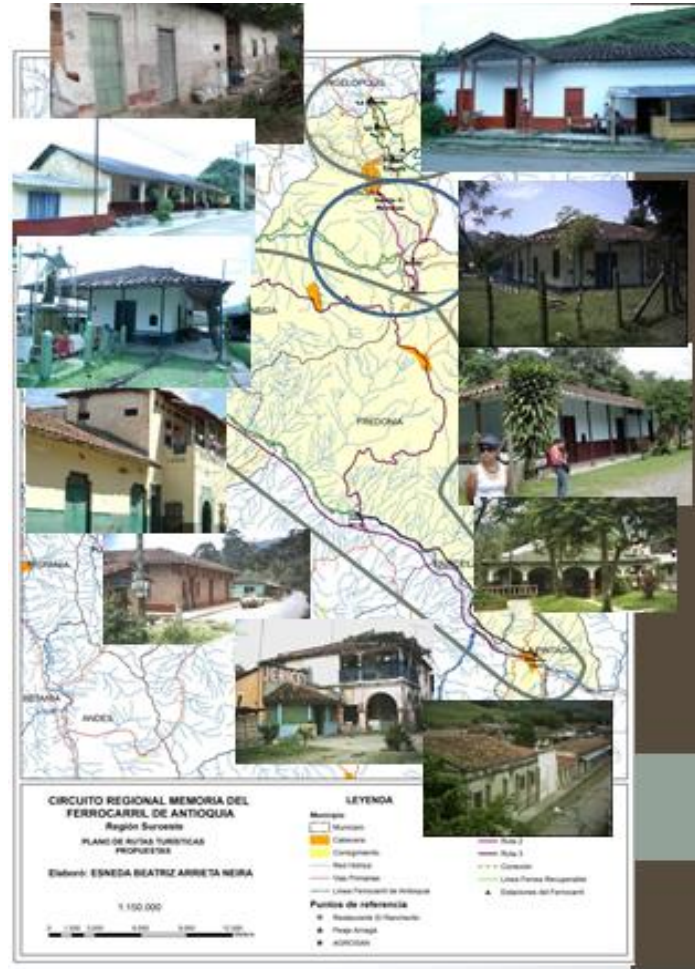


*Hacia la recuperación de las estaciones
del ferrocarril de Antioquia.
Entornos urbanos y circuito regional*



ESNEDA BEATRÍZ ARRIETA NEIRA
Maestría en Estudios Urbano Regionales
Escuela de Planeación Urbano Regional
Facultad de Arquitectura
Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín
2015

*A todos aquellos que han sufrido mi ausencia,
han comprendido mis silencios y han alentado mis luchas.*

AGRADECIMIENTOS

*Al profesor Peter Charles Brand, por su compromiso, confianza
y apoyo incondicional en la dirección de este trabajo
y por sus valiosos aportes como investigador.*

*A los compañeros, familiares y amigos de mi cotidianidad,
que han encontrado la forma de apoyarme para avanzar.*

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	9
Capítulo 1	
LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN LA LÍNEA MEDELLÍN-LA PINTADA Y SU ENTORNO	16
1.1 Descripción de la subregión suroeste de Antioquia.....	16
1.2 La subregión Suroeste de Antioquia y su relación con el ferrocarril.	19
1.3 Las estaciones y los asentamientos en su entorno.....	21
1.3.1 Estación Minas, Municipio de Amagá	22
1.3.2 Estación Angelópolis, corregimiento La Estación.....	24
1.3.3 Estación La Quiebra.....	27
1.3.4 Estación Nicanor Restrepo	29
1.3.5 Estación Salinas	31
1.3.6 Estación Piedecuesta.....	32
1.3.7 Estación Camilo C. Restrepo.....	38
1.3.8 Estación Palomos.....	43
1.3.9 Estación Jonás	45
1.3.10 Estación Puente Iglesias	48
1.3.11 Estación Alejandro López	51
1.3.12 Estación Bolombolo (Venecia)	56
1.4 Caracterización de las estaciones según sus potencialidades y las de su entorno	64
Capítulo 2	
PROPUESTA DE UNA RUTA TURÍSTICA ENTRE LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL EN LA SUBREGIÓN SUROESTE DE ANTIOQUIA	71
2.1 Propuestas existentes en los municipios y el departamento.....	73
2.2 Propuesta de circuito turístico para la recuperación de la memoria del ferrocarril.	80
2.2.1 Microcircuito 1. Amagá-Angelópolis.....	83
2.2.2 Microcircuito 2. Amagá-Fredonia.....	85
2. 2.3 Microcircuito Bolombolo-La Pintada.....	89

Capítulo 3	
MODELO DE GESTIÓN	96
3.1 Asociaciones de entidades territoriales	99
• Asociaciones de departamentos	101
• Asociaciones de municipios	101
• Asociaciones de Áreas Metropolitanas	102
• Asociaciones entre Corporaciones Autónomas Regionales.....	102
• Provincias Administrativas y de Planificación -PAP.....	102
• Regiones de Planeación y Gestión -RPG.....	103
• Región Administrativa y de Planificación -RAP	103
3.2 Planes territoriales	105
3.2.1 Planes de desarrollo departamentales.	106
○ Plan de desarrollo 2008-2011. <i>Antioquia para todos. Manos a la obra</i>	107
○ Plan de desarrollo Antioquia 2012-2015. <i>Antioquia la más educada</i>	108
3.2.2 Planes de desarrollo municipales.....	109
3.2.3. Planes de ordenamiento territorial (planes básicos y esquemas)	112
3.3 Estrategias de concientización y promoción.....	122
3.4 Financiación.....	128
3.5 Programación	129
 CAPÍTULO 4.....	
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	133
 BIBLIOGRAFÍA.....	141
CIBERGRAFÍA	145

LISTA DE MAPAS

1. Ubicación de la Subregión Suroeste
2. Municipios de la Subregión
3. Ubicación del Ferrocarril en la zona de estudio
4. Área de influencia del ferrocarril
5. Propuesta del circuito turístico y de recuperación de la Memoria del Ferrocarril
6. Microcircuitos propuestos
7. Microcircuito 1. Amagá- Angelópolis
8. Microcircuito 2. Amagá - Fredonia
9. Microcircuito 3. Bolomboo – La Pintada

LISTA DE IMÁGENES

1. Fotografía del ferrocarril de Antioquia en funcionamiento
2. Ubicación del ferrocarril en la zona de estudio
3. Fotografía del Ferrocarril de Amagá
4. Vista exterior de la edificación existente
5. Vista exterior Uso comercial en la bodega
6. Vista exterior de la edificación existente
7. Vista exterior de la edificación existente
8. Fachada principal de la Estación
9. Corredor lateral de la Estación
10. Vista del conjunto de la Estación
11. Interior de la estación
12. Ventana de venta de tiquetes
13. Casa del Jefe de Estación
14. Vista de la fachada principal de la Estación
15. Ventana de venta de tiquetes y detalles de la Estación
16. Vista de la Estación
17. Centralidad de la vereda – Sector de Callenueva
18. Vista del sector Calle de los Leones
19. Vista del sector Maní de las Casas
20. Vista del campamento y la Estación
21. Camino actual entre Campamento y Camilo C. Restrepo. Detalle de elementos del puente
22. Detalle de ventanilla de tiquetes
23. Estado actual de la estación –exterior e interior

24. Acceso a zona urbana de Camilo C. Restrepo
25. Acceso a zona urbana de Camilo C. Restrepo
26. Vista de la Proveeduría
27. Vista de la casa del Jefe de Estación
28. Adecuación de la Proveeduría
29. Adecuación Casa Jefe de Estación
30. Vista de la Estación
31. Detalle de la taquilla
32. Vista de la bodega
33. Panorámica del corregimiento y fachada posterior original de la estación
34. Vista de la bodega de la estación
35. Vista de la estación
36. Vista de la estación
37. Espacio público entre la estación y la escuela
38. Panorámica del cañón de la quebrada Sinifaná y el viaducto El Angel
39. Panorámica del cañón de la quebrada Sinifaná y el viaducto El Angel
40. Vistas interiores de la Estación
41. Vista exterior de la estación
42. Vista de la estación
43. Vista de la zona de tiquetes
44. Vista de la bodega
45. Placa de identificación de la estación
46. Ubicación de las centralidades
47. Vista de la estación
48. Vista de la Capilla y ventana de venta de tiquetes
49. Vista de la bodega
50. Vista del puente colgante y Farallones del Citará
51. Detalle de pie amigos de cubierta
52. Venta de tiquetes
53. Vista de la estación y su uso actual
54. Vista de la estación desde la troncal
55. Características del entorno de la estación
56. Detalles de la estación
57. Detalles de la estación
58. Ventana de venta de tiquetes
59. Línea del Ferrocarril y límite municipal de Fredonia
60. Ubicación estimada de las estaciones faltantes
61. Referencias fotográfica de la Estación Tarso
62. Ubicación aproximada de la Estación Tarso
63. Referencia de puentes del ferrocarril sobre la quebrada Sinifaná
64. Referencia del llamado Puente Soto, cruce del ferrocarril, sobre la quebrada Sinifaná
65. Ubicación de las estaciones Bolombolo, Camilo C. Restrepo, Puente Iglesias y Alejandro López

66. Esquema de ubicación de las estaciones Angelópolis, Salinas y Nicanor Restrepo y del sendero ecológico Vía Parque Angelópolis y los miradores existentes
67. El Ferrocarril de Antioquia en la subregión Suroeste
68. Ubicación de los grupos de estaciones según valoración de características
69. Carretera de Salinas a Nicanor Restrepo
70. Paisaje entre Salinas y La Quiebra
71. Asentamiento existente, vereda La Quiebra
72. Panorámica del parque principal de Fredonia
73. Carretera que comunica Jonás con Camilo C. Restrepo
74. Puente del ferrocarril, entre Piedecuesta y Camilo C. Restrepo
75. Puente del ferrocarril, entre Piedecuesta y Camilo C. Restrepo
76. Paisajes rurales de Fredonia
77. Zona comercial anexa a la Estación Bolombolo.
78. Zona institucional contigua a la Estación Bolombolo.
79. Vista del río Cauca desde la Estación Bolombolo.
80. Vistas del río Cauca y del puente colgante, desde la Estación Alejandro López.
81. Vistas del río Cauca y del puente colgante, desde la Estación Alejandro López.
82. Relación de la estación con las viviendas vecinas y con la vía troncal
83. Infraestructura educativa en Puente Iglesias (Fredonia)
84. Puente Iglesias, sobre el río Cauca, acceso a la estación

INTRODUCCIÓN

“La idea de espacio es inseparable del concepto de monumento, por lo que la tutela del Estado puede y debe extenderse al contexto urbano, al ámbito natural que lo enmarca y a los bienes culturales que encierra”.

Normas de Quito (Quito, Ecuador, 1977)

El patrimonio cultural representa lo que tenemos derecho a heredar de nuestros predecesores y nuestra obligación de conservarlo a su vez para las generaciones futuras. Es responsabilidad de la humanidad, proteger las formas visibles de la cultura, monumentos, libros y obras de arte, de cualquier tipo de violencia y destrucción, incluida la amenaza del mundo industrializado al patrimonio cultural y ambiental, para garantizar la continuidad e identidad de todos los pueblos.

En el ámbito internacional, la Organización para la Cultura, la Ciencia y la Educación de Naciones Unidas Unesco, es la entidad responsable de la protección jurídica internacional del patrimonio cultural, material e inmaterial. Esta protección la realiza a través de diversas convenciones que protegen los bienes culturales en conflictos armados, impiden la importación y exportación ilícitas, y protegen el patrimonio subacuático. Los diferentes congresos y encuentros académicos y profesionales dedicados a estudiar las alternativas de protección del patrimonio en todas sus versiones, han avanzado en la formulación de estrategias y normas para su identificación, valoración y conservación, desde 1932 con la promulgación de la Carta de Atenas, hasta las Normas de Quito en 1977. De igual manera, la preocupación por la reglamentación del turismo cultural y sostenible asociado al patrimonio, ha producido definiciones y reglamentaciones de importancia para el manejo de los diferentes estados, en relación con la visibilización de sus valores patrimoniales, con el respeto necesario para su salvaguarda.

Actualmente el turismo cultural es otra de las prioridades de la Unesco, que defiende un turismo reflexivo y atento a los valores culturales de las comunidades. Para lograrlo, formula estrategias innovadoras para establecer políticas internacionales, regionales y locales. Propone replantear la relación entre turismo y diversidad cultural, turismo y diálogo intercultural, y turismo y desarrollo, para contribuir a la lucha contra la pobreza, a la defensa del medio ambiente y a un aprecio mutuo de las culturas.

Para Colombia es muy importante en materia de política cultural que la Unesco haya declarado las ciudades de Cartagena y Mompox, los patrimonios arqueológicos de San Agustín, Tierradentro y Ciudad Perdida, el Parque Nacional Katíos (Orquídeas), el Carnaval de Barranquilla y la Cultura Afrocolombiana de San Basilio de Palenque, como Patrimonio de la Humanidad.

En el ámbito nacional, y para el caso de este estudio, el ferrocarril fue un importante medio de transporte que, asociado a la navegación por los grandes ríos, generó desarrollo y actividad económica en territorios de difícil acceso pero con incontables riquezas inexploradas hasta su llegada. Luego de generar tanta dinámica comercial y poblacional, el país dejó de lado ambos medios de transporte para aportar al realizado por carretera y a la construcción de vías para el envío de materia prima y mercancías hacia los puertos en el Caribe y Pacífico. La excelente infraestructura, que fue orgullo de las primeras generaciones de ingenieros civiles del país, quedó abandonada en manos de los pobladores más cercanos y de la empresa Ferrovías, que fue liquidada mediante la Ley 21 de 1988 que establece la liquidación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia FNC, creando entre otras, la Empresa Colombiana de Vías Férreas FERROVIAS, dedicada a la operación, recuperación, mantenimiento y expansión de la red ferroviaria.

De ésta forma se dio fin a una interesante época de desafíos y aprendizajes para lograr los desarrollos tecnológicos alcanzados. Parte de esta infraestructura son las estaciones que garantizaban el transporte de los pasajeros y las mercancías y

que generaron la creación de asentamientos de mayor o menor importancia alrededor de ellas.

Esta problemática es común a muchos países en aquellas zonas o territorios en los cuales existe o existió el ferrocarril como medio de transporte de gran importancia para su desarrollo. Como antecedentes podemos considerar la existencia de algunos ejemplos de recuperación de edificaciones patrimoniales, especialmente de estaciones de ferrocarril y de caminos patrimoniales (ver anexo 1).

El interés de la autora por este tema nace en los inicios de la década de los años noventa del siglo XX, en la cual participó en una investigación sobre las estaciones del ferrocarril en la línea Medellín-Puerto Berrio, que buscaba la identificación y visibilización de las estaciones, para su posterior valoración y protección como bienes de interés cultural. En ese momento se realizaron levantamientos y el registro fotográfico de las estaciones de dicha línea con el ánimo de formular los proyectos necesarios para su recuperación; sin embargo, durante estos veinte años han desaparecido –algunas de ellas– por la desidia o la falta de recursos de las administraciones municipales y del Ministerio de Cultura, que son los directamente responsables de gestionar recursos para acometer dicha empresa. Lamentablemente, en nuestro país, se retrasan las intervenciones en los bienes de interés patrimonial –como las estaciones del ferrocarril- en espera de aportes de cofinanciación de los municipios, que casi nunca existen o son entregados de manera oportuna.

En la primera década del siglo XXI y por la experiencia obtenida con el ejercicio anterior, se participó en calidad de asesoría de trabajo de grado, de una propuesta para la recuperación de la Estación Alejandro López en el municipio de La Pintada, atendiendo una solicitud hecha por dicha Administración Municipal a una Institución de Educación Superior con programa de Arquitectura.

De esta forma renace el interés por el tema que se retoma esta vez como Trabajo Final de la Maestría en Estudios Urbano-Regionales, concentrado en la

línea hacia el suroeste del departamento de Antioquia, que ofrece potencialidades ambientales y paisajísticas, además de la historia del ferrocarril ligada a la explotación de minas de carbón, ubicadas alrededor del municipio de Amagá, como principal productor de la zona.

Los temas que orientan el desarrollo de la investigación son la recuperación de bienes de interés patrimonial, de los caminos patrimoniales y el turismo sostenible, como alternativas para generar actividades comerciales que dinamicen las poblaciones y ofrezcan posibilidades de ingresos y oportunidades laborales.

Sin embargo, dentro del tema de recuperación de bienes de interés patrimonial, se analiza la recuperación de los conjuntos arquitectónicos de las estaciones del ferrocarril y los asentamientos en los cuales se encuentran inmersas. Se destacan las variables que tienen que ver con accesibilidad, conectividad, uso actual, apropiación y valoración por parte de las comunidades, estado de las edificaciones, calidad de los materiales y estructura, modificaciones y subdivisiones que hayan sufrido en el transcurso de los años y la composición del conjunto arquitectónico, teniendo en cuenta que, usualmente, estaban compuestos por entre dos y siete edificaciones con usos como: estación, casa del jefe de estación, bodega, proveeduría, casa de ingenieros y/o talleres. Esas variables, que tienen importantes valores urbanísticos, generalmente se desprecian y son las que permitirían reevaluar la declaratoria para proteger la edificación y, además, el conjunto.

El objetivo principal de la investigación es el de contribuir y promover la recuperación de las estaciones y los asentamientos ubicados en su entorno, para ello se propone la creación de un circuito turístico, de turismo cultural y sostenible que permita la reutilización de las primeras, dándoles un nuevo uso que se adecúe a las necesidades de las comunidades en busca de apropiación, protección y valoración, y de propuestas encaminadas a la recuperación de la dinámica poblacional y económica de la región. Se define entonces que el recorrido planteado tiene por objeto la recuperación de la memoria del ferrocarril con dos condiciones básicas: en primer lugar se debe conservarse el conjunto

arquitectónico y espacial, más que la edificación aislada del contexto, y en segundo lugar, la propuesta debe estar vinculada con el desarrollo regional para garantizar su apropiación y su inserción en los planes y programas de las diferentes administraciones municipales; por tal motivo se considera la recuperación de los asentamientos ubicados en el entorno de las estaciones.

Por el tamaño y la diversidad de territorios durante el recorrido del ferrocarril por el suroeste del Departamento, se plantea una división del circuito en tres microcircuitos que se pueden recorrer utilizando diferentes medios de transporte, en el transcurso de un día. Esto generará la adecuación de nuevas centralidades rurales en las cuales es necesario contar con la infraestructura necesaria para atender la demanda de turismo que querrá conocer la historia del ferrocarril y los territorios por los cuales transitaba, dándole así un nuevo impulso a los asentamientos y a las actividades de sus pobladores pero, incluso, demanda la participación de todos los niveles del gobierno para garantizar la implementación de los planes y programas propuestos y la utilización de las nuevas herramientas de ordenación del territorio, que ofrece la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, LOOT.

Se reconoce que el tamaño de la red férrea en el país es más extensa y por tanto para concretar acciones y acotar el tamaño y los resultados de la investigación, se propone la línea Medellín-La Pintada, como estudio de caso, en busca de la recuperación de las estaciones para establecer la metodología mediante la cual se logre fortalecer la relación con su entorno y las posibilidades que tienen de insertarse en el desarrollo regional y local.

Para lograrlo, se realizó la búsqueda de fuentes secundarias y trabajos de campo que permitieron la ubicación de las estaciones y la identificación de las condiciones de los asentamientos ubicados en su entorno, para lograr una caracterización y valoración de sus condiciones y, posteriormente, hacer una propuesta de integración regional que sume esfuerzos de los municipios involucrados en busca de la recuperación de las estaciones con las actividades

que se identificaron en el trabajo de campo, como respuesta a las necesidades de la población.

Los resultados del trabajo de campo se analizaron desde los registros fotográficos que se llevaron a cabo, la georreferenciación de las estaciones, la validación de la información con conversaciones espontáneas que se tuvieron con los pobladores y la información de fuentes secundarias que se lograron conseguir, la cual fue realmente poca, desactualizada y, en muchas ocasiones, descontextualizada.

Con la información obtenida se realizó una tabla de clasificación de las estaciones por municipios, en la cual se describe la composición de su conjunto arquitectónico, las condiciones de mantenimiento, la fecha de construcción, sus condiciones de accesibilidad y conectividad, el uso actual y las condiciones de propiedad, cuando existan datos. Con esa información se construyó una valoración que arrojó aquellas que tienen mayores posibilidades de recuperación y de inserción en una dinámica regional, de manera que permita conectarlas entre sí por medio de un circuito de turismo cultural y sostenible que eduque y enseñe a las futuras generaciones, la historia de la subregión y del Departamento y que muestre, a propios y extraños, cuáles fueron las actividades económicas que dieron impulso a la subregión (ver Anexo 2).

En el análisis de los resultados se ofrece un panorama en el cual el circuito que une las 17 estaciones de la línea Medellín-La Pintada, exceptuando las estaciones ubicadas dentro del área metropolitana del Valle de Aburrá, es una excelente opción de integración y de desarrollo regional, porque ofrece alternativas de movilidad y de actividades diversas que recuperan la dinámica poblacional y comercial de la zona, haciendo énfasis en aquellas que están más desconectadas de los centros urbanos y que fueron las que garantizaron el desarrollo de las actividades propias de la explotación comercial.

La investigación consta de cuatro capítulos: en el Capítulo 1 se contextualiza de manera somera la relación entre patrimonio, turismo cultural y sostenible y el

Ferrocarril de Antioquia en la subregión suroeste del departamento de Antioquia. Se plantea la manera de acercarse al tema y se definen las características de un estudio de caso y variables analizadas para decidir la utilización de tal metodología.

