y obsolescencia desde la crisis de los años 30, demostró la capacidad que tiene de impactar en el territorio nacional como sistema de movilidad y de dinámica cultural. Sin duda, la ruta navegable del río Magdalena, se constituye en un componente esencial del itinerario ferroviario, que deberá ser objeto de investigación en una propuesta integral de itinerario cultural en consideración a su impacto en el ámbito nacional.

3. La cuestión del catálogo: contenidos y significación

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

y representación, como experiencia vital de un presente, en su devenir constante de transformación y resignificación.

La ruta ferroviaria, a diferencia de otros medios (terrestre, marítimo, fluvial, lacustre y mixto) se caracteriza por ser un sistema de movilidad singular de limitada variación en su traza y medios de transporte, en cambio sí con una dinámica variable de alto impacto en los entornos inmediatos de estaciones y rutas subsidiarias, determinante en los procesos históricos de asentamiento, transformación y urbanización del territorio. Por tal motivo, y en su reconocimiento de itinerario cultural como integrador de territorio, comunidad y cultura, debe ser comprendido en la complejidad de sus elementos y relaciones, que más allá de las evidencias materiales, se ha legitimado en los imaginarios de las comunidades que lo han practicado y vivenciado. Cualquier ejercicio que se haga en procura de identificar y registrar estas manifestaciones y prácticas culturales, además de expresar, sin sesgos, la verosimilitud y naturaleza objetiva de ellas, serán siempre un pretexto para crear y re-crear la memoria cultural, en un proceso dinámico y permanente de reinterpretación y transformación de la realidad, interesado, como lo expresa Luranaje Smith en “negociar con la historia, los valores y significados culturales” (Smith, 2011).

En la mirada holística y polisémica del itinerario no se puede desconocer el aporte del trabajo interdisciplinario, que para el caso ha requerido del acompañamiento de las ciencias sociales en los procesos de comunicación y diálogo de saberes con las comunidades y actores claves, permeado por todo tipo de evidencias que actúan como excusa de invocación a la palabra (lugares, fotografías, cartografías, grabaciones, sonidos, videos, historias de vida, etc.), que aportan contenidos

significativos en el tejido de las relaciones y complementariedades, en el afianzamiento de la memoria e identidad, y en muchas ocasiones, en su reconstrucción, cuando las evidencias materiales han desaparecido.

El ejercicio de catalogación está enfocado a la identificación, valoración y reconocimiento de factores potenciales de gestión patrimonial del Ferrocarril de Antioquia en la categoría de itinerario cultural, sobre la base de sus evidencias tangibles, en interacción directa con sus contenidos simbólicos. Esta información se clasifica y ordena en elementos constitutivos del itinerario con campos asociados a las variables descritas y se asocia a sistemas de representación cartográficos que permiten el manejo integrado de datos (SIG), de cara a su análisis e interpretación en el contexto de los valores compartidos del itinerario. Esto permite que los procesos de identificación y valoración se puedan mirar de forma relacional y por tanto sistémica, obteniendo información que supera los datos aislados como claves de identidad, apropiación y sentimientos de conservación. El catálogo se constituye en síntesis y representación de los contenidos, apropiaciones y significaciones de las evidencias singulares del itinerario y se complementa de la misma forma, con el recurso de la infografía para documentar su impacto y relación sistémica con el territorio geográfico así como los valores de conjunto compartidos. Son por tanto un asunto disciplinar que debe responder desde las evidencias como escenario existencial a sus significaciones.

4. Proceso de identificación y catalogación

El proceso de identificación y catalogación del itinerario se ha construido en el reconocimiento de las evidencias

documentales de archivo (monografías, cartografías históricas, reseñas municipales, ensayos, catálogos del ferrocarril, estudios regionales, etc.), y complementado con los registros de campo (fotografías, cartografías, levantamientos urbano-arquitectónicos y geo-referenciación), y los procesos de comunicación y participación derivados del diálogo de saberes con las comunidades y actores claves. En la identificación del contexto, contenidos y entornos del itinerario y dada la particularidad de la ruta, se identificaron tres grandes grupos: La vía estructurante, las estaciones y los ámbitos representativos, que se cargan de rasgos de identificación (toponimias, temporalidad y geo-referenciación), atributos significativos de reconocimiento en el imaginario social, manifestaciones intangibles asociadas, valoraciones tanto singulares como compartidas, estados de conservación y sentimientos vigentes de apropiación social, que al final permiten revisarse en su autenticidad, integridad al itinerario y potencialidad de gestión. Con el ánimo de establecer parámetros estandarizados en la identificación y reconocimiento de los tres grupos mencionados en la fase de registro, se definen así:

Vía estructurante: Sistema principal de movilidad de la ruta, divisiones y trayectos representativos, medios de transporte, flujos y subsistemas de movilidad vinculantes con el territorio en sus diferentes escalas. Para el caso del ferrocarril de Antioquia se subdivide en las divisiones del Porce y Nus y define centralidades regionales de interconexión con otros centros poblados, áreas de producción y rutas de movilidad y comercio. Esta compuesta por el corredor férreo (vía y zona de reserva), sus obras civiles e infraestructura de servicio (puentes, viaductos, túneles, señales, intercambios, patios de maniobra, etc.), los flujos, caminos y rutas subsidiarias

Estaciones: Se refiere a los asentamientos (exnovo), conjuntos ferroviarios, estaciones como íconos representativos, edificaciones subsidiarias (bodegas, talleres, casas de jefe de estación, telefonía, campamentos, hoteles, posadas, tiendas, etc.), conjuntos ferroviarios y urbanos que nacieron de la presencia del ferrocarril. Se adscriben a este grupo las edificaciones que si bien, de origen no pertenecieron al ferrocarril, en cambio sí reflejan rasgos y valores compartidos con la arquitectura ferroviaria (arquitectura doméstica e institucional).

Ámbitos representativos: Corresponde al grupo de lugares y ámbitos singulares naturales y antrópicos, que están asociados a la ruta y que por su presencia, condición de lugar, belleza, representatividad y apropiación social, se han constituido en hitos y símbolos identitarios del itinerario. Se genera por tanto un catálogo de ámbitos con información asociada a sus denominaciones (toponimias) de origen y su evolución, estaciones asociadas, grupo, tipo de ámbito, municipio al que pertenece, inmuebles asociados, usos y funcionalidad consolidada, influencia territorial, y finalmente su estado de integridad. Toda esta información se construye con los datos históricos, geográficos, documentales y se complementan con las entrevistas y talleres comunitarios haciendo triangulación de los datos.

Apropiaciones y significaciones: En la hibridación entre objetos y acciones (Santos, 2000), se establece una dialéctica para que los espacios adquieran su significado, y esta relación, trasladada al itinerario cultural, se expresa en la dinámica que se establece entre los flujos y permanencias. En esta perspectiva, lo que se ha dado en llamar las apropiaciones y significaciones, está en íntima relación con las construcciones mentales sobre el

espacio percibido, sentido y vivido, es decir, producto de la experiencia humana, y por tanto amerita ser contrastadas en los contenidos tangibles del itinerario cultural. En palabras de Casirer:

“El hombre ya no vive solamente en un puro universo físico, sino en un universo simbólico [la cultura]. El lenguaje, el mito, el arte y la religión constituyen parte de ese universo. Forman los diversos hilos que tejen la red simbólica, la urdimbre complicada de la experiencia humana”.

Lo simbólico, entendido como expresión sublime de la cultura en el marco de la actuación social, deriva por tanto de procesos de apropiación (experimentación) cuyas claves pueden ser interpretadas (significados), con la idea de enriquecer los discursos patrimoniales. Geertz (1987), “campeón de la antropología simbólica”, niega la aplicación de leyes o teorías a estos procesos, pero si valida el recurso de la experiencia y observación en cada contexto cultural. La lectura de apropiaciones y significaciones se fundamenta, por tanto, en la metodología de taller, creando escenarios de diálogo de saberes y procesos de participación, en la búsqueda de una construcción colectiva de la memoria ferroviaria, centrada en las tres dimensiones temporales del pasado, presente y futuro del Ferrocarril de Antioquia. A partir de las experiencias que hacen parte de la vida cotidiana de los ciudadanos, de la historia no oficial, de la que sólo ellos pueden dar cuenta, y sin la cual sería imposible pensar el Ferrocarril en clave de itinerario cultural, integrador del territorio, comunidad y cultura.

En una primera prueba piloto de trabajo participativo y diálogo de saberes con las comunidades, se identificaron cinco centralidades del trayecto intermedio

de la ruta Medellín- Puerto Berrío, en la transición del llamado paso de la Quiebra que conecta las divisiones de los cañones del Porce y Nus, y que por su configuración de asentamientos exnovo², significación y nivel de conservación, permitieron una lectura integral y especialmente representativa del itinerario como exclusivo del ferrocarril. Se seleccionaron las estaciones de Hatillo, Botero, Porce, Santiago, El Limón y Cisneros, y se diseñaron varios instrumentos de participación.