En el Capítulo 2 se describe el área de estudio, haciendo énfasis en aquellas zonas relacionadas con la línea del ferrocarril, entendiendo que su paso por dichos territorios definió su vocación y carácter y posteriormente su desaparición, firmó su sentencia porque las carreteras construidas para el transporte de pasajeros y carga se trazaron lejos de muchas de ellas, condenándolas al olvido.

El Capítulo 3 plantea la recuperación de las estaciones y su valoración cultural y patrimonial, con la construcción de un circuito turístico que potencia el desarrollo regional apoyado en la reutilización de las estaciones como nuevas centralidades rurales que se conviertan en acopios, centros culturales, escenarios educativos y deportivos, que al ser planteados desde el análisis de las necesidades de la población, tengan apropiación de la comunidad beneficiaria, lo cual garantizará su sostenibilidad y su permanencia en el tiempo. Adicionalmente, se esboza la distribución del circuito en tres microcircuitos que posibiliten recorridos más cortos que se puedan realizar en un mismo día para aquellos grupos y personas que así lo requieran, con la posibilidad de infraestructura hotelera para quienes dispongan de mayor tiempo para permanecer en la zona.

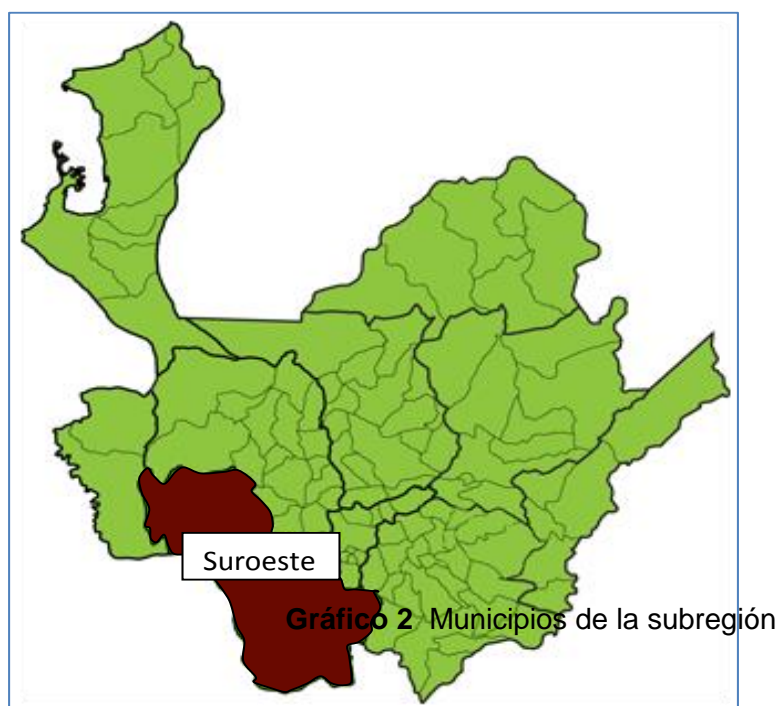
En el Capítulo 4 se analizan las políticas de protección patrimonial y turismo sostenible en el ámbito internacional, nacional, regional y local. Se analizan los modelos de gestión necesarios para lograr la integración y el desarrollo de la región, con planteamientos basados en las nuevas herramientas derivadas de la Ley Orgánica de Ordenación del Territorio, LOOT, en la cual se posibilita la integración de territorios a diferentes escalas para llevar a cabo objetivos comunes que promuevan el desarrollo y la adecuada ordenación del territorio. Y se plantea, la importancia de realizar dicha integración entre los diferentes municipios para que el circuito pueda funcionar sin interrupciones por deficiencias en la gestión administrativa, financiera y política que lo garantice.

Capítulo 1

LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN LA LÍNEA MEDELLÍN-LA PINTADA Y SU ENTORNO

1.1 Descripción de la subregión suroeste de Antioquia

Mapa 1.
Ubicación de la Subregión Suroeste



Fuente: <http://www.antioquia.gov.co/index.php/planeacion/>

La línea Medellín-La Pintada del Ferrocarril de Antioquia, se encuentra en territorios de la Subregión Suroeste del Departamento. Según la gobernación de Antioquia, la subregión está compuesta por los municipios de Amagá, Andes, Angelópolis, Betania, Betulia, Caramanta, Caicedo, Ciudad Bolívar, Concordia, Fredonia, Hispania, Jardín, Jericó, La Pintada, Montebello, Pueblorrico, Salgar, Santa Bárbara, Támesis, Tarso, Titiribí, Urrao, Valparaiso y Venecia. Tiene una temperatura promedio de 24°C, cuenta en su territorio con climas cálidos,

templados y fríos, es productora entre otros de café y carbón natural. Posee una importante vocación y desarrollo del turismo de aventura y de descanso.

La economía de algunos de sus municipios está basada en la explotación carbonífera (Amagá, Angelópolis, Titiribí y Fredonia), especialmente los relacionados con la cuenca de la quebrada Sinifaná, ubicada en el centro de la subregión, que es un territorio rico en minerales y particularmente en minas de carbón.

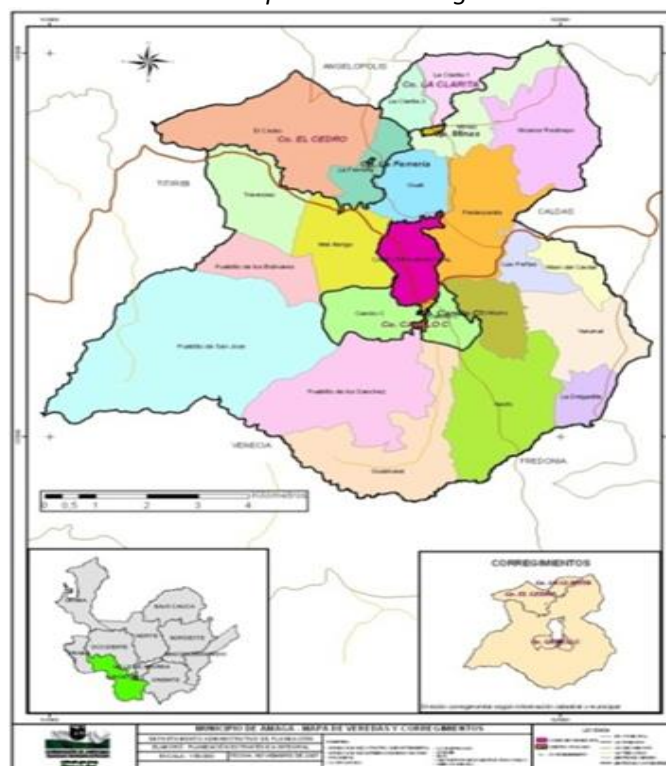
Otros municipios dependen de la producción cafetera (Fredonia, Andes, Concordia, Tarso, Jericó, Támesis, Santa Bárbara, Titiribí y Venecia). Los municipios ubicados al borde del río Cauca (Bolombolo y La Pintada) y de los ríos Volcán, Frio y Pescado (Valparaiso y Támesis) y Tapartó (Andes), tienen infraestructura hotelera y condiciones históricas y culturales que los potencian para la práctica de ecoturismo, deportes extremos y de aventura como el kayak, rafting y ciclomontañismo, entre otros. En la margen occidental del río San Juan se encuentra Hispania, municipio con un camino de piedra denominado Parque Lineal que conduce al río Pedral, famoso por sus charcos y miradores. A diez minutos de Hispania, el paraje Puerto Boy propone una desviación hacia Betania, desde donde se divisan los Farallones del Citará, que sirven de límite natural entre Antioquia y Chocó. <http://www.historiadeantioquia.info/subregiones-de-antioquia>

Para los amantes del ecoturismo y de la escalada de montañas, Venecia ofrece el Cerro Tusa, una montaña en forma de pirámide única en el mundo, de la cual se asegura que además, servía de centro de adoración indígena.

Ciudad Bolívar se encuentra en la ruta obligada hacia el Departamento del Chocó, sus fincas cafeteras y balnearios son destinos rurales de gran acogida, así como su imponente plaza principal. Con Jardín, Urrao, La Pintada, Támesis y Jericó, hace parte de la conocida Ruta de la Arriería, que recorre los caminos tradicionales que comunican los municipios ubicados en las montañas cafeteras del cañón del río Cauca, tiene además una importante herencia indígena con presencia de petroglifos (escrituras en piedra) cerca del casco urbano de Támesis.

Aquellos son municipios muy visitados por los amantes del patrimonio arquitectónico, urbano y cultural. El municipio de Jardín tiene una arquitectura que lo convirtió en el destino turístico de mayor crecimiento en los últimos lustros y llevó a que su monumental iglesia, de estilo gótico y su Parque Principal, fuesen declarados monumentos nacionales en 1982. Además de la producción artesanal de dulces tradicionales; las casas antiguas, balcones y paredes llenas de flores son denominadores comunes en él.

Mapa 2.
Municipios de la Subregión



Fuente: <http://www.antioquia.gov.co/index.php/planeacion/>

Cerca de la entrada a Jericó existe la parcelación Cauca Viejo, una réplica de un poblado antioqueño del siglo XIX. En Jericó se conserva la casa natal de la recién canonizada Santa Laura Montoya de Santa Catalina de Siena, fundadora de la orden religiosa Misioneras de la Madre Laura. En Valparaíso, se puede visitar la casa natal del General Rafael Uribe Uribe, quien según la historia de Antioquia, fue asesinado en una de sus calles principios del siglo XX, <http://www.historiadeantioquia.info/zonas/subregion-suroeste/suroeste-antioqueno-2.html>

1.2 La subregión Suroeste de Antioquia y su relación con el ferrocarril.

La construcción de la línea férrea, entre los años de 1895 y 1935, llamada para entonces Ferrocarril de Amagá, generó un sistema de comunicación eficiente y ágil que trajo consigo dinámicas y crecimiento poblacional, facilitando la ejecución de las actividades productivas y el transporte de productos por el Departamento y el país, impulsando de ésta forma el desarrollo de la subregión suroeste del Departamento.

Gráfico 1

Fotografía del ferrocarril de Antioquia en funcionamiento



Fuente: Biblioteca Luis Angel Arango. BLAA. –Virtual

https://www.blaavirtual%252Fexhibiciones%252Fferrocarriles%252Fsecciones%252Fdesarrollo_ferroviano.htm%3B602%3B220

La línea Medellín – La Pintada, contaba con 24 estaciones ubicadas en los municipios de Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta, Caldas, Angelópolis, Tarso, Santa Bárbara, Amagá, Fredonia, La Pintada y Venecia. Diecisiete (17) de ellas, según consta en el listado de Bienes de Interés Cultural del Ministerio de Cultura de Colombia, del cual se extracta lo que se refiere a las estaciones del ferrocarril, se encuentran en la subregión suroeste del Departamento de Antioquia.

Gráfico 2

Ubicación del ferrocarril en la zona de estudio



Fuente: Archivos de la investigación sobre base cartográfica de Google Maps

https://www.google.com/maps/d/viewer?vpsrc=1&t=h&lc=com.panoramio.all,weather&ie=UTF8&msa=0&z=7&mid=zV8U89o2LkTs.kX_N24KS36_8

Francisco Javier Cisneros, el artífice de la construcción del ferrocarril, en sus memorias escritas en 1879 y citadas por Ortega (1923), en su libro Historia de los Ferrocarriles de Colombia, menciona apartes de la historia en las cuales se habla de la importancia de la construcción del ferrocarril:

[...] para la agricultura y el comercio al interior de los antiguos Estados de Antioquia y del Cauca, [basada en] la construcción de una vía férrea que pusiera en comunicación entre sí los valles de los ríos Porce y Cauca [...] arrancará de la ciudad de Medellín y pasará por una depresión de la Cordillera, en dirección de la población de Amagá, región fértil, rica además en minas de hulla y hierro, próxima a las explotaciones de oro y plata de las empresas de Zancudo y Vetas, [...] La línea férrea debería arrancar de la ciudad de Medellín y llegar hasta el río Cauca, en un punto situado entre las bocas de la quebrada de Amaga y el río Poblano [...] En las ciudades de Medellín, Caldas y Amagá, así como en el punto terminal de la línea, se construirían estaciones principales, y en aquellos lugares en que el tráfico lo requiera, se establecerían estaciones secundarias. (Ortega Alfredo. Historia de los Ferrocarriles de Colombia. Pago 238-239)

Siguiendo el concepto establecido por el ingeniero Cisneros, las estaciones principales ubicadas en el suroeste, serían Amagá y La Pintada, las demás serían

estaciones secundarias. Por la composición de las construcciones y el número de ellas con diferentes usos, asociados al uso principal, y por la posibilidad de retorno que se identifica, la estación principal en Amagá, sería la ubicada en el Corregimiento de Camilo C. Restrepo.

*Gráfico 3
Fotografía del Ferrocarril de Amagá*



Fuente: <http://www.historiadeantioquia.info/antioquia/amaga.html>

1.3 Las estaciones y los asentamientos en su entorno.

El interés de ésta investigación va más allá de analizar las características de las edificaciones y se centra en plantear la posibilidad de utilizar la línea férrea y las estaciones del ferrocarril como instrumentos para recuperar las actividades que tradicionalmente le dieron vida a los asentamientos ubicados en el entorno de las estaciones, por medio de un circuito turístico que recupere la memoria del ferrocarril y de las actividades que dieron impulso al desarrollo de la subregión suroeste.

Sin embargo, para lograr este objetivo se plantea hacer una caracterización de las estaciones del ferrocarril para establecer cuáles de ellas tienen mayores posibilidades de insertarse en el contexto de un ejercicio de análisis y valoración

de las posibilidades de recuperación de actividades productivas relacionadas con el turismo sostenible.

La caracterización de las estaciones se hace desde la dinámica económica que tienen las poblaciones ubicadas en su entorno, para lograrlo se toma la poca información secundaria que se puede obtener en los documentos oficiales de Planeación Departamental, la observación directa y las conversaciones informales sostenidas con los habitantes en los diferentes trabajos de campo realizados. Esto, para establecer las condiciones actuales de cada una de las edificaciones, el uso que tienen y la relación con la población asentada en sus alrededores.

1.3.1 Estación Minas, Municipio de Amagá

El asentamiento ubicado en torno a esta estación, reconoce el lugar como Minas de Amagá o Minas de Angelópolis, es un asentamiento pequeño situado al borde de la carretera que conduce de Amagá hacia el Municipio de Angelópolis, trazada por donde antaño estuviera la carrilera del ferrocarril.

*Gráfico 4
Vista exterior de la edificación existente*



Fuente: Archivo personal

Sus pobladores se dedican a los cultivos de pancoger y a la minería de carbón, aunque es poca, en esa zona, por las exigencias de tecnificación y seguridad industrial que se le hacen a la actividad minera. La centralidad del asentamiento reúne una veintena de casas, las demás están diseminadas por el territorio de la vereda en medio de sus cultivos de clima templado. Su población es muy disgregada y de poca permanencia en el sitio, son personas oriundas de otras regiones del Departamento y que se asentaron allí en los últimos 15 o 20 años en busca de ingresos con la actividad minera o por desplazamiento forzado, por lo tanto, desconocen la verdadera historia del ferrocarril.

La edificación ha tenido intervenciones que, aunque en un alto porcentaje trataron de ser respetuosas, buscan la subdivisión para garantizar la vivienda a varias familias. Conserva las características básicas como alturas, materiales, divisiones hasta la altura de enrase, estructura de cubierta en madera, teja de barro y los corredores perimetrales, pero llama la atención la ausencia de la ventanilla de tiquetes, producto tal vez de una intervención realizada en el extremo occidental de la edificación que utiliza su doble altura para convertirla en una vivienda de segundo piso con escaleras externas, modificando completamente la fisonomía de la Estación.

Es imposible establecer la propiedad de la edificación con las personas que la habitan, la familia que vive en el sector oriental de la misma la utiliza como residencia con una pequeña actividad comercial del cual derivan su sustento. En la parte posterior es notoria la distancia entre la Estación y las otras viviendas, lo que parece indicar que anteriormente hacia ese costado, existía otra edificación que formaba parte del conjunto o que la carrilera pasaba por ese sitio y no por donde hoy está trazada la carretera.

1.3.2 Estación Angelópolis, corregimiento La Estación

*Gráfico 5
Vista exterior Uso comercial en la bodega*



Fuente: Archivo personal

Está ubicada en el corregimiento La Estación, del municipio de Angelópolis, en el centro de un pequeño asentamiento con una importante actividad comercial, epicentro de la explotación de minas de carbón con mayor o menor grado de tecnificación. Esta característica se refleja en la morfología del asentamiento, agrupado alrededor de los edificios que conformaban el conjunto del ferrocarril. La actividad económica complementaria está relacionada con el cultivo de algunos productos de pancoger que pueden vender en el mercado local de Amagá o de Angelópolis.

Desde allí es posible conseguir transporte por carretera hacia las cabeceras de los municipios de Amagá y Angelópolis. El primero está ubicado a cincuenta minutos de la Estación y el trayecto se hace en transporte público formal con

buena frecuencia y el segundo, a 45 minutos que se recorren en transporte público formal y colectivo informal. Ambas carreteras siguen la ruta del ferrocarril utilizando la franja por donde otrora estuviera la carrilera.

Gráfico 6
Vista exterior de la edificación existente



Fuente: Archivo personal

El conjunto del ferrocarril lo constituyen unas seis edificaciones que conservan características que las hacen inconfundibles, como el sistema constructivo, materiales, proporciones y ubicación respecto de la actividad principal del asentamiento, aunque es claro también que han sufrido importantes modificaciones con el paso del tiempo y la adecuación a los nuevos usos.

En la estación se identifican la ventana de los tiquetes –aunque tapiada– y los pie amigos en hierro como soporte del techo del corredor externo. Su uso actual es como local comercial, en ella funciona un billar y es el sitio de reunión de todos los pobladores, además de la llegada obligada de todos los viajeros.

Gráfico 7
Vista exterior de la edificación existente



Fuente: Archivo personal

Las otras edificaciones que según los habitantes de más edad, fueron la Casa del Jefe de Estación, la proveeduría y la bodega; están convertidas, la primera, en vivienda -y en muy mal estado de conservación-, la segunda en vivienda de varias familias con aceptable estado de mantenimiento, y la tercera, en una bodega comercial particular. No fue posible establecer en todos los casos la propiedad de las edificaciones, los pobladores son prevenidos y reacios a contestar preguntas relacionadas con ese asunto.

El sector norte de la bodega se encuentra ocupado por cuatro familias que le dan uso residencial y una familia vive en la estación propiamente dicha. El sector sur de la bodega es utilizado como heladería a la cual le han sido adosadas viviendas de otra época o modificaciones que alteran sus características y dimensiones originales, y hacia el oriente de la misma, le fue adicionado un baño público en el área del corredor.

1.3.3 Estación La Quiebra

Está ubicada en el municipio de Caldas en la vereda de su mismo nombre. Para llegar a esta estación, se toma el transporte en el parque principal de Caldas, se realiza un viaje aproximado de 15 a 20 minutos, tomando la variante de Caldas hasta el sitio llamado Primavera, en el cual se toma un desvío para llegar a la vereda, la cual cuenta con servicios públicos básicos, alumbrado público y placa polideportiva.

*Gráfico 8
Fachada principal de la Estación*



Fuente: Archivo personal

El tramo de carretera hasta La Quiebra, siendo destapado, tiene buen nivel de mantenimiento pero la prolongación hasta Salinas presenta muchas dificultades para el tránsito peatonal y vehicular. Es de anotar que la población actual del asentamiento está compuesta por desplazados que se han asentado a lo largo de la vía, entre la estación La Quiebra y la cabecera urbana de Caldas, en viviendas de un solo nivel construidas mayoritariamente en madera y cañabrava.

El conjunto arquitectónico está compuesto por dos edificaciones, la estación propiamente dicha, que conserva el color rojo característico de algunas de ellas y la casa del jefe de estación convertida en capilla para la vereda. A diferencia de las otras estaciones, ésta cuenta con un corredor muy reducido, que en su época

era la plataforma de llegada de pasajeros; se deduce que por las modificaciones realizadas en su fachada frontal se eliminó la ventanilla de venta de tiquetes, símbolo inequívoco de las estaciones del Ferrocarril.

Gráfico 9
Corredor lateral de la Estación



Fuente: Archivo personal.

La Estación tiene un característico estilo por el porche en la fachada principal, que le imprime una importante diferencia con las otras ubicadas en la región, aunque conserva intactas muchas de las demás características de las estaciones del ferrocarril: pilares en madera con base en concreto, pisos en concreto, ventanas en madera, cubierta a dos aguas con teja de barro y paredes en tapia pisada, además de la volumetría y las proporciones formales, aunque la estructura y distribución de la misma presenta modificaciones y adiciones para ajustarse al uso residencial que actualmente tiene.

1.3.4 Estación Nicanor Restrepo

*Gráfico 10
Vista del conjunto de la Estación*



Fuente: Archivo personal

La estación Nicanor Restrepo pertenece al municipio de Amagá pero tiene mayores facilidades de acceso por la cabecera del municipio de Caldas, del cual queda a pocos kilómetros por carretera destapada, que son cubiertos por vehículos de transporte público desde el parque principal de Caldas. Está ubicada en la vereda de su mismo nombre, limítrofe con el municipio de Caldas, por la quebrada La Paja.

El conjunto arquitectónico está compuesto por dos edificaciones, la estación propiamente dicha y la casa del jefe de Estación. La Estación conserva sus pisos interiores y exteriores en concreto, sus pilares en madera con base en concreto, cubierta a dos aguas con teja de barro sobre cañabrava, paredes en tapia pisada y la inconfundible ventana de venta de tiquetes. En ella funciona una tienda de abarrotes con un billar y además es residencia para los dueños del negocio, que la habitan y mantienen en buen estado desde hace veinte años.

Gráfico 11
Interior de la estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 12
Ventana de venta de tiquetes



Fuente: Archivo personal

Gráfico 13
Casa del Jefe de Estación



Fuente: Archivos del proyecto

La casa del jefe de estación es una de las más deterioradas en su interior y dos de sus fachadas (lateral derecha y posterior). Se encuentra ocupada por una familia desde hace treinta años, que la utiliza como residencia y además tiene un local comercial al servicio de la comunidad.

1.3.5 Estación Salinas

Está ubicada en el municipio de Amagá en la Vereda de su mismo nombre. El conjunto arquitectónico está compuesto por una sola edificación con una solución muy particular de cubierta en zinc, según se puede observar en las fotos más antiguas. Su estado es excelente y sus habitantes, que llevan más de treinta años viviendo en ella, se sienten orgullosos de conservarla en buen estado con uso residencial y comercial, conservando la característica ventana de venta de tiquetes.

Gráfico 14

Vista de la fachada principal de la Estación



Fuente: Archivo personal

El entorno de la estación es un asentamiento en muy buenas condiciones ubicado en una zona elevada en relación con la carrilera pero, con infraestructura educativa, espacios de uso recreativo y actividad comercial, además de viviendas en materiales convencionales y en relativo buen estado de mantenimiento. Para llegar a ella, desde la cabecera municipal de Caldas, se toma el transporte público en el parque principal y demora de 35 a 40 minutos.

Gráfico 15
Ventana de venta de tiquetes y detalles de la Estación



Fuente: Archivos del proyecto

1.3.6 Estación Piedecuesta

Ubicada en la vereda de su mismo nombre, a 37 Km. de la cabecera urbana de Amagá, en un sector llamado Campamento desde las épocas de funcionamiento del ferrocarril. Se encuentra a 20 minutos del parque principal y se considera una zona de expansión del área urbana en la que está cambiando la vocación agrícola por recreativa, con fincas de segunda residencia y viviendas de comerciantes o empleados.

La carretera que une la vereda con la zona urbana es destapada pero en buen estado. Cuenta con un buen servicio de transporte público que es utilizado en mayor medida los fines de semana y días de mercado, porque la cercanía facilita la realización del recorrido, a pie.

En trabajo de campo realizado en 2012, se encontró completamente abandonada y cercada por la empresa Agrosán, que alega su propiedad y que se encuentra construyendo obras de infraestructura para la ampliación de su planta de concentrados para animales. La empresa ha cerrado el libre paso que era posible hacer hasta esa fecha, ha invadido el área de la carrilera y demolido en partes el muro de contención original en piedra.

*Gráfico 1
Vista de la Estación*



Fuente: Archivo personal

La población cuenta con pocas oportunidades laborales en el sitio, exceptuando los que puedan vincularse con la empresa Agrosan, propietaria de la Estación, que produce olores para animales, produciendo un olor nauseabundo de manera permanente y que esquivo el compromiso de vincular los pobladores a sus actividades productivas.

El asentamiento está distribuido en cuatro sectores bien definidos, integrados por las vías y los usos pero con diferentes características:

Callenueva, es la calle de acceso, en ella se encuentra el equipamiento institucional: la iglesia, el colegio y el jardín infantil.

Calle de los Leones, es la zona de fincas de uso recreativo o vivienda de segunda residencia, que da empleo a muchos pobladores, realizando el mantenimiento de las casas. Allí se encuentra la discoteca, que funciona los fines de semana.

Gráfico 2
Centralidad de la vereda – Sector de Callenueva



Fuente: Archivo personal

Maní de las Casas: Es el sector de mayor población propia de la vereda que en su gran mayoría se desplazan al pueblo a trabajar, por lo tanto es el más dinámico y receptor de la ruta de transporte público.

Gráfico 3
Vista del sector Calle de los Leones



Fuente: Archivo personal

Gráfico 19
Vista del sector Maní de las Casas



Fuente: Archivo personal

Campamento: En éste se encuentran ubicadas las dos construcciones que hicieron parte del ferrocarril: la estación propiamente dicha y el edificio que servía de campamento para los trabajadores (del cual, la vereda, deriva su nombre). Está

construido alrededor de estas edificaciones con viviendas alquiladas en su mayoría y con una población que trabaja en la zona urbana.

La población infantil y juvenil estudia en la misma vereda desde el jardín infantil hasta el 8° grado, los grados de 9° a 11° los deben hacer en los colegios de la cabecera municipal. Los bachilleres tienen pocas posibilidades de acceso a la educación superior y, al igual que los adultos, pocas opciones de empleo para garantizar ingresos. Se observa falta de cultivos intensivos, sólo cultivos de pancoger, además de escasas alternativas de capacitación y apoyo a proyectos productivos para la población residente.

*Gráfico 20
Vista del campamento y la Estación*



Fuente: Archivo personal

La carretera que comunica los sectores Campamento y Calle de los Leones, es el antiguo trazado de la línea del ferrocarril de la cual sólo quedan algunos vestigios en el conjunto de la estación y en el camino hacia el corregimiento de

Camilo C. Restrepo, por el borde de la malla de la planta de Agrosán, hasta hace unos años, de libre acceso y actualmente, limitado por la ampliación de las instalaciones de la empresa.

El asentamiento está compuesto por unas 15 viviendas que aún utilizan el camino que muestra la ruta del ferrocarril y un puente que los pobladores llaman El Pontón, que por su estructura y materiales y algunos rieles y traviesas que se evidencian, se reconoce como parte del trazado del ferrocarril; éste camino conduce a la carretera principal en la ruta hacia el Corregimiento y la estación de Camilo C. Restrepo.

Gráfico 21

*Camino actual entre Campamento y Camilo C. Restrepo
Detalle de elementos del puente*



Fuente: Archivo personal

Sólo quedan dos de las edificaciones que componían el conjunto arquitectónico de la estación, que según versiones de los habitantes y por los vestigios que se observan existía entre ellas, un espacio de abastecimiento de agua y combustible y/o de cargue y descargue de combustible para ser distribuidos entre las diferentes locomotoras. La línea del ferrocarril al llegar a

Piedecuesta venía del municipio de Angelópolis pasando por la estación Minas de Angelópolis y seguía hacia las estaciones Camilo C. Restrepo y Jonás y Palomos, pertenecientes al municipio de Fredonia.

Actualmente, el campamento o la bodega está ocupado por tres familias que le han hecho algunas adecuaciones y adiciones pero se reconoce aún el trazado de la edificación original. No fue posible establecer la propiedad de la misma. Su estado de conservación es lamentable, por falta de mantenimiento.

Gráfico 22
Detalle de ventanilla de tiquetes



Fuente: Archivo personal

El edificio de la estación propiamente dicha, propiedad de Agrosan según versiones de los vecinos (confirmadas luego en la portería de la empresa), está dividido desde hace más de diez años en tres viviendas, dos de las cuales están alquiladas a dos familias que pagan arriendo a la empresa y la tercera, que es el sitio principal, en el cual quedaba la taquilla de venta de tiquetes, está destinada a ser bodega de la empresa y eventualmente aloja a los trabajadores de la empresa por períodos cortos.

En esta edificación, las condiciones de mantenimiento son mejores por cuanto están habitadas por familias en alquiler y la empresa Agrosán, atiende los daños que puedan presentarse (goteras, humedades, tejas rotas, entre otras) sin embargo, se encuentran divisiones y adiciones que van en contra de la edificación y desperfectos en los techos y tapias por humedades y fisuras más arregladas.

Conserva algunos vestigios de elementos característicos del uso para el que fue construido, como: la ventanilla para la venta de tiquetes, un pequeño tramo del andén en el que se descargaban los pasajeros y una plataforma presumiblemente usada para descargar y almacenar combustible para las locomotoras.

Gráfico 23

Estado actual de la estación –exterior e interior



Fuente: Archivo personal

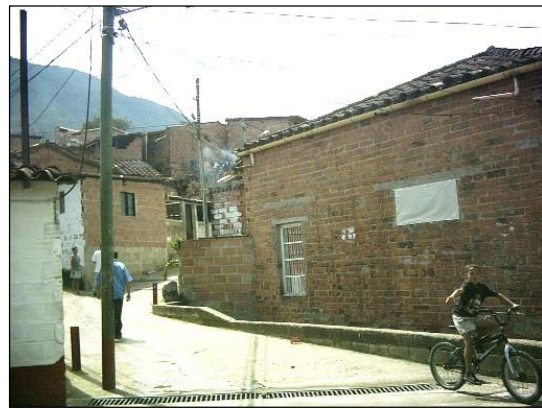
En trabajo de campo realizado en 2011, se encontró abandonada completamente y cercada por la empresa Agrosán , que se encuentra en expansión con la construcción de nuevas instalaciones y ha cerrado el paso hasta el puente sobre la quebrada El Pontón invadiendo el área de la carrilera y demoliendo en partes el muro de contención original en piedra.

1.3.7 Estación Camilo C. Restrepo

Camilo C. es un corregimiento del municipio de Amagá, está ubicado a diez minutos en carro de la cabecera municipal por la vía que de Medellín conduce a

Quibdó, por una carretera troncal nacional. El acceso al corregimiento lo indica la Iglesia y la zona comercial adosada a la vía troncal. El transporte público es frecuente entre el corregimiento y el parque principal. El Corregimiento tiene una dinámica poblacional bastante grande, la cercanía a la cabecera lo hace parecer un barrio más de Amagá y el hecho de estar en el paso de las rutas intermunicipales e interdepartamentales, le aporta unas ventajas comparativas para su comunicación directa con Medellín sin depender del transporte intermunicipal.

Gráfico 24 y 25
Acceso a zona urbana de Camilo C. Restrepo



Fuente: Archivo personal

Por una vía de menores especificaciones se accede al centro del corregimiento, en el cual se encuentran los equipamientos comunitarios ubicados alrededor de las edificaciones que hicieron parte del conjunto del ferrocarril: el colegio, la sede de la Junta de Acción Comunal, el parque infantil, la Casa de la Cultura y la placa polideportiva. También allí se encuentran las edificaciones que hicieron parte del conjunto de la Estación: La Proveeduría (restaurante), la Casa del Jefe de Estación, la Bodega y la Estación propiamente dicha, y un poco más alejada, la casa de ingenieros.

Gráfico 4

Vista de la Proveduría



Fuente: Archivo personal

Gráfico 27

Vista de la casa del Jefe de Estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 5

Adecuación de la Proveduría



Fuente: Archivo personal

Gráfico 29

Adecuación Casa Jefe de Estación



Fuente: Archivo personal

La Estación Camilo C. Restrepo se encuentra a mitad de camino entre las estaciones Piedecuesta en Amagá y Jonás en Fredonia, en este sitio el ferrocarril tenía, según versiones recogidas con los habitantes, uno de los conjuntos más grandes, en número de construcciones y en área ocupada por la existencia del reversadero para el cambio de dirección de las locomotoras, ubicado entre la

proveeduría y la Casa del Jefe de Estación, en el sitio donde hoy se encuentra construida la placa polideportiva.

El conjunto arquitectónico está compuesto por la Proveeduría (bodega de alimentos y suministros), la casa del jefe de estación, la bodega, la estación y la casa de ingenieros. Estas edificaciones, luego de la liquidación de los ferrocarriles, han tenido diferentes usos, algunas de ellas permanecen invadidas por familias de escasos recursos o desplazadas, otras, por inquilinos que desde el inicio de la liquidación de Ferrovías cesaron de pagar arriendo y otras, fueron adjudicadas con escritura pública por la misma empresa al inicio de la liquidación, como parte de pago de pensiones e indemnizaciones, a los antiguos trabajadores del ferrocarril.

Gráfico 30

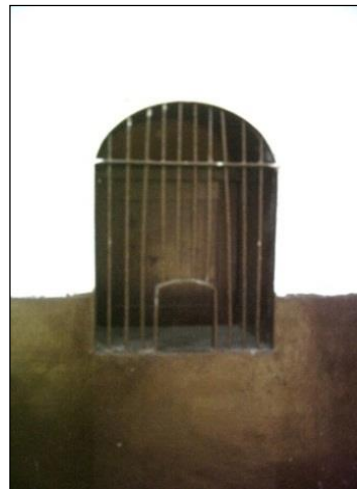
Vista de la Estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 31

Detalle de la taquilla



Fuente: Archivo personal

Es el caso de Doña Flor María Ríos Guzmán (ver gráfico n° 28, una jubilada de Ferrocarriles, a la que le vendieron la Proveeduría y en ella vive desde hace más

de veinte años con su familia, y el tamaño de la edificación la ha permitido hacerle algunas adecuaciones y divisiones que le generan ingresos adicionales. Igual sucede con Doña Amparo Sánchez (ver gráfico n° 29), propietaria de la casa del Jefe de Estación, viuda de un trabajador del ferrocarril. Según ella, la casa fue construida hace alrededor de 80 años. La casa le fue vendida a cuotas y vive en ella con sus dos hijas. Presenta problemas estructurales por falta de mantenimiento y daños en muros y techos por humedades.

Gráfico 6

Vista de la bodega



Fuente: Archivo personal

La estación propiamente dicha y la bodega siguen siendo de propiedad de la liquidada empresa Ferrovías y están alquiladas; la estación a una familiar de un trabajador de la empresa, y la bodega a unas personas del corregimiento. La Estación conserva el símbolo inequívoco del cumplimiento de su función: la taquilla en la cual se realizaba la venta de tiquetes. Se encuentra en mal estado por falta de mantenimiento y por la acumulación de materiales de desecho en su

parte posterior. La bodega no pudo ser visitada interiormente pero el aspecto exterior de la casa muestra que ha sido objeto de mejores condiciones de mantenimiento y se le ha respetado su estructura original.

1.3.8 Estación Palomos

Palomos es un corregimiento del municipio de Fredonia, ubicado a veinte minutos en carro de la cabecera. Su trazado urbano está hecho a partir de la estación, la vía troncal que lo une con Fredonia es paralela al trazado de la carrilera y separa la iglesia y el colegio, del parque y del conjunto arquitectónico de las estaciones del ferrocarril, el cual está formado por cinco edificaciones: La estación, la bodega, la casa del jefe de estación y la casa de ingenieros, que por su ubicación, conforman un sector urbano reconocido que protege lo existente de la línea férrea.

La comunicación desde el corregimiento con la cabecera municipal es constante por medio de transporte público de buses intermunicipales o colectivos tipo taxi que hacen el recorrido permanentemente. Además, por allí se realiza el acceso para la Estación Jonás, que está ubicada en la vereda del mismo nombre.

Gráfico 33

Panorámica del corregimiento y fachada posterior original de la estación

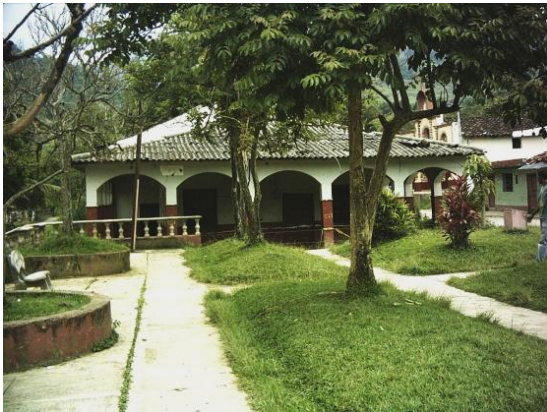


Fuente: Archivo personal

Su ubicación en todo el centro de la cabecera del corregimiento, frente a la iglesia, el parque y la zona comercial, le garantiza una apropiación por parte de la comunidad y una constante actividad comercial en su entorno. El conjunto arquitectónico de la estación se encuentra rodeado de zonas verdes entre las diferentes edificaciones, las cuales están conectadas con el resto de usos institucionales del corregimiento y movilidad entre las mismas edificaciones; sin embargo, se encuentran en un avanzado estado de deterioro. Las edificaciones están habitadas, unas en calidad de arriendo o en propiedad de particulares y la estación está abandonada y con un alto grado de deterioro en pisos, muros y techos.

Gráfico 34

Vista de la bodega de la estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 35

Vista de la estación



Fuente: Archivo personal

El sistema constructivo, materiales y acabados de la bodega, difieren de las otras visitadas; sus muros son en concreto, su techo es en teja de asbesto cemento, está compuesta por dos espacios diferenciados y algunos pobladores coinciden en afirmar que en la parte delantera, que tiene vista al parque del corregimiento, funcionó inicialmente la estación y la distribución espacial y el diseño apoyan esta afirmación por su espacio exterior y los corredores perimetrales, y la parte posterior, siempre funcionó como la bodega de la estación, comunicada por el interior con la estación y con una salida posterior a un espacio

público que la comunica con la línea férrea y con las demás edificaciones que se encuentran al otro lado de la carrilera.

Fue un importante punto de encuentro del corregimiento pero, en razón del deterioro tan grande, estuvo muchos años abandonada. En una visita realizada en 2010 se conoció la existencia de un proyecto de la Gobernación de Antioquia para recuperarla y evitar su desaparición. En trabajo de campo realizado en marzo de 2012 se pudo verificar la ejecución de algunas obras relacionadas con la construcción de un parque lineal paralelo a la línea férrea pero solo se ejecutó una primera parte con la recuperación de ésta edificación aunque le fue mutilada y modificada su parte posterior (ver Anexo 1).

La estación es una construcción tradicional, semejante a las demás edificaciones de la línea del ferrocarril, con pilares de madera en el corredor y una distribución y proporciones (15.0 m x 6.0 m), acordes con las demás visitadas, además conserva la tradicional ventana para la venta de tiquetes que identifica las estaciones del Ferrocarril de Antioquia. En esta edificación viven hace 35 años, cuatro personas que pertenecen a una misma familia.

1.3.9 Estación Jonás

En el trayecto de la carrilera entre Camilo C. Restrepo y Fredonia, en la vereda La Delgadita, se encuentra la estructura metálica llamada El Viaducto del Ángel, que era utilizada por las locomotoras para salvar la distancia a ambos lados del cañón de la quebrada La Sinifaná y que actualmente solo es utilizado por habitantes de la zona; por las condiciones de mantenimiento tan precarias, admite solo el paso de caminantes y usuarios en bicicleta o moto. Pasando este viaducto y un túnel de corta longitud, se encuentra la Estación Jonás, ubicada en la vereda de su mismo nombre a escasos quince minutos de la Estación Palomos.

Gráfico 36

Vista de la estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 37

Espacio público entre la estación y la escuela



Es una sola edificación con planta en L con una proporción de 17.0 m x 5.50 m, construida en adobe cocido a la vista, con pie amigos en madera y teja de barro. Se encuentra en perfecto estado de mantenimiento y en ella funciona desde hace unos 12 o 15 años (según versiones de los vecinos) una guardería para los niños de la vereda, que es financiada por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar -ICBF y la Corporación Amigos de Jonás y Palomos, una organización no gubernamental sin ánimo de lucro, de vecinos de la vereda que promueven la conservación y recuperación de estas edificaciones.

La guardería atiende 18 niños entre 1 y 5 años; los costos de funcionamiento y dotación son cubiertos por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, ICBF y la Corporación con la figura de becas, equipos, dotación, víveres para el restaurante, materiales de trabajo, entre otros, para garantizar la atención a los niños y las oportunidades de empleo a las madres.

Gráfico 38

Gráfico 39

Panorámica del cañón de la quebrada Sinifaná y el viaducto El Angel



Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/86322256>

Gráfico 40

Vistas interiores de la Estación



Fuente: Archivo personal

En la parte posterior de la guardería se encuentra la escuela, que es una construcción más reciente en la cual se reciben y educan los niños de la vereda. El bachillerato debe hacerse en Palomos para lo que es muy importante el sostenimiento de la carretera que comunica la vereda con el corregimiento, porque los niños se desplazan a pie hasta el colegio todos los días.

Entre ambas edificaciones se genera una amplia zona verde que sirve de sitio de descanso para los niños, en los horarios de clase y después de las mismas, aunque el tránsito por la vereda frente a la estación, que es el punto central de la misma, es tranquilo y de poca utilización por la escasa afluencia de vehículos de transporte público.

Aunque en el interior se le han realizado varias adecuaciones para garantizar la vivienda de la madre comunitaria y las unidades sanitarias para los niños, es notorio el respeto que se ha tenido con las condiciones originales de la edificación y el mantenimiento anual que se le hace en la época de vacaciones de los estudiantes, son actividades que le permiten disfrutar de un permanente aspecto renovado.

1.3.10 Estación Puente Iglesias

Ubicada en la margen norte del río Cauca, por la vía que de Fredonia conduce a La Pintada, Bolombolo y Jericó pasando por el Corregimiento de Marsella. El conjunto arquitectónico de la estación está compuesto por cinco edificaciones: estación, bodega, casa del jefe de estación, campamento, casa de ingenieros y un tanque de agua que se utilizaba para hacer el mantenimiento de las locomotoras.