El primer instrumento se relaciona con la mirada retrospectiva centrada en cinco grandes categorías conceptuales que permitieran su abordaje y reconocimiento, parte extraídas en esencia de las cartas de itinerarios culturales, como la identidad y los valores de conjunto compartido, complementadas con otras categorías existenciales asociadas a los imaginarios colectivos, niveles de apropiación y capacidad de protección. Como estrategia de comunicación se acudió al recurso de la fotografía, las historias de vida y las representaciones cartográficas o cartografías de la memoria. En el primer caso se acude a fotografías históricas obtenidas de archivo y los álbumes familiares que comparten las comunidades, adoptando como dinámica y denominación del taller: 'Contar y recrear: La imagen invita a la palabra', dirigida al grupo de adultos y adultos mayores empleando el recurso de la fotografía como pretexto para invocar la palabra en forma de historias de vida; 'Tejiendo imágenes e historias - el expreso del tiempo', dirigido a un público mas amplio de jóvenes y adultos mediante

la técnica del collage como recurso para construir historias colectivas; y 'Un día en la vida de...Cartografía de las emociones' (Silva, 2006) para un público joven, ávido de expresar en la manualidad sus sentimientos y apropiaciones del lugar, complementado con estimulación de tipo sensorial (sonidos pregrabados de pitos de locomotoras) dirigida a adultos mayores y que permite asociar valoraciones simbólicas y conmemorativas con una profunda carga afectiva (Figura N°3).

² Se entiende por 'exnovo' aquellos asentamientos que han surgido de forma ex-profeso, es decir, intencionados por las paradas técnicas y obligadas de ferrocarril (estaciones, paraderos, campamentos, zonas de cargue) y no necesariamente por ser preexistencias de asentamiento anteriores. En ocasiones pueden coincidir con el cruce de caminos de arriería, rutas e itinerarios de paso y comercialización de productos agrarios y mineros.



Figura 3: Taller: Tejiendo imágenes e historias con la comunidad de la Estación Cisneros

Fuente: Foto del autor

Un segundo momento le apunta a una mirada prospectiva, como futuro o escenario deseado, exenta de sentimientos de nostalgia y evocación, y animado por los lugares de ensoñación, desde los lugares reales de significación, en una dinámica que se le denominó ‘Caminata de los sueños’. En esta medida, los procesos de prospección del itinerario, no pueden ser ajenos al grado de legitimación social y de correspondencia con las necesidades y satisfactores de desarrollo a escala humana (Max Neef, Manfred, Elizalde, Antonio y Hopenhayn, 1998), por tanto, y fundados en la teoría desarrollada por Max Neef, se han trabajado las 9 categorías axiológicas, que según cada ámbito socio-cultural pueden tener diferentes matices desde las necesidades

existenciales del ser, tener, hacer y estar. Para el caso, y teniendo en cuenta la dinámica desarrollada en relación a las condiciones concretas del lugar, el espacio como escenario simbólico y comunicativo, se hizo énfasis en el ‘estar’ y las necesidades según las categorías axiológicas de: Subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad. Algunas de ellas pueden lograr mayor o menor protagonismo, si se revisan en las necesidades compartidas de los sujetos sociales, por tanto y para el caso de itinerario cultural, cada entorno proporcionará las condiciones de bienestar propias de las necesidades humanas que históricamente se han consolidado.

Para el caso, referentes y ámbitos como los que se han consolidado en la Estación Botero podrán ser más cercanos al ocio en la fiesta, y el paseo al río, (el tren turista) que lo que pueda pasar en Porce, donde las condiciones geográficas y de convergencia de caminos convocan más hacia la participación y las actividades solidarias de las comunidades (Asociación de Madres del Cañón del Porce). En cambio podrán existir otras necesidades compartidas en la categoría de identidad que se han construido a partir de la memoria histórica del ferrocarril y la impronta de desarrollo tecnológico y económico que impactó no solo en la región, sino en la memoria cultural del departamento.