Gráfico 7

Vista exterior de la estación



Fuente: Archivo personal

La Casa del jefe de estación, tiene una inscripción con el nombre de Jericó (como nombre de la estación) pero en la actualidad, la división político administrativa del departamento, la sitúa en el municipio de Fredonia. Prueba de ello es lo que se expresa en el Plan de Desarrollo del municipio de Venecia 2012-2015:

El 25 de Diciembre de 1.902 se coloca la primera piedra de la capilla de la Soledad en el hoy parque Tomas Chaverra alrededor de la cual fue trazada la población. A partir del 1 de Enero de 1.909 se creó la nueva parroquia hoy San José, con los límites actuales y mediante el Decreto 480 de 1.909, el entonces presidente Rafael Reyes, creo el nuevo municipio segregando al territorio de Fredonia, que en aquel entonces pertenecía al Departamento de Jericó. (Plan de Desarrollo 2012-2015)

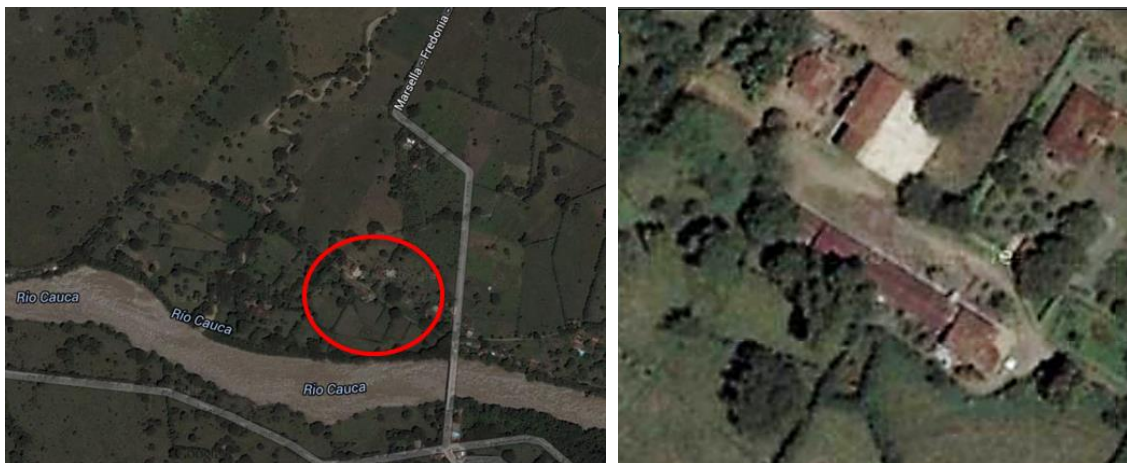
El asentamiento se desarrolla paralelo al rio y a la carrilera y en su núcleo principal se encuentra el conjunto de la estación pero también la escuela, lo que le garantiza una importante actividad para la población de todas las edades La primera edificación tiene, al inicio, una construcción de dos pisos en la cual funcionaban la Casa del Jefe de Estación en el segundo piso, la Estación con sus

taquillas –señal inequívoca de su uso– en el primer piso y al fondo, la bodega, de un solo piso en la mayor extensión.

Actualmente se encuentra alquilada a varias familias de escasos recursos que no le hacen mantenimiento alguno, presentando un precario estado de conservación. La edificación ha sufrido múltiples adecuaciones por las subdivisiones necesarias para independizar las viviendas de las seis familias que viven en ella, una de ellas hace 23 años.

Gráfico 8

Vista de la estación



Fuente: <http://www.google.com/earth/>

La permanencia de señales inequívocas de su función se encuentra en el exterior y en el interior de la oficina de tiquetes, la cual se encontraba en el primer piso de la casa del Jefe de Estación. En la parte central de la edificación es notoria la presencia de vanos de mayor altura para permitir el ingreso de mercancías de gran tamaño que se movilizaban por tren.

Gráfico 43

Vista de la zona de tiquetes



Fuente: Archivo personal

Gráfico 44

Vista de la bodega



Fuente: Archivo personal

1.3.11 Estación Alejandro López

Hace parte de un interesante conjunto urbano que se complementa con el puente colgante que cruza el río Cauca, importante en la historia de la población y declarado de igual forma Bien de Interés Cultural de la Nación. Existe un circuito formado entre el asentamiento inicial y el formado por las edificaciones destinadas

a la actividad turística, unidos por la carretera Troncal de Occidente y puente colgante. De esta forma se unen las dos centralidades del municipio, que según lo establece el Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT, se llaman El Crucero (construido prácticamente por las cajas de compensación familiar como infraestructura turística y hotelera) y la centralidad La Pintada que reconoce el asentamiento inicial, con una morfología que responde al trazado del río Cauca y se extiende por su costado.

Gráfico 45

Placa de identificación de la estación



Fuente: Archivo personal

La estación Alejandro López está ubicada en la centralidad La Pintada y frente a la vía que se construyó sobre lo que fue el trazado de la línea del ferrocarril, de cuyos rieles aún se observan algunas partes en medio de las viviendas ubicadas al borde del río, impidiendo el

Gráfico 46

Ubicación de las centralidades



Fuente: Archivo personal

Gráfico 47

Vista de la estación



Fuente: Archivo personal

El estado general de la estación es bueno aunque tiene algunos espacios en desuso, pero la utilización de su parte central como Casa de la Cultura del municipio le garantiza una actividad comercial y cultural de apropiación y un estado de mantenimiento adecuado. Sin embargo, es necesario potenciarla como una edificación con uso institucional y mejorar su entorno para garantizar su adecuada conservación, máxime cuando lleva el nombre de uno de los ingenieros que fueron pioneros de la obra del Ferrocarril de Antioquia.

Sería recomendable que desde el PBOT se estableciera una normatividad especial que permita el reconocimiento de dicho sector como un Conjunto de Valor Patrimonial, para el cual se formulen proyectos de conservación, consolidación y rehabilitación a mediano y largo plazo, que promuevan la recuperación de la margen del río y de la línea férrea, vinculando la estación directamente al río y además, la generación de espacios públicos aledaños que permitan su proyección hacia todos los puntos estratégicos de la cabecera urbana aprovechando el inmenso potencial turístico del municipio y del río.

Gráfico 48

Vista de la Capilla y ventana de venta de tiquetes



Fuente: Archivo personal

El edificio que funcionó como campamento para los empleados del ferrocarril, fue vendido por Ferrovías hace más de 15 años a María Inés

Saldarriaga Hernández, y en la que fuera la casa de los ingenieros vive una familia hace 23 años. Esto demuestra una vez más la falta de compromiso de la empresa con la conservación de los conjuntos arquitectónicos en los cuales estaban incluidas las estaciones y además, la corta visión del Ministerio de Cultura cuando protegió solo las estaciones, sin ampliar la conservación y protección al conjunto de edificaciones.

Gráfico 49

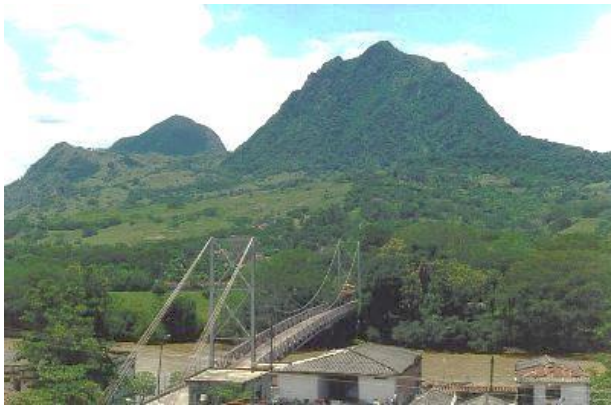
Vista de la bodega



Fuente: Archivo personal

Gráfico 50

Vista del puente colgante y Farallones del Citará



Fuente: Archivo personal

Gráfico 51

Detalle de pie amigos de cubierta



Fuente: Archivo personal

Gráfico 52

Venta de tiquetes



Fuente: Archivo personal

1.3.12 Estación Bolombolo (Venecia)

Bolombolo es un corregimiento del municipio de Venecia, ubicado en el margen oriental del río Cauca, y por lo tanto goza de altas temperaturas. Es un lugar de paso hacia el occidente del país y tiene una importante dinámica comercial y vocación turística, relacionada con los deportes náuticos.

El conjunto de la estación se encuentra al borde del río pero separada de él por una vía de servicio y una hilera de viviendas construidas sobre la margen del mismo, que obstaculizan su visión desde la estación. El conjunto de la estación lo componen varias edificaciones que hoy se encuentran modificadas para adecuarlas a otros usos.

Gráfico 53

Vista de la estación y su uso actual



Fuente: Archivo personal

Gráfico 54

Vista de la estación desde la troncal



Fuente: Archivo personal

La edificación principal tiene unas características espaciales y urbanas, muy semejantes a la estación Alejandro López, en La Pintada, en lo relacionado con longitud, materiales y acabados pero es semejante a la estación Puente Iglesias, por tener dos pisos, igual que la estación El Limón, en la línea Medellín-Puerto Berrío. La condición de sitio de paso actual del corregimiento y la pérdida de importancia para las actividades comerciales del departamento de Antioquia por la desaparición del ferrocarril, hace que la estación haya perdido relevancia e,

incluso, que se encuentre muy deteriorada la que otrora fuera una de las principales estaciones en esta línea y una de las más grandes y completas porque cuenta con una importante cantidad de habitaciones en un segundo nivel, que según información obtenida de los habitantes, se utilizaban para albergar a los ingenieros del ferrocarril en sus permanencias obligadas por la realización de mantenimiento a la línea y los vagones.

Gráfico 55

Características del entorno de la estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 56

Detalles de la estación



Fuente: Archivo personal

Sin embargo, la estación tiene mucho reconocimiento por parte de los habitantes y en ella funciona una biblioteca infantil en una pequeña porción recuperada por la administración municipal. Adicionalmente, la Inspección de Policía, adecuó en el 2011, las habitaciones y servicios sanitarios del segundo piso de la casa de ingenieros, para albergar a los damnificados de las inundaciones originadas por el río Cauca, de forma que le ha dado un poco de mantenimiento para hacerla habitable, cumpliendo así un doble propósito: limpiarla y darle mantenimiento y apoyar a los damnificados mientras el gobierno les ofrece una solución definitiva a su carencia de vivienda.

Gráfico 57

Detalles de la estación



Fuente: Archivo personal

Gráfico 58

Ventana de venta de tiquetes



Fuente: Archivo personal

Esta estación tiene una ubicación estratégica y una calidad, área y condiciones constructivas específicas que permiten pensar en su recuperación y su utilización como sede de servicios comunitarios para beneficio de toda la población del corregimiento y de los municipios vecinos. Igual que en la estación Alejandro López en La Pintada, se sugiere la recuperación de la navegabilidad por el río y la descongestión de la margen del mismo, para darle relevancia al conjunto de la estación.

Teniendo en cuenta las inconsistencias encontradas en la información dada por el Ministerio de Cultura, respecto de la ubicación de las estaciones, es posible discutir sobre la existencia y localización de las estaciones Venecia, San Julián, Puente Soto, Tulio Ospina y Tarso. Es posible que igual que sucede con la Estación Puente Iglesias, que anteriormente se llamó Jericó y estuvo ubicada en territorios de éste municipio, los límites de los municipios se hayan ajustado en los últimos cincuenta años y las estaciones pertenezcan ahora a otro municipio diferente del inicial.

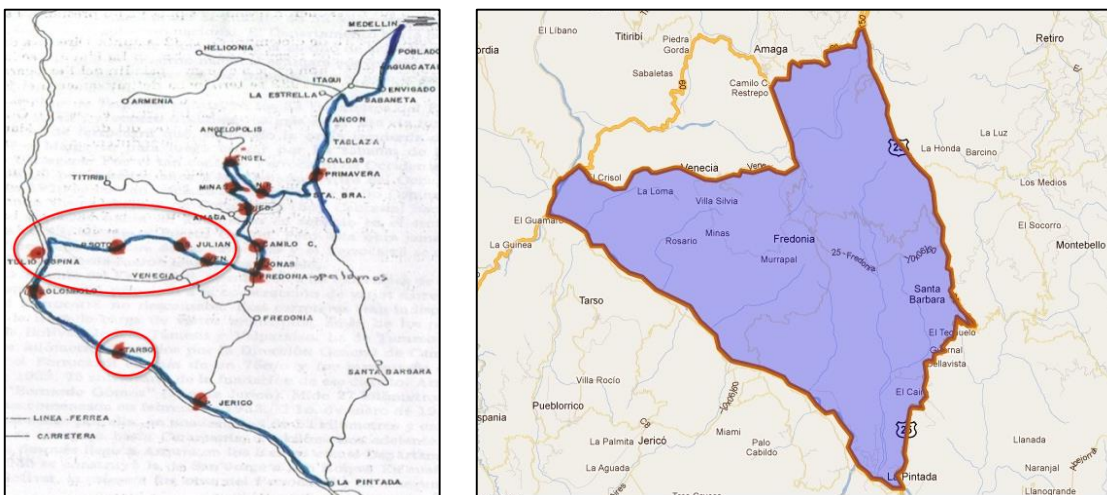
En el plan de desarrollo *Antioquia 2008-2011*, por ejemplo, se menciona en el municipio de Venecia, la estación ubicada en el Corregimiento de Bolombolo, y además, con el nombre de Tulio Ospina. Estaríamos hablando de un mismo conjunto de edificios, que reciben tres nombres distintos: estación Bolombolo, estación Venecia y Estación Tulio Ospina.

Esta situación da pie para pensar que está duplicada la información, por falta de verificación de la misma. Las estaciones San Julián, Puente Soto y Tarso, deben estar conectadas por la vía que del Corregimiento Palomos, se dirige a Bolombolo, pasando por la entrada al municipio de Venecia, es una vía de poco tráfico y con problemas de estabilidad y mantenimiento, lo que dificulta su accesibilidad y adicionalmente, no se encuentran personas que reconozcan la existencia de las mismas y su ubicación precisa. Se presume que están ubicadas en las zonas planas pero inundables cercanas a las quebradas Sinifaná, afluente de la quebrada Taparo, a su vez afluente del río Cauca, que desemboca en él a la altura del Corregimiento de Bolombolo.

La estación Tarso no ha sido posible ubicarla en varios trabajos de campo programados en diferentes momentos, algunas versiones aseguran que desapareció en una crecida del río Cauca hace muchos años y que la línea férrea desapareció por los movimientos originados por la falla geológica conocida en los terrenos que comparten Fredonia y Venecia. Se presume su ubicación cerca de la quebrada Guadalejo, en la margen norte del río Cauca, por lo que pertenecería actualmente al municipio de Fredonia, aunque tenga nombre de Tarso, tal como sucede con la Estación Puente Iglesias, antes perteneciente al municipio de Jericó.

Gráfico 59

Línea del Ferrocarril y límite municipal de Fredonia



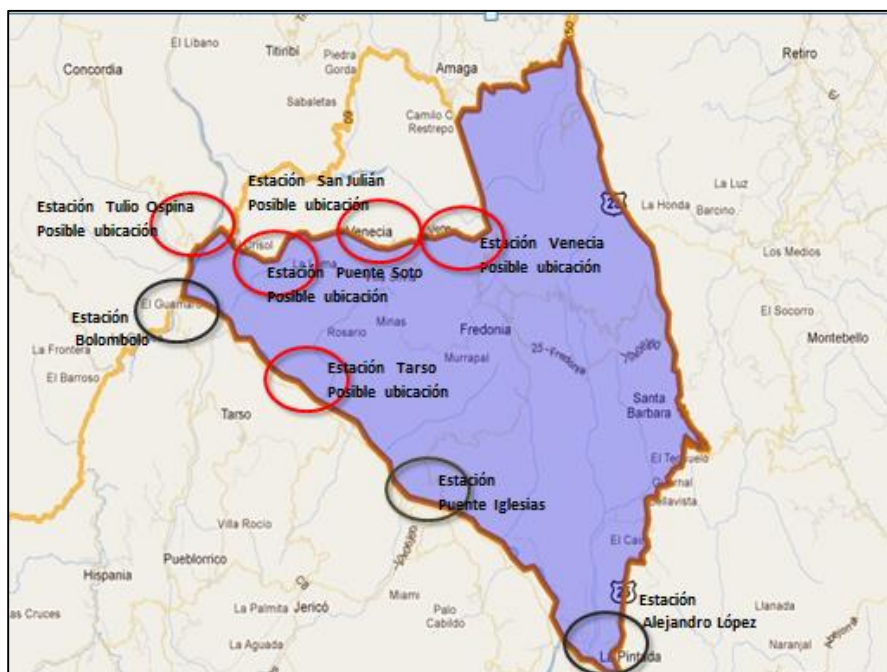
Fuente: Archivos de la investigación

Fuente:

http://www.fredonia-antioquia.gov.co/mapas_municipio.shtml?apc=bcxx-1-&x=2931111

Gráfico 60

Ubicación estimada de las estaciones faltantes



Fuente: http://www.fredonia-antioquia.gov.co/mapas_municipio.shtml?apc=bcxx-1-&x=2931111

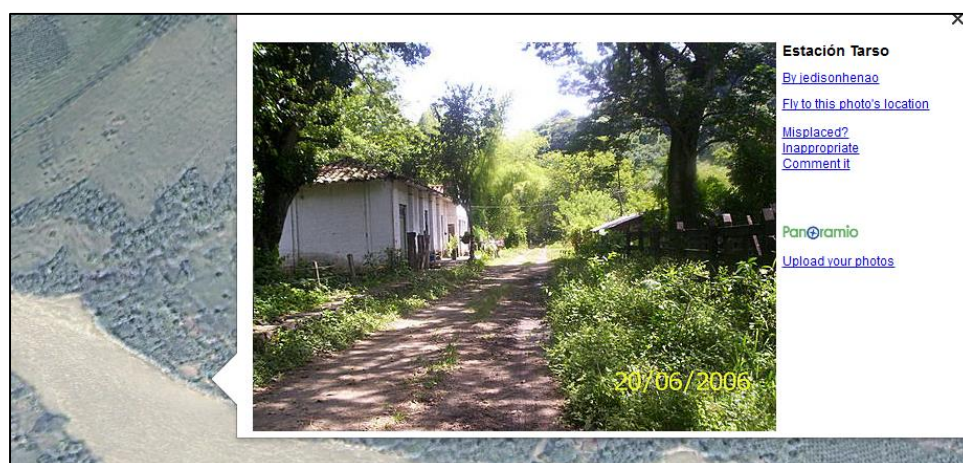
La ubicación sin embargo de estas cinco estaciones, y la forma del límite municipal de Fredonia (ver Gráfico 46) hacia el norte y occidente, con los vecinos, Amagá y Venecia, hace pensar que el límite actual corresponde al trazado de la línea férrea y por tanto las estaciones estarían ubicadas sobre el trazado de dicha vía pero, por la existencia de puentes sobre la quebrada Sinifaná, no se puede establecer si están en la margen norte (Venecia) o sur (Fredonia) de la misma.

Los grupos de caminantes han sido de mucha ayuda en la identificación de las condiciones de los recorridos y de la existencia de caminos antiguos y puentes para la definición de tramos del circuito que se alejan de las carreteras troncales departamentales y nacionales, y que se proponen para ser utilizados por diferentes medios de transporte poco contaminantes que el automóvil.

De hecho, ha habido participación en seminarios de caminería en los cuales se ha presentado la propuesta de circuito como una alternativa de utilizar el valor patrimonial e histórico de las estaciones, para generar y/o recuperar la dinámica poblacional de los sectores en los cuales se encontraban las estaciones y en general, la línea férrea.

Gráfico 61

Referencias fotográfica de la Estación Tarso



Fuente: -. <http://www.google.com/earth/>

Gráfico 62

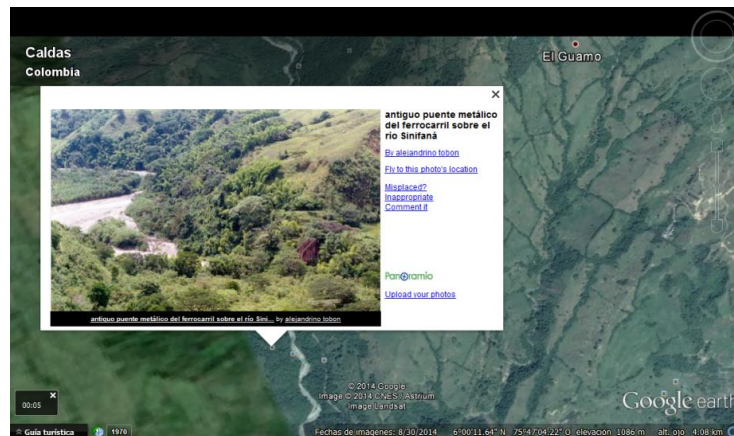
Ubicación aproximada de la Estación Tarso



Fuente. <http://www.google.com/earth/>

Gráfico 63

Referencia de puentes del ferrocarril sobre la quebrada Sinifaná



Fuente: Google Earth. <http://www.google.com/earth/>

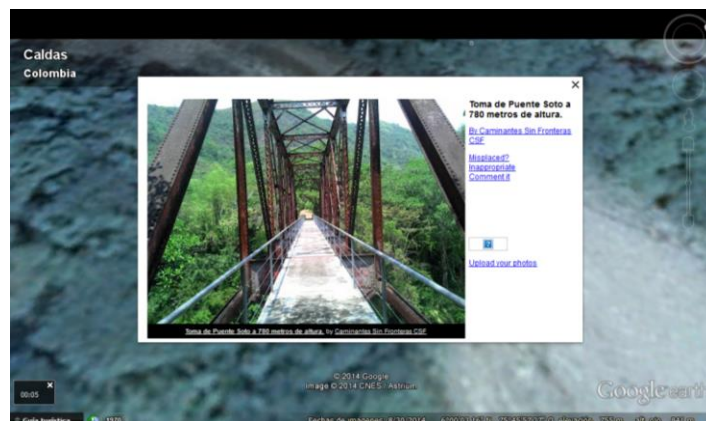
Sin embargo, existe información secundaria en Google Earth, dada por grupos de caminantes, en la cual aparece por ejemplo, una referencia con registro fotográfico de la estación Tarso, ubicada en la margen norte del río Cauca (ver Gráficos 46 y 47); por lo tanto, confirmaría su ubicación en territorio que

actualmente pertenece a Fredonia y en una zona aparentemente carente de un asentamiento a su alrededor. Que solo aparezca como referencia de grupos de caminantes y la carencia de información por parte de los transportadores formales e informales de los municipios cercanos, permite concluir que la carretera es poco transitada y solo por vehículos particulares.

Se conoce, por información de grupos de caminantes, que existen puentes metálicos del ferrocarril que cruzan la quebrada Sinifaná, en el trayecto entre Jonás y Bolombolo, y del llamado Puente Soto, que debe dar origen a la estación del mismo nombre, de la cual se desconoce su ubicación.

Gráfico 64

Referencia del llamado Puente Soto, cruce del ferrocarril, sobre la quebrada Sinifaná



Fuente: Google Earth. <http://www.google.com/earth/>

La existencia de estos puentes muestra además la grandeza de las obras de ingeniería de las primeras décadas del siglo pasado, que facilitaban el cruce del ferrocarril de una ladera a otra de las corrientes de agua, en busca de las pendientes adecuadas para su funcionamiento. El mejor ejemplo de éstos, es el llamado Viaducto del Ángel, que cruza la quebrada Sinifaná entre las estaciones Camilo C. Restrepo (Amagá) y Jonás (Fredonia). Ver imágenes 38 y39.

En general, la calidad de las estructuras edilicias que se encuentran en los conjuntos de las estaciones, dan cuenta de la prosperidad de la época en que fueron construidas y de la realización de inversiones importantes que se pensaron muy duraderas. Es por esto, que se discute que la declaratoria comprenda solo a la estación propiamente dicha y desconozca las otras edificaciones que hacen parte del conjunto (Casa del Jefe de Estación, Proveeduría, Casa de Ingenieros y Bodega) y de su entorno y área de influencia, tan importantes en la valoración, como la estación misma.

Esta investigación plantea la posibilidad de valorarlas y recuperarlas como una estrategia para dinamizar los asentamientos ubicados en su entorno con actividades comunitarias que apoyen la implementación de un circuito turístico que utilice medios de transporte alternativos que al tiempo que recuperan el trazado del ferrocarril, las convierta en escenarios culturales en los cuales se cuente la historia del ferrocarril y de la subregión del departamento.

1.4 Caracterización de las estaciones según sus potencialidades y las de su entorno

Luego de identificar las estaciones y conocer sus características y las de los asentamientos ubicados en su entorno, se establecen como variables de análisis, unos parámetros que se consideran importantes para determinar las potencialidades de las edificaciones y sectores consolidados en su entorno y así identificar cuáles de ellas permitirían en el futuro hacer una intervención que posibilitara su recuperación y su reutilización con un uso comunitario e institucional. Son ellos accesibilidad, conectividad, mantenimiento, uso del suelo, ubicación, entre otras:

- Distancia a la cabecera municipal: La ubicación de las estaciones no necesariamente corresponde con la ubicación de los centros de las cabeceras municipales. Algunas de ellas quedan a distancias considerables y carecen de

servicio de transporte público formal, otras cuentan con transporte público informal y algunas de ellas están dentro de la cabecera municipal o corregimental. Para realizar un circuito que las conecte y que puede involucrar diferentes medios de transporte, es necesario analizar y valorar esta alternativa porque puede implicar la ubicación de infraestructura para el descanso y la hidratación de las personas que se desplacen en bicicleta o caminando. Se considera entonces que las estaciones que están a 10 km máximo de la cabecera, tienen una valoración de 10 puntos y que esta va disminuyendo a medida que se alejan de la misma, en razón de 10km por punto.

- Ubicación: La ubicación en zona urbana o rural, es importante para entender el tipo de actividades que se generan en su entorno. Se le da un valor de 10 puntos en esta categoría, a las estaciones que se encuentran dentro de los perímetros urbanos de los municipios corregimientos en los cuales están ubicadas. Son rurales aquellas que se encuentran en centros poblados de menor categoría como veredas o parajes. Esto se considera importante por la disponibilidad de infraestructura y de servicios públicos y comunitarios necesarios para atender su población y la población generada por actividades turísticas y recreativas.
- Número de edificios que conforman el conjunto arquitectónico: Algunas de las edificaciones están inmersas dentro de un conjunto arquitectónico de dos o tres edificios y hasta más, en los cuales funcionaba no solo la terminal de pasajeros sino también edificios que eran usados como vivienda del Jefe de Estación, proveeduría para garantizar la alimentación del personal, casa de ingenieros, bodega, depósito, entre otras. La posibilidad de utilizar las edificaciones con usos comunitarios para beneficios de propios y de visitantes, aumenta en tanto existe un mayor número de edificaciones porque se puede consolidar una centralidad alrededor de ellos y generar actividades comunitarias, comerciales e institucionales. Se le da entonces un mayor valor a aquellos conjuntos que tienen un mayor número de edificaciones aunque se

reconoce que esto puede generar dificultad al momento de intervenir, por el mayor costo para su adecuación.

- Estado actual: Algunas de las edificaciones se encuentran abandonadas o están siendo utilizadas con un uso residencial pero, en calidad de invasión y por lo tanto es necesario evaluar sus condiciones de mantenimiento. Algunas otras, simplemente están casi incomunicadas y eso hace que se encuentren abandonadas y en muy mal estado constructivo, amenazando incluso ruina y peligro para los habitantes de las mismas. Este punto tiene relación con las posibilidades de reutilización y de cambio de uso de las edificaciones en el momento de ser incluidas dentro del circuito y de proponer en ellas actividades comunitarias, recreativas y turísticas.
- Uso actual: Algunas de los usos que se le están dando a las edificaciones favorecen el estado de deterioro en el cual se encuentran, es el caso del uso residencial que las deteriora por las divisiones desafortunadas que ponen en riesgo la seguridad de la estructura, adicionalmente la población alojada en ellas, generalmente es de escasos recursos y destina poco para su mantenimiento. Los usos comerciales como restaurantes y cantinas, se esmeran un poco en mantenerlas en regulares condiciones. Se considera entonces que la mayor valoración la deben tener aquellas que ya tienen un uso institucional como Jonás y las de menor valoración serán aquellas destinadas a uso de vivienda.
- Propiedad: Por la declaratoria como Bienes de Interés de la Nación, las estaciones deben ser de propiedad de la nación pero, algunas están invadidas por personas que dicen tener la propiedad de las mismas por ser herederos de antiguos trabajadores del ferrocarril. Otro caso es el de las edificaciones que hacen parte del conjunto arquitectónico pero que no son las estaciones propiamente dichas y por lo tanto, fueron vendidas a particulares y empresas privadas. Este punto dificulta la posibilidad de realizar declaratorias e

intervenciones por parte del Estado y es necesario realizar gestiones con las instituciones encargadas del patrimonio y de la actualización catastral es lo municipios, para garantizar la propiedad de las mismas. Por tal motivo y aunque se encuentren invadidas, se le da una mayor valoración a aquellas estaciones en las cuales se reconoce la propiedad del Estado y una menor, a aquellas que aparentemente, son propiedad de particulares.

- Condiciones de accesibilidad: La forma de acceder a las edificaciones y su conexión con las cabeceras municipales cercanas, se convierte en una variable importante en el análisis de las posibilidades de desarrollar en ellas, actividades de tipo asistencial para beneficio de sus comunidades. Aquellas a las cuales se puede acceder por carreteras pavimentadas tienen una mayor valoración que aquellas a las cuales se llega por vías destapadas.
- Condiciones del entorno: Con la pérdida de valor de las estaciones al terminarse el transporte por ferrocarril, los asentamientos que se generaron en el entorno de cada una de ellas, perdieron muchas veces su valor y se convirtieron en centros poblados con poca población o población desplazada y en precarias condiciones de vida, lo cual ha perjudicado en gran medida las condiciones de las edificaciones y su proyección hacia la comunidad. Sin embargo, se trata de recuperar las actividades que les permitieron establecerse o de generar actividades acordes con sus condiciones, por lo tanto se analiza y valora si existe un asentamiento consolidado a su alrededor, que garantice la implementación de las propuestas y su sostenibilidad o si por el contrario, la población es tan escasa y esporádica que las propuestas deban ser atendidas por población externa.
- Disponibilidad de transporte público: La accesibilidad a las estaciones y a las actividades comunitarias que en ellas se programen, depende de la disponibilidad de un adecuado servicio de transporte público. Algunas de ellas solo cuentan con transporte informal esporádico y costoso o, se puede llegar a

ellas solo en vehículo particular y con condiciones de accesibilidad complicadas por el estado de las vías o la seguridad de las mismas. Cuando se cuenta con transporte público formal se le da una mayor valoración a la estación y en caso contrario, una valoración menor.

La conclusión de ésta valoración, está dirigida a identificar aquellas estaciones y conjuntos, que tienen mayores posibilidades de convertirse en centralidades y/o puntos de encuentro en una ruta turística que respeta, valora y protege el patrimonio histórico, social y cultural existente en las antiguas estaciones del Ferrocarril de Antioquia.

Imagen 9 Valoración de las estaciones según sus características urbanas

VALORACIÓN DE LAS VARIABLES DE ANÁLISIS PARA DEFINIR LAS POTENCIALIDADES DE LAS ESTACIONES																												
N°	NOMBRE	MUNICIPIO	DISTANCIA EN KM DE LA CABECERA MUNICIPAL	UBICACIÓN		N° DE EDIFICIOS				ESTADO ACTUAL			USO ACTUAL			PROPIEDAD		ACCESIBILIDAD			CONDICIONES DEL ENTORNO		DISPONIBILIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO		VALORACIÓN FINAL			
				Urbana	Rural	1	2	3	4 o más	Buena	En deterioro	Abandonada	Residencial	Comercial	Equipamiento comunitario	Estado	Particular	Carretera pavimentada	Carretera destapada principal	Vía urbana de servicios	Urbano consolidado	Rural consolidado	Aislado y deteriorado	Público formal		Público informal	Particular	
1	La Quebra	Caldas	74	2		8				10			5	9		10			9					8			8	69
2	Salinas	Caldas	80	2	7					10			5	9		10			9			9		10			8	79
3	Nicanor Restrepo	Caldas	90	1		8				5			5	9		10			9			8		9	8		8	72
4	Piedecuesta	Amagá	15	8		8				5			5			5	5		9			9		9	8		8	66
5	Camilo C. Restrepo	Amagá	37	6			9			10			5			10	5		10	5		10		10			8	83
6	Minas	Amagá	48	5			9			5			5			10	5		9			9					8	65
7	Angelópolis	Angelópolis	70	3			9			5			5	9		10	5		9			9		10			8	72
8	Palomos	Fredonia	20	8		8					1	5				10			10			9		10				61
9	Jonas	Fredonia	50	5	7					10						10	10		9			9			9			69
10	Puente Iglesias	Jericó	65	3			9	10		5			5			10	5		10			9			9			75
11	Alejandro López	La Pintada	1	10			8			10						10	10		10			10		10				78
12	Bolombolo	Venecia	0	10			8			5						10	10		10			10		10				73

Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de la investigación “Identificación de las potencialidades urbanas de las estaciones del Ferrocarril de Antioquia, en el tramo Medellín – La Pintada”. Grupo de investigación en estudios de ciudad GIEC. Corporación Universitaria Remington, Escuela de Artes y Diseño. 2008 y actualizado con trabajos de campo de 2011, 2012 y 2014

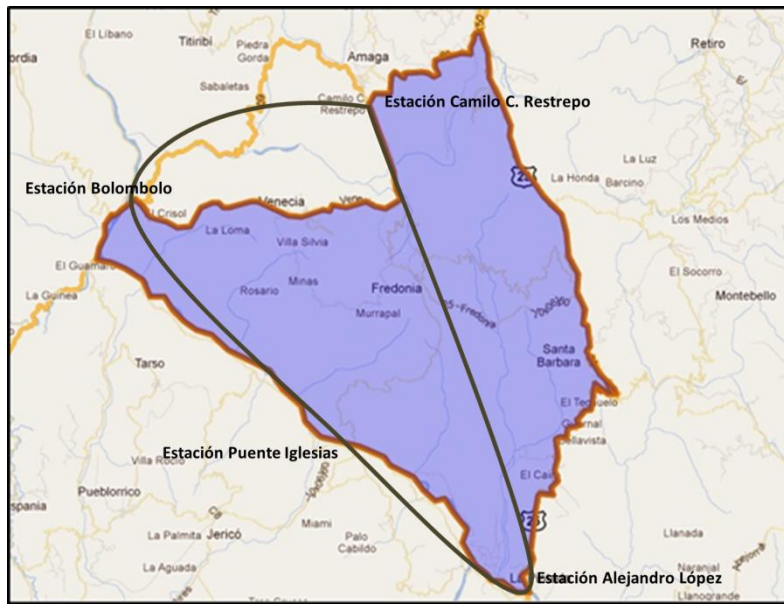
Por las características analizadas, las estaciones con mayores posibilidades de convertirse en puntos de encuentro en el Circuito de la memoria del ferrocarril, serían Camilo C. Restrepo, Salinas, Alejandro López, Puente Iglesias, Bolombolo, Nicanor Restrepo y Angelópolis.

Las estaciones Camilo C. Restrepo, Alejandro López, Bolombolo y Puente Iglesias, tienen una ubicación privilegiada porque se encuentran en puntos

estratégicos de la zona atendida por el ferrocarril: en la vía que comunica Antioquia con el Chocó, la primera y en la ribera del río Cauca, las otras tres, pero, la distancia entre ellas es considerable para hacer el recorrido en un solo día y con medios de transporte alternativos al vehículo automotor aunque en el futuro se podría apostar por la recuperación de la navegabilidad por el río. Aunque las vías que las comunican actualmente son carreteras troncales pavimentadas, que fueron las que reemplazaron la línea férrea, tienen muchas potencialidades por el número de edificaciones que componen el conjunto y por la gran cantidad de población asentada en su entorno, con equipamiento e infraestructura educativa, recreativa y cultural, lo que las convierte en estaciones estratégicas que deben ser objeto de iniciativas de recuperación y rehabilitación.

Gráfico 65

Ubicación de las estaciones Bolombolo, Camilo C. Restrepo, Puente Iglesias y Alejandro López



Fuente: Archivos del proyecto. Trabajo de campo 2014

Por el contrario, Salinas, Nicanor Restrepo y Angelópolis, se encuentran a una menor distancia entre ellas, el recorrido se puede hacer en un solo día en carro, pertenecen a dos municipios limítrofes, uno de los cuales hace parte del Área metropolitana del Valle de Aburrá (Caldas), cuentan con transporte público formal entre ellas y el recorrido contempla una parte de la llamada Vía Parque

Angelópolis que es un sendero ecológico que recorre una zona de reserva forestal protegida por dicha entidad, lo que garantiza excelentes condiciones paisajísticas, ambientales y de seguridad y además, es visitada por grupos de ciclistas y caminantes los fines de semana porque tiene miradores construidos para divisar el paisaje y hacer estaciones de descanso e hidratación.

Gráfico 66

Esquema de ubicación de las estaciones Angelópolis, Salinas y Nicanor Restrepo y del sendero ecológico Vía Parque Angelópolis y los miradores existentes



Fuente: Archivos del proyecto. Trabajo de campo 2014

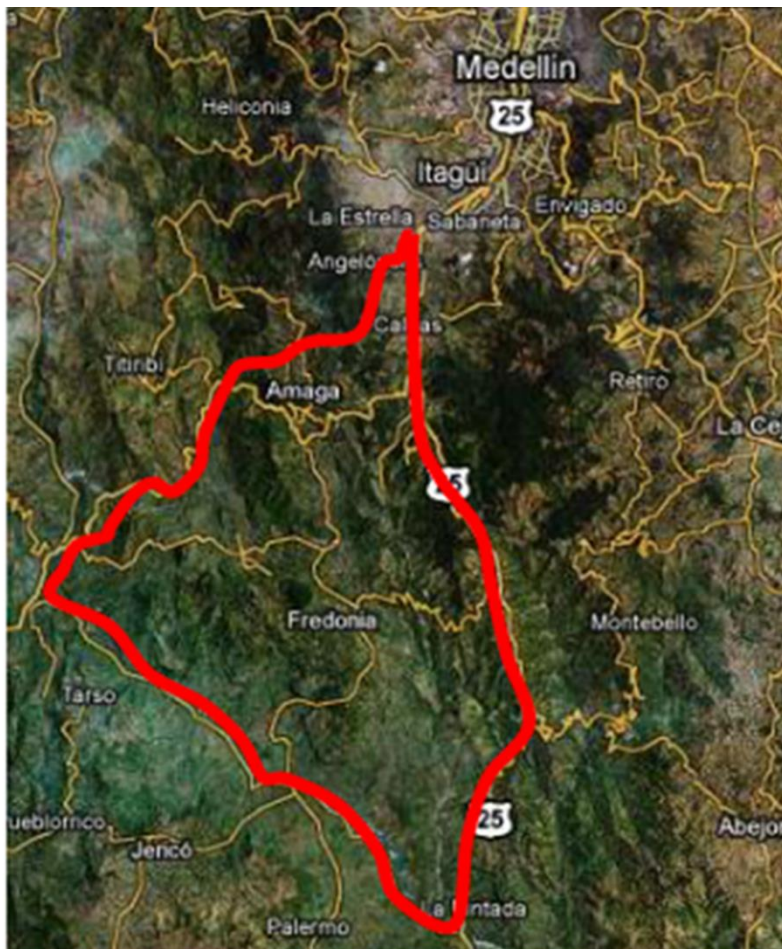
Las poblaciones en su entorno son de menor tamaño pero, sin embargo conservan garantizan el funcionamiento de los usos comerciales en ellas, lo que es prueba de las posibilidades de integración y se comunican por carreteras trazadas siguiendo la ruta del ferrocarril, mostrando entre Caldas, Amagá y Angelópolis, el paisaje propio de la subregión suroeste y de las explotaciones de carbón que se privilegiaron con el funcionamiento del ferrocarril.

Capítulo 2

PROPUESTA DE UNA RUTA TURÍSTICA ENTRE LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL EN LA SUBREGIÓN SUROESTE DE ANTIOQUIA

Gráfico 67

El Ferrocarril de Antioquia en la subregión Suroeste



Fuente: Archivos del proyecto.

El recorrido que el ferrocarril hacía por la subregión suroeste de Antioquia, entre Caldas y La Pintada, está marcado en el gráfico anterior y en su centro se encuentran los municipios de Fredonia, Venecia y Amagá. Dentro de ese territorio están ubicadas las estaciones que hicieron parte del recorrido del ferrocarril en la zona.

El ejercicio de valoración de las características de las estaciones, realizado en el capítulo anterior, tiene la intención de conocer cuáles de ellas pueden hacer parte de un recorrido que privilegie la memoria del ferrocarril, con proyectos recreativos, culturales y turísticos que permitan la consolidación de actividades productivas basadas en la protección y valoración del patrimonio cultural, arquitectónico, histórico y paisajístico.

Gráfico 68

Ubicación de los grupos de estaciones según valoración de características



Fuente: Archivos del proyecto.

El gráfico anterior, muestra la ubicación de los dos grupos de estaciones, las vinculadas con el río Cauca, lejanas entre sí, que ofrecen la posibilidad de realizar

actividades relacionadas con la navegabilidad del río y tienen mayor número de edificaciones y el segundo grupo, compuesto por estaciones que se encuentran muy cercanas entre sí, con unas condiciones climáticas y paisajísticas excepcionales que son utilizadas por deportistas los fines de semana para realizar caminatas y recorridos en bicicleta, conservando el trazado de la línea del ferrocarril.

Para avanzar en la formulación de alguna propuesta orientadas a la recuperación de estas edificaciones y los caminos que las unen, es necesario conocer los programas y proyectos que las involucren y que hayan sido formuladas por las administraciones municipales y/o departamental.

El objetivo de éste capítulo es evidenciar dichos programas y proyectos, si existieran, relacionarlos en busca de coincidencias que permitan apuntar a un logro conjunto en beneficio de los territorios y definir una propuesta de circuito turístico que genere la recuperación de actividades productivas asociadas a la memoria del ferrocarril pero también a actividades recreativas y de turismo sostenible y cultural.

2.1|Propuestas existentes en los municipios y el departamento.

Luego de un rastreo en planes de desarrollo y planes de ordenamiento territorial para establecer la manera como las administraciones municipales tienen alguna relación con los bienes de valor patrimonial ubicados en su territorio se encuentra que:

El Plan de Desarrollo Antioquia 2008-2011 *Antioquia para todos. Manos a la obra*, cuando habla de los sitios de interés turístico de los municipios de la Subregión Suroeste en algunos de ellos, menciona entre otros atractivos, las estaciones del ferrocarril:

- Amagá: Los túneles del ferrocarril y el viaducto, paso elevado del antiguo ferrocarril sobre la quebrada La Sinifaná, en la vereda La Delgadita; las estaciones del ferrocarril Nicanor Restrepo, Minas, Piedecuesta y Camilocé y San Julián (aunque ésta estación, en el listado del Ministerio aparece perteneciente al Municipio de Venecia).
- Angelópolis: Bodegas del Ferrocarril de Antioquia, ubicadas en el Corregimiento La Estación, a 5 km. de la cabecera.
- Fredonia: Red de caminos antiguos declarados patrimonio histórico y cultural por su sistema constructivo; estaciones del ferrocarril Fredonia, Palomos y Jonás.
- La Pintada: Puente colgante (puente viejo) que comunicaba al Departamento Antioqueño con el Sur Occidente del país; estación del ferrocarril Alejandro López.
- Venecia: La antigua estación Tulio Ospina, del Ferrocarril, ubicada en el Corregimiento de Bolombolo

De igual forma, el *Programa 2- Manos a la obra en otros modos de transporte*, del Plan de Desarrollo, hace referencia a las gestiones para impulsar otros modos e infraestructuras de transporte para potenciar el transporte multimodal (aeropuertos, puertos, ferrocarriles y vías fluviales). Apoya la integración de los aeropuertos Olaya Herrera y José María Córdoba y gestiona ante el gobierno nacional la reactivación de ferrocarriles en Antioquia.