Teniendo en cuenta el corte cualitativo y etnográfico de la investigación que ha derivado de los procesos participativos en la aplicación de los instrumentos de recolección de información, se han podido reconocer sentimientos de apropiación y significación de los espacios-uso significativos, que dan cuenta de nuevas creaciones y representaciones, fuera de las ya reconocidas por el discurso autorizado, de lo que constituye el itinerario cultural. El primer encuadre metodológico ha permitido contrastar las múltiples evidencias materiales y escenarios comunes con las categorías de identidad, valores de conjunto compartido, imaginarios colectivos, niveles de apropiación y capacidad de protección; a las que se ha ido agregando nuevas representaciones que surgen durante el proceso participativo y que terminan de modelar la imagen y constructo socio-cultural del itinerario en su integralidad, como un asunto patrimonial.

Algunas evidencias en los procesos de reafirmación de identidad que se asocian al patrimonio ferroviario y el valor simbólico del ferrocarril de Antioquia en el municipio de Cisneros, alude a la versión de sus comunidades, en un acto

mayoritario de complicidad, validan la imagen de la máquina de vapor no. 15, como un ícono de la municipalidad Cisnerense³, recogiendo de sus voces expresiones que lo confirman: *Nuestro escudo del municipio debería ser la 45.*

El sonido de los pitos de las locomotoras, aparte de anunciar el paso por la vereda, venía cargado de significaciones que invocaban sentimientos de alegría por la llegada, de tristeza por las despedidas, de canto a la memoria de los fallecidos, entre otras. Las mismas voces de ferroviarios, esposas e hijos, al escuchar las grabaciones sonoras como invocación a la memoria lo manifiestan:

‘Las esposas y los hijos sabíamos, por el pito, cual era la locomotora donde venían nuestros padres.

Otros expresan, en alusión a momentos solidarios de luto por el fallecimiento de seres queridos:

También existía el pito funerario que era más largo y triste.

Las comunidades de las diferentes estaciones y corregimientos asociados al corredor férreo, aún los grupos sociales que habitan distantes a ella, y que por alguna razón tuvieron la oportunidad de frecuentar el ferrocarril, manifiestan altos niveles de apropiación en la evocación a su memoria, que no pueden ocultarse y que de paso, se preguntan con mucha regularidad, ¿Porqué se acabó en ferrocarril? No se escapan las nuevas generaciones, y el imaginario de los niños mantiene vigente su memoria como el centro de sus representaciones mentales, paradójicamente sin haberlo usado y vivenciado.

3 La primera máquina (No.15) que cruzó el Túnel de la Quebra con pasajeros, la obra de ingeniería más importante del momento para el departamento, que conectó las dos divisiones del Nus y Porce, luego de 50 años de fallidos esfuerzos y paciente espera, acelerando con su construcción, los procesos de desarrollo económico en lo comercial e industrialización.

Nuevas versiones que se asocian a la integralidad del itinerario con el territorio y los procesos antrópicos de explotación e inter-dependencia, demuestran lo abaricante de la cultura ferroviaria en un proceso simbiótico de representación entre los ámbitos naturales productivos y de equipamiento ferroviario, que se cargan de significación. El agua, como fuente común entre los procesos de producción agrarios (para el caso piloto de los cultivos de caña y la producción panelera), de generación de energía y fuente de vida, de abasto al aprovisionamiento a las calderas de las vaporinas durante más de 80 años de frecuencia en la vía férrea, se constituye en un aliado común dentro del imaginario ferroviario que se carga de valor simbólico en alusión a la región que atraviesa. El Valle del Nus, cuyo nombre deriva del vocablo Tahamí, 'Nusika' que significa: 'princesa del valle de muchas aguas' son la prueba, en las voces de sus habitantes de estas nuevas versiones de identidad e integralidad con el territorio.

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

voluntades y capacidad de autogestión que nace de los actores. Así, en las nuevas dinámicas de apropiación de los sistemas de movilidad artesanal del ferrocarril, como alternativa de emergencia y sobrevivencia de estas comunidades apartadas, descontextualizadas de todo sistema estructurante del territorio y en particular, ausentes de estado, surgen sentimientos de cuidado y conservación que hacen del patrimonio ferroviario una memoria que se resigna a morir (Figura N°4). Así, de las voces de los operarios de estos sistemas de movilidad se reconocen expresiones como:

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

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

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



Figura 4: Sistema de transporte artesanal ‘moto-rodillo’ trayecto Santiago-Porce

Fuente: Foto del autor

Conclusiones

Los procesos de identificación y catalogación de itinerarios culturales no están exentos de su verdadero cometido, en tanto se constituyen en instrumentos de gestión, de cara a los procesos integrales de promoción, activación y puesta en valor, en este caso, como sistema estructurante del territorio, referente patrimonial y agente de cambio y desarrollo a escala humana. Si bien es una instancia previa, a procesos de intervención y puesta en valor, es una tarea que debe enriquecerse y actualizarse de forma permanente en función de los niveles de apropiación, significación a los que está sometido, con el precedente y condición de que lo

patrimonial, es una construcción social que debe legitimarse en las comunidades portadora de su vivencia e identidad.