El Plan de Desarrollo 2012-2015 *Antioquia La Más Educada* “[...] considera las fortalezas del territorio y de su gente como punto de partida para superar los problemas y las dificultades” (p. 17). Para orientar las líneas estratégicas del plan y como establece el ordenamiento jurídico al respecto, retoma los procesos de planificación que se han adelantado en los últimos años, como son: el Plan Estratégico de Antioquia y los planes estratégicos subregionales, los Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia -LOTA, y el Plan Regional de

Competitividad; así como los resultados de los Encuentros Subregionales con el Gobernador y los Consejos Consultivos llevados a cabo por el Consejo Departamental de Planeación.

El Plan reconoce la importancia del trabajo conjunto para mejorar los resultados y aunar esfuerzos económicos, construir consensos y fortalecer los actores territoriales, utilizando los instrumentos de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, LOOT en busca de “arreglos institucionales novedosos” (p. 17). En el tema de Orientaciones para la Planificación y Gestión del Territorio, define para cada subregión del Departamento las características físicas, sociales y económicas y las diferencias existentes entre los diversos territorios que componen el Departamento, y propone un “desarrollo territorial en armonía con la naturaleza y respetando sus condiciones geográficas, socio-económicas, culturales y ambientales” (p. 17).

Define a la subregión Suroeste como “localizada entre las vertientes de la cordillera central y occidental, que conforman el cañón del río Cauca y la cuenca del río San Juan, con un total de 23 municipios, distribuidos en cuatro zonas. Su economía se basa principalmente en el café, la ganadería, la minería de carbón y oro, y la actividad agrícola, especialmente frutales”. Reconoce que, además, se destaca por tener un gran potencial turístico por sus corredores viales que conectan a Medellín y al Valle de Aburrá con los departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda, las riberas del río Cauca, el clima y sus paisajes (p. 23).

La Línea Estratégica 5 *Antioquia es verde y sostenible* se ocupa de “la conectividad del territorio y su ocupación responsable”, con tres componentes: la gestión ambiental del territorio, la producción sostenible y la infraestructura sostenible.

En el diagnóstico que se realiza para la presentación de ésta línea estratégica, queda claro que el desarrollo económico de Antioquia carece de la infraestructura vial y la conectividad adecuadas:

La mayoría de las vías se encuentra en regular o mal estado, la red férrea está destruida, la navegación fluvial no es un factor de desarrollo y el puerto de Urabá sigue siendo un sueño [...] La mayoría de los municipios del Departamento no tienen capacidad financiera para darle adecuado mantenimiento a la red vial terciaria o desarrollar obras de infraestructura. Antioquia no cuenta con un plan estratégico de infraestructura y movilidad de largo plazo que defina cuales serían los proyectos estratégicos para esta región en los diferentes modos de transporte, cómo se integrarían y la manera cómo deben ser financiados y desarrollados. No se tiene un sistema de gestión de las vías del Departamento que permita hacerles seguimiento y planear sus intervenciones de manera oportuna. (Plan de Desarrollo 2012-2015 Línea 5, p.15)

Al referirse a los otros modos de transporte –férreo, fluvial y aéreo– clarifica que no son responsabilidad directa del Departamento, pero representan una alternativa de transporte fundamental y bastante olvidada por los planificadores y tomadores de decisiones. La red férrea nacional que atraviesa el Departamento y la navegabilidad de los ríos más importantes está a cargo del INVIAS y de Cormagdalena (Línea 5, p. 20).

Hablando específicamente de la red férrea establece que la que atraviesa el Departamento “[...] es de trocha angosta y se encuentra en pésimas condiciones. Está destruida o invadida por viviendas en las zonas urbanas o cercanas a los cascos urbanos de los municipios por donde pasa” (Línea 5, p. 21).

Uno de los lineamientos estratégicos de esta línea es “Integrar las acciones en el territorio, entendidas en las relaciones del Departamento con otras regiones del país y con sus subregiones, conectándolo adecuadamente, aportando de manera importante a su sostenibilidad y dándole soporte al desarrollo de las capacidades de todas las subregiones, por medio de una estructura con énfasis en la integralidad de las intervenciones físicas y sociales, en un marco de defensa del medio ambiente, de la legalidad, de la planificación, y de los procesos de contratación y seguimiento a la ejecución de los proyectos de infraestructura” (Línea 5, p. 21).

El componente de infraestructura sostenible (p. 39), se desagrega en tres programas:

- Planeación e innovación para la infraestructura de Antioquia.
- Antioquia conectada: infraestructura para la integración y competitividad de Antioquia.
- Infraestructura para el desarrollo sostenible de las comunidades locales.

Sin embargo, en ellos se encuentra ausente el ferrocarril como herramienta para el desarrollo de las comunidades locales, y los esfuerzos se centran en vías vehiculares, parques y espacios públicos.

Uno de los componentes de la Línea Estratégica 7 *Antioquia sin fronteras*, son los acuerdos para el desarrollo territorial y sectorial, es allí donde hay que apoyarse para proponer acuerdos regionales y locales que permitan hacer uso de las nuevas herramientas de gestión que trae la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial -LOOT, para promover la planeación de los municipios desde la coordinación y complementariedad de sus potencialidades económicas más allá de las fronteras que los encierran, articulados con la cooperación administrativa y fiscal del Departamento y de la nación. En este escenario municipal adquiere especial relevancia la "Alianza Medellín-Antioquia" impulsada por el gobierno departamental y la administración de la ciudad capital para reconocer que la metrópoli y las demás regiones son realidades que interactúan de forma sistémica y por lo mismo, deben intervenirse como un todo funcional. La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial aprobada y la conformación del Sistema General de Regalías (vigente desde el 1 de enero de 2012 por Decreto Ley transitorio 4923 de 2011, mediante el cual se determina la distribución, objetivos, fines, administración, ejecución, control, el uso eficiente y la destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables precisando las condiciones de participación de sus beneficiarios), se constituyen, en el marco jurídico y el instrumento financiero para el desarrollo de la estrategia de Antioquia Sin Fronteras.

Este nuevo enfoque orientado a configurar una nueva geografía regional para la gestión del desarrollo, supone posicionar estas regiones y alianzas en la agenda del gobierno nacional, con el propósito de que la acción sectorial fragmentada y dispersa de sus ministerios y demás entidades, se sume también con visión integral a los esfuerzos que realizan los territorios. Igualmente supone poner en marcha mecanismos como las asociaciones público-privadas, la cooperación internacional, las alianzas sectoriales, el marketing territorial y la atracción de inversión extranjera directa.

En anteriores planes de desarrollo formulados por la Gobernación de Antioquia se han trabajado también los temas que nos ocupan, por ejemplo, para desarrollar la primera línea estratégica del Plan de Desarrollo 2004-2007 *Antioquia Nueva, un hogar para la vida*, que pretende la “integración y articulación del Departamento” se profundiza en la realidad de las subregiones antioqueñas, con el estudio de sus dinámicas y de sus transformaciones en los últimos años.

El Plan de Desarrollo reconoce la extracción de carbón como una actividad económica propia de la subregión, que generó oportunidades de desarrollo con el apoyo del ferrocarril que era el medio de transporte del carbón producido en las minas de la cuenca de la Quebrada La Sinifaná, que abarca los municipios de Amagá, Angelópolis, Titiribí, Heliconia, Fredonia y Venecia. Cuenca que en la actualidad, según la Secretaría de Minas de Antioquia, cuenta con alrededor de 280 minas.

José Ignacio Cárdenas y Catalina Restrepo (2006) plantean la importancia de dicha cuenca carbonífera por la riqueza en sitios de interés minero y geológico, la existencia de geoformas de importancia para los habitantes de la región y los visitantes, como son Cerro Tusa, Cerro Bravo, Cerro de Corcovado y el Alto del Romeral y proponen “la declaración del patrimonio ecológico y patrimonio minero de la región, por la expectativa minera y otros tipos de aprovechamiento como turístico, científico y pedagógico”.

El trazado del ferrocarril unió las que en su momento fueron las zonas de mayor producción de carbón y generó asentamientos de diferentes tamaños e importancia para el desarrollo y la comunicación regionales. Estos asentamientos, con el cierre del ferrocarril, perdieron vigencia en su gran mayoría, y algunas quedaron desconectadas de las cabeceras municipales. Otras de las estaciones del ferrocarril estuvieron vinculadas a la actividad minera para favorecer la extracción del recurso.

Como complemento a la zona carbonífera existe otro grupo de estaciones del ferrocarril que están vinculadas al río Cauca y que permiten el desarrollo turístico relacionado con los deportes acuáticos y posibilitaría iniciar una valoración y recuperación de la navegabilidad en el río, además de utilizar las estaciones de: Bolombolo, Puente Iglesias, Tarso y La Pintada, como sitios recreativos con comunicación directa con el río por medio de malecones que recuperen su zona de retiro, actualmente invadida por viviendas que contaminan y ponen en riesgo la estabilidad de sus bordes. Todos los deportes náuticos y la navegabilidad del río se potenciarían con la recuperación de las estaciones, vinculándolas a actividades productivas complementarias de un turismo cultural, recreativo y sostenible.

Por tal motivo, los planes de recuperación económica de la zona incluyen propuestas dirigidas a minimizar el riesgo en la operación y tecnificar la producción de carbón atendiendo al alto volumen existente en la actualidad. Las expectativas de expansión de la actividad que tiene el Departamento en la actualidad, reconocen las potencialidades de la industria minera en dicha cuenca, para promover su desarrollo en el marco de la legalidad minera y ambiental, en beneficio de los individuos, la sociedad y el desarrollo local y regional.

Actualmente, es posible usar la actividad minera aun frecuente en esta subregión como medio de ingresos de la población, para recuperar y potenciar la zona con la construcción de una especie de centro cultural en el cual se muestre el procedimiento de extracción y transformación del recurso natural. De esta forma se destacaría la actividad, se mejorarían las condiciones en las cuales se realiza y se involucraría con las actividades promocionales de la zona, llevando a

propios y extraños a las entrañas seguras de una mina de carbón abandonada pero con óptimas condiciones de seguridad.

Para lograrlo, se propone la utilización de una de las estaciones inmersas completamente en la zona, como es la Estación Angelópolis, ubicada en el corregimiento La Estación, que se encuentra en el centro de la zona de explotación de carbón. Con esta propuesta, se lograría un nuevo impulso a la valoración y protección de las edificaciones planteando una revitalización y reutilización con nuevos usos, además de un nuevo impulso al municipio y a las estaciones ubicadas en su zona rural, con el continuo trasegar de caminantes y visitantes en recorrido turístico por su territorio.

2.2 Propuesta de circuito turístico para la recuperación de la memoria del ferrocarril.

La subregión cuenta con rutas turísticas apoyadas por la Gobernación de Antioquia y las entidades encargadas de la promoción turística, para promover las condiciones geográficas, sociales, culturales y económicas, que se comparten con propios y extraños en recorridos que muestran la realización de las actividades económicas propias de los municipios que la integran, se conocen como Ruta del Café y el Carbón y Ruta de la Arriería.

Un circuito adicional a dichas rutas turísticas, podría llamarse “Ruta de la memoria del Ferrocarril”, y contempla la utilización de diferentes medios de transporte y la valoración de los conjuntos arquitectónicos alrededor de la estación propiamente dicha, para lograr su reconocimiento como Sectores de valor patrimonial. Con la propuesta del circuito, se espera combinar iniciativas de protección de inmuebles y sectores patrimoniales, la recuperación de caminos antiguos y el desarrollo de programas de turismo cultural.

Mapa 5. Propuesta de circuito turístico y de recuperación de la Memoria del Ferrocarril



Fuente: Archivos del proyecto

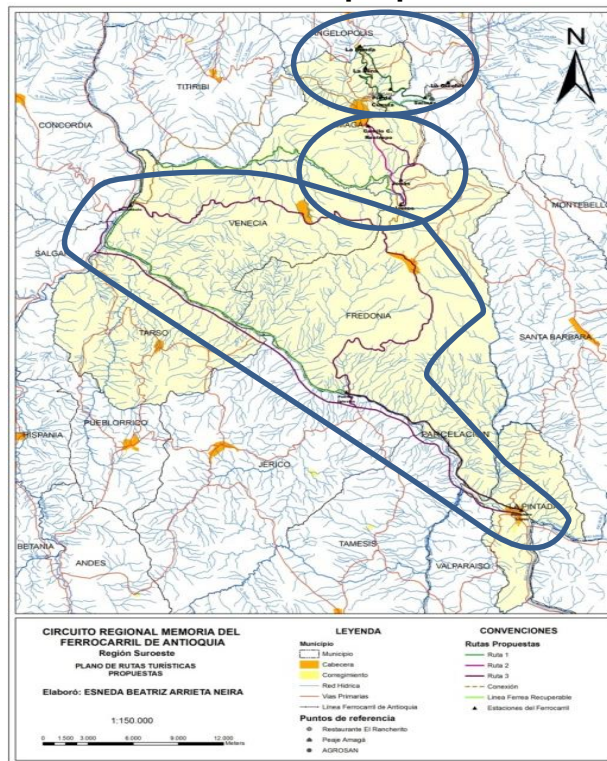
Iniciando en la zona rural del municipio de Caldas y siguiendo el trazado original de la línea del ferrocarril, es posible trazar un circuito con centro en el municipio de Venecia, que partiendo de las estaciones Salinas y La Quebra vincule los municipios de Caldas, Amagá y Angelópolis, siga el trazado de la línea férrea hasta Bolombolo, Puente Iglesias y La Pintada y se comuniquen con la estación Palomos, en Fredonia, para continuar hasta la estación Jonás, tome el viaducto de El Ángel sobre la quebrada La Sinifaná, para llegar a la estación Camilo C. Restrepo. De allí continuar por los caminos existentes hasta llegar nuevamente a las estaciones Salinas y La Quebra.

El territorio cubierto por la línea férrea es amplio y diverso, en su topografía, paisaje, clima, producción, cultura, recursos, entre otros, y además extenso para plantear un recorrido único que pueda ser asumido por personas de diferentes condiciones y edades. Por tal motivo se plantea la posibilidad de realizar el recorrido por medio de tres microcircuitos, dos de los cuales se integran por las

estaciones que en el capítulo anterior fueron definidas como las de mayores potencialidades y un tercer microcircuito compuesto por las estaciones ubicadas en el centro de la zona, en los municipios de Amagá y Fredonia, como son Piedecuesta, Palomos y Jonás.

Es claro que la definición del circuito y los microcircuitos, requiere de esfuerzos regionales que implican compromisos y voluntades políticas para su ejecución pero, hacerlo en pequeños tramos con menores duraciones, permite la utilización de menos recursos y de esta manera se puede facilitar la apropiación y financiación de la iniciativa en los diferentes municipios.

**Mapa 6.
Microcircuitos propuestos**



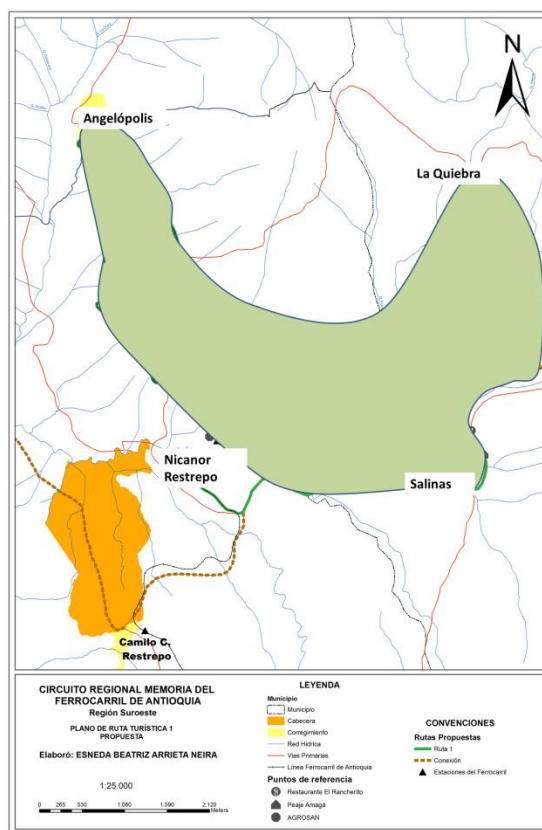
Fuente: Archivos del proyecto

La intervención de los municipios en el mantenimiento y puesta en funcionamiento de las propuestas de rehabilitación y reutilización de las edificaciones, se puede hacer de manera periódica y de acuerdo con sus capacidades, pero haciendo uso de las herramientas de la Ley Orgánica, para

conseguir asociaciones de municipios con intereses comunes, que se encarguen de darle vida al proyecto para su propio beneficio y el de la subregión.

2.2.1 Microcircuito 1. Amagá-Angelópolis

Mapa 7.
Microcircuito 1. Amagá-Angelópolis



Fuente: Archivos de la investigación

Recorre las estaciones de los municipios de Caldas, Amagá y Angelópolis, ubicadas más al norte del circuito. Existe una carretera que une las cuatro estaciones y el acceso se puede hacer por el área urbana de Caldas, en el sector de Locería, o por la carretera troncal, a la altura del peaje de Primavera.

El tramo de recorrido que hace parte del Sendero ecológico Via Parque Angelópolis, es pavimentado en aceptables condiciones de mantenimiento con

algunos tramos que son la excepción por problemas geológicos que son atendidos con alguna frecuencia.

Gráfico 69.

Carretera de Salinas a Nicanor Restrepo



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 70.

Paisaje entre Salinas y La Quebra



Fuente: Archivos de la investigación.

Por la falta de transporte público y por la presencia de minas de carbón de explotación artesanal al borde de la vía para facilitar el transporte del material, la carretera veredal recibe poco mantenimiento y permanece en regular estado de conservación, sin embargo es transitable y ofrece una variada oferta de paisajes. El trayecto final del microcircuito, se hace por la carretera troncal para retornar hacia Caldas y el área metropolitana.

Gráfico 71.

Asentamiento existente, vereda La Quebra



Fuente: Archivos de la investigación.

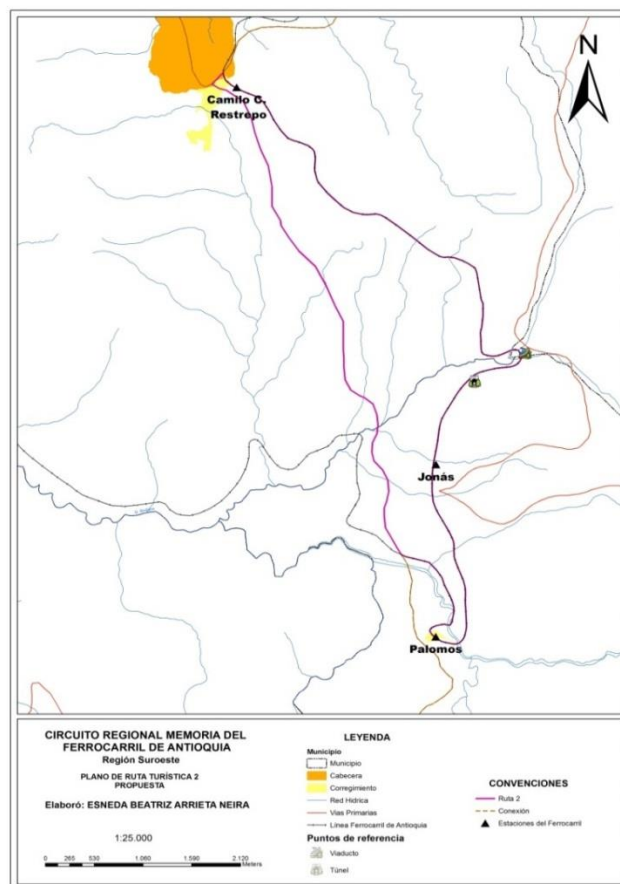
2.2.2 Microcircuito 2. Amagá-Fredonia

Recorre estaciones ubicadas en los municipios de Amagá y Fredonia: Camilo C. Restrepo, Jonás y Palomos, pasando sobre la Quebrada La Sinifaná, utilizando el viaducto de El Ángel.

Existen algunos puntos de cuidado por el abandono de la carretera entre la estación Jonás y La Sinifaná; entre esta última y Camilo C. Restrepo, existe una

carretera destapada con tráfico de motos y bicicletas, muy visitada por caminantes los fines de semana, presenta algún riesgo por el deterioro del viaducto que cruza la quebrada. Entre Jonás y Palomos hay una carretera destapada con transporte público formal desde Fredonia, con una frecuencia baja pero con alguna dinámica comercial y poblacional por la cercanía con la cabecera del Corregimiento de Palomos, en el cual se encuentra el colegio de bachillerato para los jóvenes de la vereda. El recorrido Palomos-Camilo C. Restrepo puede hacerse por la carretera troncal o por la carretera que pasa por Jonás y atraviesa el viaducto del Ángel, que era la verdadera ruta del ferrocarril y conserva en la mayoría de su trayecto, las huellas de la carrilera.

Mapa 8.
Microcircuito 2. Amagá-Fredonia



Fuente: Archivos de la investigación

Gráfico 72

Panorámica del parque principal de Fredonia



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 73.

Carretera que comunica Jonás con Camilo C. Restrepo



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 74 y 75.

Puente del ferrocarril, entre Piedecuesta y Camilo C. Restrepo



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 76.

Paisajes rurales de Fredonia



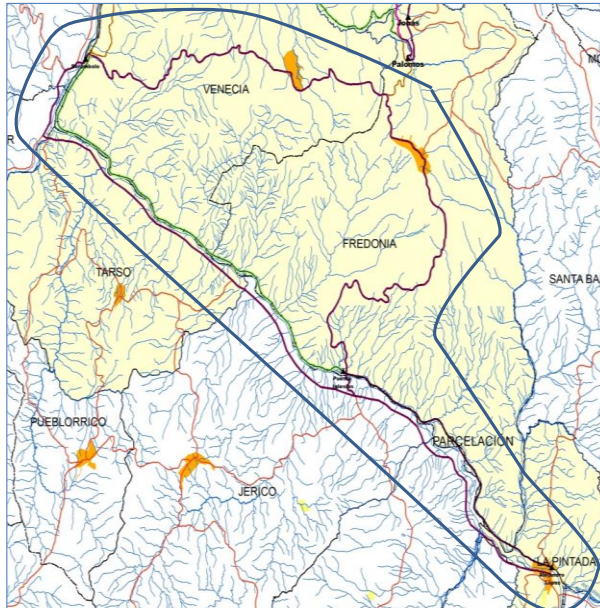
Fuente: Archivos de la investigación.

2. 2.3 Microcircuito Bolombolo-La Pintada

Recorre las estaciones ubicadas en los municipios de Venecia,¹ Fredonia² y La Pintada. Por la extensión de este último, es posible que se requiera realizar tramos largos de los recorridos en vehículo, pero mejorando el acceso en tramos cortos de carreteras destapadas y ciclo rutas, hasta las estaciones propiamente dichas. Este recorrido tiene una vocación diferente a los microcircuitos 1 y 2, los cuales ostentan una producción minera muy marcada. En esta zona, debido a la cercanía del río, se puede observar una vocación recreativa y turística. En Fredonia y Venecia se refleja en la construcción de parcelaciones y desarrollos de vivienda de segunda residencia. Es, además, la zona en la cual existen mayores valores paisajísticos que son visitados por las personas que realizan turismo ecológico y sostenible.

Mapa 9.

Microcircuito 3. Bolombolo-La Pintada



Fuente: Archivos de la investigación

¹ En el Corregimiento de Bolombolo.

² La Estación Puente Iglesias, aparece en el listado de bienes de interés cultural del Ministerio como perteneciente al municipio de Jericó pero, el límite de este municipio con el de Fredonia es el río Cauca, por lo tanto, la estación actualmente se encuentra en territorio de este último municipio.

El microcircuito de borde de río, ofrece múltiples posibilidades para el turismo de aventura apostándole a la navegabilidad por el río Cauca entre Bolombolo y La Pintada y posee un agradable clima cálido y unos paisajes variados.

El Corregimiento de Bolombolo (Venecia) tiene una infraestructura comercial volcada hacia la troncal, que desconoce la existencia de la Estación y puede taparla visualmente para el pasajero desprevenido, pero posee un importante retiro de las edificaciones al borde del río, con respecto a la Estación, lo que posibilitaría la adecuación de equipamiento de apoyo a la población que realice los recorridos turísticos y la construcción de un malecón para disfrutar de la vista del río.

Gráfico 77

Zona comercial anexa a la Estación Bolombolo.



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 78

Zona institucional contigua a la Estación Bolombolo.



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 79

Vista del rio Cauca desde la Estación Bolombolo.



Fuente: Archivos de la investigación.

La Estación Alejandro López, en La Pintada, conforma un conjunto patrimonial junto con el puente colgante sobre el río Cauca y, conserva posibilidades de adecuación de espacio público en su entorno inmediato, adicionalmente, se encuentra en el inicio del casco urbano, en la zona tradicional del mismo, con una importante dinámica institucional y comercial en su entorno.

La estación es utilizada como biblioteca pública y algunos tramos de la edificación han sido recuperados para utilizarlos con actividades para niños y para la población de la tercera edad. A pesar de su cercanía con el río, la vista de él se encuentra tapada por la invasión de viviendas construidas en el retiro del mismo, por lo que el aprovechamiento que se haga de dicha zona, depende de la voluntad política y la gestión de la administración municipal.

Gráfico 80 y 81

Vistas del río Cauca y del puente colgante, desde la Estación Alejandro López.



Fuente: Archivos de la investigación.

La Estación Puente Iglesias, está cerca de la carretera pero su acceso se realiza por un camino que sólo permite acceso de motos, bicicletas y caminantes. El

asentamiento que le da el nombre, está distribuido a lado y lado de la vía, paralelo al río pero, cuenta con equipamiento de educación básica primaria.

Gráfico 82

Relación de la estación con las viviendas vecinas y con la vía troncal



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 83

Infraestructura educativa en Puente Iglesias (Fredonia)



Fuente: Archivos de la investigación.

Gráfico 84

Puente Iglesias, sobre el río Cauca, acceso a la estación



Fuente: Archivos de la investigación.

En todas las épocas han existido propuestas de desarrollo de las subregiones del departamento, que sirven de insumo para los planteamientos realizados en el presente capítulo, y le dan soporte a la necesidad de integrar esfuerzos institucionales entre los diferentes niveles del Estado y los particulares, para mejorar la calidad de vida de la población, incentivando los valores propios de su territorio, su paisaje y su cultura.

La posibilidad de establecer un circuito que recorra las zonas que fueron atendidas por el ferrocarril, produciría una nueva valoración de aquellos territorios que hace más de 60 años perdieron su importancia y las actividades que los hicieron prósperos, permitiría mejorar las condiciones de accesibilidad, daría continuidad al sendero ecológico Vía parque Angelópolis, que hace parte de la reserva del Romeral, potenciaría la legalización de la actividad minera para mejorar sus condiciones de extracción y comercialización y en general, posibilitaría un mejoramiento en la calidad de vida de la población de la zona.

Sin embargo, existen dificultades para su implementación, el circuito y los microcircuitos recorren territorios de diferentes municipios y la disponibilidad y

ejecución de recursos puede convertirse en una limitante si se carece de elementos suficientes para justificar la utilización de nuevas herramientas de planificación y ordenación del territorio, para lograr integrar esfuerzos para el logro de beneficios comunes, con el apoyo de las instituciones del Estado y la participación de capitales privados que apoyen la operación de rescate del patrimonio y de implementación de recorridos turísticos.

Capítulo 3

MODELO DE GESTIÓN

Es importante entender el patrimonio como el derecho a la memoria de las generaciones futuras, que se convierte en deber para las generaciones presentes.
Juan Luis Mejía

En el capítulo anterior se plantea la posibilidad de reconocer el patrimonio ecológico y minero de la subregión, por la expectativa minera y otros tipos de aprovechamiento como turístico, científico y pedagógico y se analizan también las propuestas que desde las administraciones municipales y departamental, se incluían en la formulación de los planes de desarrollo y planes de ordenamiento, sin embargo, las posibilidades de intervenir el patrimonio deben cumplir con un sinnúmero de gestiones encaminadas a elaborar los proyectos y los presupuestos acordes con la intervención propuesta.

La mayoría de los municipios carecen del recurso humano para realizar tales proyectos y del recurso económico para asumir el costo de cofinanciación de la formulación y las obras. De igual forma, se requiere de un acompañamiento de las instituciones encargadas de la protección del patrimonio, para orientar la labor de los entes territoriales, en procura de una apropiación y un empoderamiento adecuados, para salvaguardar la memoria de las comunidades.

Esta es una de las razones por las cuales, el patrimonio ubicado en los municipios de la subregión, está invadido, abandonado y deteriorado, carece de dolientes y se convierte en una carga para los entes territoriales que son señalados por la falta de iniciativas relacionadas con su protección. Existen claro, gloriosas excepciones como Jonás y Alejandro López que tienen un uso institucional y algunas otras que presentan mejores condiciones de mantenimiento, debido a un uso comercial permanente, aunque se puede hacer constancia de la preocupación que existe en los entes territoriales por la

posibilidad de utilizar el patrimonio para recuperar la memoria histórica de la población y con ello generar actividades productivas que apoyen el desarrollo subregional. Se requiere entonces no solo de la coordinación entre las instituciones sino de la articulación entre los entes territoriales para obtener un beneficio que trascienda los meros intereses individuales.

Es conocido el escaso acompañamiento que hacen las entidades encargadas de proteger el patrimonio, incluso, el bajo grado de información respecto de su ubicación y condiciones materiales y legales, es por esto que, para avanzar en la propuesta del circuito turístico de la memoria del ferrocarril en la subregión suroeste del departamento de Antioquia, es necesario establecer estrategias que permitan la integración de los municipios vecinos con un objetivo común de recuperación de las edificaciones y la línea del ferrocarril de manera que se conviertan en un circuito que pueda recorrerse con medios alternativos de transporte y posibilite la visibilización de las riquezas naturales, paisajísticas y patrimoniales que tiene la zona.

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial –LOOT, Ley 1454 de 2011, tiene por objeto:

[] dictar las normas orgánicas para la organización político administrativa del territorio colombiano; enmarcar en las mismas el ejercicio de la actividad legislativa en materia de normas y disposiciones de carácter orgánico relativas a la organización político administrativa del Estado en el territorio; establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial.

La LOOT establece para las entidades territoriales la posibilidad de constituir alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo autónomo y auto sostenible de las comunidades, a través de contratos o convenios-plan que constituyen instrumentos de coordinación previstos desde el Plan Nacional de Desarrollo,

consistentes en acuerdos marco de voluntades entre la nación y las entidades territoriales. Los esquemas asociativos representan alternativas de gestión que parten del reconocimiento de la diversidad territorial.

El Departamento Nacional de Planeación DNP, en su página <https://www.dnp.gov.co/programas/desarrollo-territorial/Paginas/ordenamiento-territorial.aspx>, cuando se refiere al ordenamiento y a las posibilidades que ofrece la LOOT, expresa que

El ordenamiento territorial es un instrumento fundamental para el desarrollo. [] Es además, un medio para promover el desarrollo como instrumento de gestión, planificación, regulación, transformación y ocupación del espacio por la sociedad. Tiene que ver con la organización político administrativa que adopte el Estado y con los cambios en la ocupación física del territorio []. Ambos elementos del ordenamiento territorial [] están orientados a lograr una sociedad más productiva, justa socialmente y sostenible ambientalmente.

La Constitución de 1991 reconoce como entidades territoriales a los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. Así mismo, posibilita la creación de regiones y provincias como entidades territoriales y la conformación de figuras asociativas para la promoción del desarrollo.

Carlos Alberto Lerma Carreño, asesor del Área Económico-Social de la Corporación Viva la Ciudadanía, escribió un artículo en mayo de 2011, en el Semanario virtual Caja de Herramientas, un artículo en el que analiza las modificaciones más significativas realizadas al proyecto de ley y establece entre otras conclusiones que:

Los cambios introducidos al proyecto no satisfacen los intereses regionales frente a la expectativa de una ley robusta que pusiera las bases de la descentralización, y de mayores niveles de autonomía. Para los líderes de la Región Caribe éste proyecto es un irrespeto a los dos millones quinientos mil ciudadanos que apoyaron el Voto Caribe y al decir de algunos es un canto a la bandera que no transforma nada, que mantiene el centralismo y les impide a las regiones aprovechar sus ventajas para el desarrollo.

[] para las regiones el proyecto no satisface sus expectativas, por lo cual ya se anuncian otros escenarios de trabajo por la consolidación de regiones autónomas como el voto por una Colombia Regional [] que buscaría el apoyo ciudadano para

emprender el camino de consolidar las regiones como entidades territoriales, ahora ya no sólo como una iniciativa de la Región Caribe sino de las distintas regiones del país.

La implementación del circuito turístico La Memoria del Ferrocarril requiere de un esquema asociativo que permita la participación de varios municipios en la consolidación, administración y mantenimiento del mismo. Por tal motivo se analizan los esquemas asociativos que ofrece la LOOT, dentro de los cuales se encuentran:

3.1 Asociaciones de entidades territoriales

Al respecto, en la perspectiva del documento “Lineamientos de ordenamiento territorial para Antioquia –LOTA” (Gobernación de Antioquia, Septiembre de 2013), la Alianza Medellín- Antioquia -AMA, representa un momento de consolidación del esfuerzo de coordinación interinstitucional que desarrolla el principio de que la cooperación entre la subregión central y las demás subregiones del departamento es un imperativo para la sostenibilidad ambiental, para el desarrollo territorial y para la gobernabilidad de Medellín, su área metropolitana y Antioquia entera.

En este sentido el documento de lineamientos, LOTA, ha querido constituirse, a partir de un diagnóstico territorial basado en tensiones y potencialidades, en una guía para la acción interinstitucional, posibilidad que se refuerza por la promulgación reciente de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, que respalda todo el trabajo previo de la Comisión Tripartita, -organismo creado en 2004 e integrado por la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para unir esfuerzos en la promoción del desarrollo, el ordenamiento territorial y la competitividad regional y coordinar y articular el trabajo de las instituciones públicas regionales. con su contenido reglamentario y confiere fundamentos que posibilitarían un mayor respaldo

institucional a esta figura en tanto podría transformarse y consolidarse bajo alguno de los esquemas asociativos propuestos por la LOOT.

La importancia de la Comisión tripartita, radica en sus objetivos, que hablan de

- Concertación de voluntades y escenario de convergencia para la toma de decisiones relacionadas con la planificación y gestión regional.
- Construcción de capacidad técnica e institucional para la gestión integrada de la región.
- Unificar criterios y lineamientos generales de planeación y ordenamiento del territorio que enmarquen las actuaciones de cada una de las entidades.
- Definir una agenda conjunta público/privada de proyectos y acciones estratégicas para el desarrollo regional.
- Promover ante el Gobierno Nacional y organismos internacionales, acuerdos de gestión para la realización de los proyectos de interés regional.

De acuerdo con la Ley ----, podrán conformarse libremente por dos o más entes territoriales para prestar conjuntamente servicios públicos, funciones administrativas propias o asignadas al ente territorial por el nivel nacional, ejecutar obras de interés común o cumplir funciones de planificación, así como para procurar el desarrollo integral de sus territorios. Podrán asociarse los departamentos, los distritos especiales, los municipios y las áreas metropolitanas. Este tipo de asociaciones se conforman como personas jurídicas de derecho público. Son entidades administrativas de derecho público con patrimonio propio e independiente de los entes que la conforman. Están dirigidas y coordinadas por una junta directiva u órgano de administración que determinen las entidades territoriales interesadas, las cuales velarán por la inclusión y participación de la comunidad.

No obstante la consagración expresa de esta figura dentro de la ley orgánica, las entidades territoriales podrán continuar asociándose mediante la celebración de convenios interadministrativos o mediante la conformación de personas

jurídicas de derecho público o derecho privado, de acuerdo con el Artículo 95 de la Ley 489 de 1998, mecanismos que desde la legislación constituyen instrumentos importantes para llevar a cabo la gestión pública territorial.

Dentro de la figura marco de asociación de entidades territoriales, se precisan como modalidades la asociación entre departamentos, entre municipios, entre áreas metropolitanas y entre corporaciones autónomas regionales, con las siguientes especificidades:

- Asociaciones de departamentos

Dos o más Departamentos podrán asociarse administrativa y políticamente para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias. Esta figura posibilitaría la concurrencia entre departamentos con relaciones de cercanía, vecindad y articulación, además de adelantar ejercicios de competencias concertadas en un marco de acción que integre sus respectivos planes de desarrollo para el fomento de un modelo de planificación integral conjunto. La adopción de esta figura permite avanzar en la configuración de regiones, toda vez que la misma ley orgánica prevé que las asociaciones de departamentos podrán constituirse en Regiones Administrativas y de Planificación –RAP-, previa autorización de sus asambleas departamentales.

- Asociaciones de municipios

Asimismo, dos o más municipios de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse administrativa y políticamente para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias, a partir de la suscripción de un convenio o contrato-plan por los alcaldes respectivos, previamente autorizados por los concejos municipales o distritales, para el

ejercicio de competencias concertadas y en un marco de acción que integre sus respectivos planes de desarrollo en un modelo de planificación integral conjunto.

Esta alternativa resulta también viable tanto para los municipios fronterizos como para los municipios que siendo de una misma subregión tienen más posibilidades de integración y relación con municipios de otra u otras subregiones del departamento.

- Asociaciones de Áreas Metropolitanas

Dos o más Áreas Metropolitanas de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias. Las áreas metropolitanas como esquemas asociativos de integración territorial, actuarían como instancias de articulación del desarrollo municipal, en virtud de lo cual serán beneficiarias de los mismos derechos y condiciones de los esquemas asociativos de entidades territoriales previstos en la ley.

- Asociaciones entre Corporaciones Autónomas Regionales

De conformidad con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial LOOT, el Gobierno Nacional definirá incentivos y promoverá la asociación de las Corporaciones Autónomas Regionales - CAR, para diseñar y ejecutar programas de protección ambiental y en especial de cuidado de las zonas productoras de agua para que con recurso de esta se puedan proteger ecosistemas estratégicos y desarrollar programas de mitigación de riesgo, para lo cual podrán hacer inversión por fuera de su jurisdicción.

- Provincias Administrativas y de Planificación -PAP

Dos o más municipios geográficamente contiguos de un mismo departamento podrán constituirse mediante ordenanza en una provincia administrativa y de planificación, con el propósito de organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y la ejecución de proyectos de desarrollo integral, así como la gestión ambiental. Es indispensable que exista continuidad geográfica entre los municipios en el departamento y solicitud de los alcaldes municipales, los gobernadores o del diez por ciento (10%) de los ciudadanos que componen el censo electoral de los respectivos municipios

- Regiones de Planeación y Gestión -RPG

Constituyen instancias de asociación de entidades territoriales que permiten promover y aplicar de manera armónica y sostenible los principios de complementariedad, concurrencia y subsidiariedad en el desarrollo y ejecución de las competencias asignadas a las entidades territoriales por la Constitución y la Ley. Su importancia como instrumento para la viabilización de los lineamientos de ordenación territorial, radica en que actúan como bancos de proyectos de inversión estratégicos de impacto regional durante el tiempo de desarrollo y ejecución de los mismos, por lo tanto, son los mecanismos encargados de planear y ejecutar la designación de los recursos del Fondo de Desarrollo Regional.

- Región Administrativa y de Planificación -RAP

Podrán ser conformadas por dos o más departamentos, para promover el desarrollo económico de sus territorios y el mejoramiento social de sus habitantes, previa autorización de sus respectivas asambleas, y previo concepto de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, mediante convenio suscrito por los gobernadores. Su finalidad está orientada al desarrollo regional, la inversión y la competitividad. No constituirán circunscripción electoral especial dentro de la división político-administrativa territorial del país y las entidades territoriales conservarán su identidad política y territorial. La adopción de esta figura posibilita

participar en la cofinanciación de proyectos estratégicos por parte de la nación, previo cumplimiento de los requisitos y condiciones previstos en la normativa vigente.

Los esquemas asociativos propuestos en la LOOT podrán efectuarse entre municipios de la misma subregión para que los municipios con mayor capacidad de gestión apoyen los procesos territoriales de los municipios con menores índices de desempeño. Es la primera estrategia para la conformación en el mediano o largo plazo de regiones de planeación y gestión –RPG-, que permitan promover y aplicar los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad para articular las acciones administrativas entre los distintos niveles territoriales del Estado, definir propuestas de desarrollo y planificación conjuntas obtener el apoyo y complemento necesario de los diversos niveles para el desarrollo de proyectos regionales y/o locales.

Las anteriores herramientas de integración necesariamente implicarán en un futuro revisar la zonificación definida para las subregiones a partir no solo de las características naturales, sino también a partir de los vínculos culturales e identitarios de los pobladores; las llamadas continuidades territoriales deben ser tenidas en cuenta para la organización territorial.

Con base en las herramientas dadas por la LOOT, es posible hacer una asociación de municipios entre Caldas, Angelópolis, Amagá, Fredonia, Venecia y La Pintada, que son los municipios en los cuales se encuentran las estaciones del ferrocarril que son objeto de estudio en esta investigación, entre las cuales se formula el Circuito Turístico Memoria del Ferrocarril de Antioquia. Sin embargo, es necesario en un primer momento, revisar los planteamientos que hacen los municipios en sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, respecto de la iniciativa.

En las asociaciones de entidades territoriales, existen posibilidades de integración de capital humano e institucional y de recursos económicos, para garantizar la implementación de los proyectos y, aunque la reglamentación posterior puede tener vacíos e inconsistencias, es necesario iniciar procesos en los cuales los municipios exploren esta alternativa para, como dice la Ley “la ejecución de obras de ámbito regional” con el consentimiento previo de los consejos municipales para realizar acciones que integren sus respectivos planes de desarrollo en un modelo de planificación integral conjunto.

Es necesario avanzar en la ordenación del territorio regional porque está comprobado que la ordenación y la planificación del desarrollo, debe trascender los límites municipales y entender el territorio supramunicipal para aunar esfuerzos y recursos en beneficio de la población.

3.2 Planes territoriales

En el documento final de un estudio realizado por la Gobernación de Antioquia para desarrollar la primera línea estratégica del Plan de Desarrollo 2004-2007 “Antioquia Nueva, un hogar para la vida”, que pretende la “Integración y articulación del Departamento”, se profundiza en la realidad de las subregiones antioqueñas, con el estudio de sus dinámicas y de sus transformaciones en los últimos años. Adicionalmente, el Plan de Desarrollo reconoce las potencialidades del medio natural en el suroeste, con la producción de carbón en la cuenca de la Quebrada La Sinifaná.