Esta investigación, a través de los procesos de participación, ha podido constatar que existen otras versiones de identidad, es decir, de lo que constituye el asunto patrimonial, que no están escritas en la historia oficial y que serían versiones incompletas, si se construyen con el discurso autorizado e instrumental del patrimonio, por tanto, pueden despejar el camino hacia una versión de patrimonio incluyente y apropiado por las comunidades. De otra parte reconocer en la concepción, condicionamientos y metodologías de abordaje de los itinerarios culturales,

una oportunidad para hacer visibles los componentes tangibles e intangibles de ferrocarril de Antioquia en el escenario territorial regional y supra-regional del departamento, en interacción con los imaginarios colectivos, las necesidades existenciales del hombre y sus lazos interculturales con la región que habita. Existe una deuda pendiente por parte de las instituciones que velan por la tutela del patrimonio, de revisar estas rutas en íntima relación con otras que se han desarticulado por antecedentes similares, y en escalas más abarcales del territorio, aportando de paso, una posibilidad de riqueza en el flujo e integración de saberes y prácticas multi-culturales y pluri-étnicas, como el mayor activo de nuestra verdadera nacionalidad.

Son diversas las conclusiones y un camino a seguir en este proceso de gestión para la rehabilitación del ferrocarril de Antioquia y que ya se vislumbran en escenarios futuros como:

- Aportar al estudio de las relaciones que se establecen entre los sistemas de movilidad en conjunción con las dinámicas de asentamiento y apropiación territorial.
- Generar un ambiente dialógico de reflexión crítica en torno a la importancia del patrimonio industrial y ferroviario del departamento como un activo de la memoria y un valor agregado al desarrollo de las comunidades.
- Servir de insumo documental en el proceso de gestión y rehabilitación del sistema ferroviario de Antioquia.
- Promover una concepción más abarcal del patrimonio con inclusión de las dinámicas de movilidad territorial de las comunidades y sus niveles de interacción cultural.
- Promover estrategias de acopio, difusión y activación de la memoria ferroviaria en las comunidades como protagonistas y legitimadores de la memoria.

Bibliografía.

- CASTILLO RUIZ, J. (2007). El futuro del Patrimonio Histórico: la patrimonialización del hombre. *Revista Electrónica de Patrimonio Histórico e-rph*, (1). Retrieved from <http://www.revistadepatrimonio.es/revistas/numero1/concepto/estudios/articulo2.php>
- GEERTZ, C. (1987). *La interpretación de las culturas*. (E. G. S. A., Ed.) (1a. edición.). Barcelona.
- ICOMOS, C. C. I. DE I. C. (CIIC) DEL. (2008). Carta de Itinerarios Culturales. Quebec, Canadá: ICOMOS. Retrieved from http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf
- MAX NEEF, MANFRED, ELIZALDE, ANTONIO Y HOPENHAYN, M. (1998). *Desarrollo a Escala Humana: Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones*. (S. A. Icaria Editorial, Ed.) (2a. ed., p. 148). Barcelona.
- MOLINA LONDOÑO, L. F. (2005). El ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la ingeniería antioqueña. Biblioteca Virtual del Banco de la República. Retrieved from <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10203.htm>
- PRATS, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de antropología social*, (21), 17-35. Retrieved from http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1850-275X2005000100002

- SANTOS, M. (2000). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo. Razón y emoción*. (A. S.A., Ed.) (1a. ed., p. 352). Barcelona. Retrieved from <http://www.slideshare.net/equipotag/la-naturaleza-del-espacio-milton-santos>
- SILVA, A. (2006). *Imaginarios urbanos: hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología* (Convenio A., p. 86). Bogotá. Retrieved from http://books.google.com.co/books?id=_VTUOT0ezDwC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- SMITH, L. (2011). El “espejo patrimonial”. ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antípoda*, (12), 39-63. Retrieved from <http://antipoda.uniandes.edu.co/view.php/176/index.php?id=>
- UNESCO. (1954). Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado. La Haya. Retrieved from <http://www.cinu.org.mx/eventos/cultura2002/doctos/conflictoconvtxt.htm>