El Departamento tiene expectativas de expansión y potencialidades de dicha industria minera en la cuenca de la Sinifaná en el Suroeste antioqueño, para promover su desarrollo en el marco de la legalidad minera y ambiental, en beneficio de los individuos, la sociedad y el desarrollo local y regional. Según la Secretaría de Minas de Antioquia, hay alrededor de 280 minas en la cuenca de la

Sinifaná, que abarca los municipios de Amagá, Angelópolis, Titiribí, Heliconia, Fredonia y Venecia.

Cárdenas y Restrepo (2006) plantean la importancia de dicha cuenca carbonífera por la riqueza en sitios de interés minero y geológico, la existencia de geoformas de importancia para los habitantes de la región y los visitantes, como son Cerro Tusa, Cerro Bravo, Cerro de Corcovado y el Alto del Romeral y proponen como se mencionó en el capítulo 1, “la declaración del patrimonio ecológico y patrimonio minero de la región, por la expectativa minera y otros tipos de aprovechamiento como turístico, científico y pedagógico”.

De esta afirmación se desprende la posibilidad de reconocer y valorar la explotación artesanal que se hace de las minas de carbón en el recorrido entre Caldas y Angelópolis, y plantear la recuperación del conjunto de la Estación ubicada en el Corregimiento de su mismo nombre, formulando la creación allí del Museo del Carbón, en el que se documente el proceso y se muestre a propios y extraños las condiciones en las cuales se realiza la actividad.

Para analizar la importancia que se le da a las estaciones y en general a los bienes patrimoniales en los planes de desarrollo departamental y municipales, se hace un recorrido por los últimos planes departamentales propuestos y los municipales actuales:

3.2.1 Planes de desarrollo departamentales.

Las referencias existentes en los dos últimos planes de desarrollo de Antioquia, muestran el interés de las administraciones departamentales, por la identificación de los bienes de interés patrimonial para vincularlos a actividades productivas y de turismo sostenible. Es un avance importante en la formulación de políticas públicas del departamento, que aparezcan programas y proyectos con objetivos relacionados con el tema de esta investigación, en procura de actividades que a la par que propenden por la protección y valoración del patrimonio, entienden la importancia de éste, articulado con iniciativas de turismo sostenible y de

promoción turística, adecuación de infraestructura y formación de recurso humano para la implementación de las iniciativas.

- Plan de desarrollo 2008-2011. *Antioquia para todos. Manos a la obra.*

Cuando se ocupa de la subregión suroeste del departamento, identifica los sitios de interés turístico y entre ellos, las estaciones del ferrocarril ubicadas en los distintos municipios:

Amagá: Los túneles del ferrocarril y el Viaducto del Ángel, paso elevado del antiguo ferrocarril sobre la quebrada La Sinifaná, en la vereda La Delgadita; estaciones del ferrocarril Nicanor Restrepo, Minas, Piedecuesta y Camilo C. Restrepo.

Angelópolis: Estación y bodegas del Ferrocarril de Antioquia, ubicadas en el corregimiento La Estación, a 5 km. de la cabecera.

Fredonia: Red de caminos antiguos declarados patrimonio histórico y cultural por su sistema constructivo; estaciones del ferrocarril Fredonia (Puente Iglesias), Palomos y Jonás.

La Pintada: Puente colgante (puente viejo) que comunicaba al departamento de Antioquia con el Sur Occidente del país; estación del Ferrocarril Alejandro López.

Venecia: La antigua estación Tulio Ospina del ferrocarril, ubicada en el corregimiento de Bolombolo.

En el Programa 2, el plan hace referencia a las gestiones para impulsar otros modos e infraestructuras de transporte para potenciar el transporte multimodal (aeropuertos, puertos, ferrocarriles y vías fluviales). Apoya la integración de los aeropuertos Olaya Herrera y José María Córdoba y se propone la gestión ante el gobierno nacional para la reactivación de los ferrocarriles en Antioquia.

- Plan de desarrollo Antioquia 2012-2015. *Antioquia la más educada*.

Este plan en su Numeral 2.1. Ciencia, Tecnología, Innovación, Emprendimiento y Turismo, reconoce que

“Contamos con una riqueza en biodiversidad y en recursos naturales y excelentes ventajas comparativas, pero el Departamento carece de condiciones institucionales en las regiones para dinamizarlas, [] el turismo será centro del componente de emprendimiento. [] a través de la competitividad turística, el turismo sea un motor de desarrollo económico y social para el Departamento”.

El turismo, será impulsado como sector estratégico para el desarrollo regional, reconociendo y promoviendo la biodiversidad del territorio con criterios de sostenibilidad y productos especiales como: ecoturismo, agroturismo, turismo de aventura y turismo cultural, luego de adoptar un modelo de turismo sostenible con participación de los sectores público y privado, apoyando proyectos que permitan mejorar las condiciones de infraestructura turística de las subregiones de Antioquia. Todo esto mediante programas como:

Fortalecimiento de la competitividad para el turismo, que busca fortalecer y crear condiciones para la realización de un turismo inteligente que posibilite el adecuado desarrollo de las subregiones del Departamento con mejoramiento y/o construcción de infraestructura y formación de capital humano para el turismo.

Fortalecimiento de la promoción turística regional, nacional e internacional, busca herramientas y actividades de promoción turística, para utilizar los canales especializados en la proyección del turismo regional en el ámbito internacional.

Memoria y Patrimonio, busca la “conservación, protección y reconocimiento de las prácticas y los bienes de interés cultural en Antioquia, por medio de procesos de documentación, registro e intervención del patrimonio cultural material e inmaterial que sirva de base para la implementación de estrategias educativas y la apropiación social del patrimonio cultural”.

Estos tres programas del Plan de Desarrollo de Antioquia 2012-2015, recogen las intenciones de esta investigación que pretende la identificación y

valoración del patrimonio arquitectónico, histórico y cultural de las estaciones del Ferrocarril de Antioquia en el tramo Medellín—La Pintada, la recuperación de los asentamientos que se generaron durante su período de funcionamiento mediante una propuesta de dinamización con actividades acordes a sus dinámicas poblacionales, mediante unos circuitos en los cuales se realice un turismo cultural sostenible, con la intervención de todas o algunas de las estaciones existentes, en busca de su resignificación y apertura con actividades comunitarias.

La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial -LOOT, y el Sistema General de Regalías –que como se dijo, determina la distribución, objetivos, fines, administración, ejecución, control, el uso eficiente y la destinación de los ingresos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables precisando las condiciones de participación de sus beneficiarios.-, se constituyen en el marco jurídico y financiero para el desarrollo de esta estrategia de Antioquia sin Fronteras, que pretende aunar esfuerzos para promover el desarrollo en las zonas marginadas y de extrema pobreza, pero también para identificar nuevas oportunidades de desarrollo que garanticen transformaciones positivas y sostenibles en el tiempo, configurando una nueva geografía regional para la gestión del desarrollo, con todo lo que ello implica.

3.2.2 Planes de desarrollo municipales.

Luego de conocer los compromisos que asume el departamento respecto de la protección del patrimonio y del paisaje, por medio de programas de turismo inteligente y sostenible, es importante revisar las propuestas de los alcaldes en sus planes de desarrollo:

Municipio de Fredonia. Plan de Desarrollo 2012-2015 “Una administración con vocación de servicio” del alcalde Jorge Luis Mesa Sánchez.

Tiene entre otras, la línea estratégica *Desarrollo económico, ambiental y social*, con el 77% del presupuesto total del plan. Dentro de esta línea se encuentran los proyectos relacionados con turismo y desarrollo empresarial, con

los cuales se pretende fomentar los diferentes tipos de turismo en el territorio fredonita, buscando el concurso y el reconocimiento subregional, a través de la construcción de planes y programas de desarrollo empresarial y cultural en los cuales solo se menciona la recuperación de caminos.

Aunque tiene varias estaciones en su territorio, entre las cuales, Palomos, tiene en proceso un proyecto de restauración y de construcción de un parque lineal para integrar las edificaciones que hacen parte del conjunto de la estación, y Jonás, es una de las pocas que mantiene un uso institucional con un esquema comunitario apoyado por la administración, es notorio el desconocimiento que de ellas se hace en el plan de desarrollo de la actual administración municipal.

Municipio de Amagá. Plan de Desarrollo 2012-2015 “Amagá, unidos lo vamos a lograr” del alcalde Juan Carlos Amaya Cano.

En el contexto subregional del plan, en consonancia con el Plan Estratégico Subregional del Suroeste 2011-2020, se establecen unas apuestas productivas para el logro de los objetivos de una Suroeste especializada, integrada, educada, abierta y visionaria. Esas apuestas tienen que ver con la producción de carbón, oro, arena y gravas y en el sector turismo, con la promoción de las rutas existentes: Ruta del café y el carbón; Ruta de la Arriería y Ruta del Mariscal Robledo.

Algunos de los proyectos estratégicos formulados, tienen que ver con:

- Fortalecer la institucionalización de la planificación territorial supramunicipal
- Formular un Plan Maestro Subregional de Vías y Transporte
- Formular el Plan Turístico Subregional del Suroeste

Aunque ninguno de ellos tiene una relación directa con el tema de esta investigación, es posible vincularse con el fortalecimiento de la planificación territorial y con el plan turístico de la subregión, entendiendo que la protección, conservación y reutilización de las edificaciones patrimoniales, permite favorecer a

las comunidades con un cambio de uso acorde con la actividad turística para generar dinamización de la economía y un mejoramiento de las condiciones de la población.

Municipio de Caldas. Plan de Desarrollo 2012-2015. “Unidos por Caldas” de la alcaldesa Mónica Raigoza Morales

El documento tiene unas líneas estratégicas que guían su aplicación, pero en ninguna de ellas se mencionan las estaciones del ferrocarril, aunque hablan de temas de cultura, educación, desarrollo social, infraestructura y medio ambiente, que son temas vinculantes y con amplias posibilidades de uso en las edificaciones de valor patrimonial y de propiedad del Estado, como las estaciones del ferrocarril que se encuentran en su territorio, entre otras edificaciones.

Municipio de Venecia. Plan de Desarrollo 2012-2015. “Una alcaldía con calidad humana” de Juan Guillermo Bolívar Colorado

En ninguna de líneas estratégicas se menciona la posibilidad de utilizar la línea férrea y los asentamientos formados a raíz de su funcionamiento aunque existen programas y proyectos con objetivos estratégicos en el ámbito de la cultura, la recreación, la protección del patrimonio cultural y de las condiciones paisajísticas y ambientales.

Municipio de La Pintada. Plan de Desarrollo 2012-2015. “Una nueva visión” de Rodrigo García Londoño

Es uno de los pocos planes de desarrollo que menciona directamente la existencia de bienes de interés cultural: el puente colgante, el puente férreo, la estación Alejandro López y el antiguo Centro de Salud.

En el programa de promoción y fomento de la cultura, aparece el proyecto *Implementación del programa vigías del patrimonio*, a cargo de la Dirección de Cultura y en el *Programa Construcción y mantenimiento de los espacios culturales*, aparece como objetivo *La transformación de los espacios culturales*

comenzara por la unión de esfuerzos y voluntades, se gestionan recursos para que La Pintada incluyan espacios dedicados a la Cultura y al Patrimonio (p. 155).

Algunos de los componentes de la línea estratégica 4 (página 165) son el turismo y agroturismo como una herramienta para mejorar la calidad de vida de la población, armonizando los aspectos sociales, económicos y ambientales.

Municipio de Tarso. Plan de Desarrollo 2012-2015. “Tarso responsabilidad de todos, educado y con equidad” del alcalde Hugo Alexander Ocampo Ríos.

En la línea estratégica de cultura aparecen proyectos de fomento y promoción cultural y, dentro de ellos, el de *Creación e implementación del programa Vigías del Patrimonio* a cargo de la Secretaría de Bienestar Social, con el apoyo del Instituto para la Cultura de Antioquia; y en los proyectos de protección del patrimonio, se formula uno para *Proteger el patrimonio cultural existente y promover divulgar los valores artísticos* también a cargo de la Secretaría de Bienestar Social, con el apoyo del Instituto para la Cultura de Antioquia.

Aunque no se menciona una estación del ferrocarril dentro de los valores culturales del municipio, es un importante avance saber que se hace la mención y el compromiso respecto de la protección de los valores culturales y patrimoniales.

3.2.3. Planes de ordenamiento territorial (planes básicos y esquemas)

La ordenación del territorio y los procesos de planificación tienen relación directa con el tema de esta investigación, en tanto las intervenciones que se realicen para valorar y proteger los bienes de interés patrimonial, deben estar soportadas en los modelos de ciudad que se establezcan, las líneas estratégicas, la normatividad, la visión a corto, mediano y largo plazo, además de la ejecución presupuestal que se genere en base a los programas y proyectos definidos.

Municipio de Caldas. Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Acuerdo N° 14 de diciembre 22 de 2010.

En su Capítulo 4 define políticas y estrategias, en su Artículo 9 define como política de espacio público convertirlo en “el elemento principal del sistema estructurante urbano rural y de equilibrio ambiental incentivando la consolidación de la vocación económica municipal”. Algunas de sus estrategias son:

Involucrar espacios construidos con potencialidades de conservación por sus condiciones arquitectónicas al sistema de espacios públicos.

Integrar de manera efectiva el sistema de espacio público municipal con los equipamientos comunitarios y con el sistema de accesibilidad y conectividad del municipio.

Consolidar los espacios públicos tanto urbanos como rurales como espacios de interacción de toda la comunidad, donde se incentive el desarrollo de actividades colectivas, culturales y sociales.

En su Artículo 10 se definen políticas sobre la movilidad para fortalecer la conexión con los municipios y regiones vecinas, con las siguientes estrategias, entre otras:

Fortalecer el proyecto del sistema de transporte masivo ferroviario a través del proyecto Sistema Férreo Multipropósito.

Articular e integrar al Municipio con los municipios vecinos, con el resto del Área Metropolitana y con la región, son las principales premisas en el ámbito metropolitano y regional; y la articulación de su zona urbana con la rural, y de la zona rural entre sí, en el ámbito municipal.

Implementar corredores peatonales en la zona urbana que permitan la movilidad de forma cómoda y segura, y corredores viales ecoturísticos en las zonas rurales del municipio facilitando la integración de espacios públicos.

Adoptar un plan de Movilidad Sostenible, conforme lo descrito en la Ley 1083 del 31 de julio de 2006, en un plazo de dos (2) años, que permita dar continuidad a la

trama urbana municipal e igualmente se convierta en un articulador entre las subregiones y los diferentes sectores del municipio.

En el Artículo 12 se definen las políticas sobre equipamientos colectivos y se propone entre otras, la siguiente estrategia:

Consolidar centralidades en el suelo rural específicamente en los centros poblados, para impulsar programas de descentralización de los servicios de salud, educación secundaria y cultura.

En el Artículo 166 se establecen las categorías de los Bienes de Interés Cultural de la Nación BIC-N: “Los inmuebles localizados en el Municipio de Caldas y que tienen declaratoria como Bienes de Interés Cultural de la Nación son las tres estaciones del ferrocarril asentadas en su territorio: Estación Caldas, Estación La Quebra y Estación Salinas. Estos inmuebles deberán ser incorporados al inventario municipal mediante acto administrativo, así mismo, deberá procederse con los que se declaren en esta categoría posteriormente, y en el Artículo 169 aparece el Inventario de Bienes de Interés Cultural de la Nación:

En el Artículo 196 se habla de las áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular y se define que esta categoría está constituida por el sistema de movilidad vehicular y peatonal del municipio que articula el sistema de espacialidades públicas existentes entre sí y estas con el espacio público propuesto. Una de las propuestas tiene relación con el corredor férreo, el cual se plantea convertirlo en el *Eje ambiental y paisajístico del corredor férreo*, validando que atraviesa el suelo urbano y continúa en suelo rural, y que actualmente es utilizado como vía peatonal y carretable, convirtiéndose en muchos casos en la única vía de acceso.

Sin embargo, la faja de retiro reglamentaria ha sido ocupada, desde 1982, cuando dejó de funcionar el ferrocarril, en casi todo el territorio municipal y en la mayoría de los casos por asentamientos informales, por tanto, su recuperación puede ocasionar un traumatismo socioeconómico y urbanístico muy fuerte, aunque está claro que es el Estado, el propietario de dichos terrenos. Como complemento al eje ambiental del corredor férreo, en el Artículo 295 se habla de las áreas articuladoras del espacio público y de encuentro rural, y se define como una categoría constituida por los espacios públicos al aire libre en la zona rural y entre ellas se encuentra la categoría de:

Centralidades suburbanas y/o veredales: en las cuales se ubican el espacio público efectivo y el equipamiento rural.

En el Artículo 296, se definen los elementos integradores como aquellos elementos del sistema de movilidad general que afectan el suelo rural y allí aparecen además del eje ambiental y paisajístico del corredor férreo:

Los corredores y rutas ecoturísticas con los que se pretende lograr una “ciudad recorrible desde lo urbano”.

Las rutas ciclo montañistas, entre las veredas El Raizal y La Valeria.

La vía parque Angelópolis con una extensión de 15 km por la vertiente cercana al nacimiento de la quebrada La Clara.

La red integrada de senderos para caminantes, Angelópolis – La Laguna – La Estrella – Angelópolis – Caldas, Angelópolis – Pueblito – Heliconia, los cuales hacían parte de las rutas entre los valles de Rionegro, Aburrá y Cauca.

Los caminos indígenas, republicanos y de herradura, que son apropiados de manera informal por las comunidades, por lo tanto, se acogen como componentes del espacio público, algunos de ellos son:

Circuito histórico del Progreso, Camino La Valeria, Línea Férrea: retoma el antiguo camino real de La Valeria y la línea férrea, en límites con Amagá.

El recorrido Camino Nacional, en la llamada Vía Parque y termina en la estación Salinas con una longitud de 6.7 km, comunica con Amagá y Fredonia.

En el Artículo 297 se habla de la construcción de miradores panorámicos para aprovechar el potencial paisajístico en los sitios con características adecuadas como la vía parque Angelópolis donde ya existen algunos.

Es esperanzador encontrar que Caldas tiene directrices de ordenación del territorio que posibilitan la implementación de programas y proyectos que van orientados a los temas propios de esta investigación. Sin embargo es necesaria la integración con los municipios vecinos y la cooperación institucional para aunar esfuerzos que permitan la capitalización y financiación de dichas iniciativas.

Municipio de Venecia. Plan de Ordenamiento Territorial -POT.1999 Juan Guillermo Bolívar Colorado, Alcalde 2012-2015

En el numeral 2.6.3.5 habla del patrimonio urbano y arquitectónico y define que sus características

[] deben defenderse en beneficio de las generaciones futuras, las edificaciones tradicionales o históricas definen el carácter del espacio público en la cabecera municipal, especialmente en su plaza principal y zonas cuya edificaciones han sido conservadas. La conservación de la arquitectura tradicional contribuye a mantener la identidad de cada localidad y permite valorar las diferencias con otras regiones. La defensa y conservación del patrimonio debe llevarse a cabo con la colaboración tanto de las instituciones oficiales como de la ciudadanía.

Sin embargo, se habla de diseñar un plan para la conformación, incorporación, regulación y conservación de los inmuebles constitutivos del espacio público del municipio, esto incluye un inventario actualizado y gráfico del mismo, teniendo en cuenta que ningún inmueble del municipio se encuentra elevado a la categoría de patrimonio cultural pero se analiza la posibilidad de otorgar incentivos o concesiones a los propietarios de los inmuebles, para garantizar su conservación.

Municipio de La Pintada. Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 014 de 2000

El Plan, en su Artículo 9, establece la política para la consolidación como distrito turístico, con la que se pretende estructurar la vocación turística del municipio, como componente central de su vocación económica y en consonancia con la imagen-objetivo definida por las autoridades, el sector privado y la comunidad.

En el Numeral 4.6 del documento de formulación, se habla del plan de equipamientos colectivos y en la definición de los proyectos de equipamientos deportivos, recreativos y culturales, aparece uno llamado “Restauración y adecuación planta física Estación del ferrocarril Alejandro López (Monumento Nacional). Este edificio deberá ser restaurado como patrimonio cultural y

arquitectónico con el fin de ser recuperado para el funcionamiento de la futura Casa de la Cultura, en el mediano y largo plazo, el cual contempla la adecuación de espacios para biblioteca pública, salón para talleres de capacitación y sala de reuniones y exposiciones, sede Escuela de música, artes y oficios, auditorio, baterías sanitarias, cafetín y salón libre para área administrativa”. Este proyecto se legaliza en el Acuerdo 014 del 2000, sin embargo, hasta el trabajo de campo realizado en el 2013, no se había dado inicio a las actividades aprobadas, solo se había intervenido algunos sectores de la fachada con revoque y pintura.

En el mismo Acuerdo, en los artículos 103, 104 y 105 se habla de las áreas de conservación y protección del patrimonio arquitectónico, cultural e histórico. El listado de bienes e infraestructuras de valor histórico, cultural y arquitectónico son:

El Antiguo Puente Colgante, ya declarado Patrimonio Nacional.

Puente de Armas, localizado en límites con el municipio de Aguadas.

Puente Poblano, localizado en límites con el municipio de Fredonia, sobre la antigua vía férrea.

Antiguo Camino a Valparaíso desde el barrio Calle Vieja hasta el Parque Ecológico Montenegro.

Antiguo camino a Damasco, en el sector del barrio 13 de Junio.

La antigua estación del ferrocarril Alejandro López, la cual será destinada para uso colectivo de orden Municipal.

Domicilio del Ferrocarril.

Casa Jefe de Estación.

Campamento Antiguo del Ferrocarril del Atlántico.

En los artículos mencionados, se define que “deberán ser recuperadas y rehabilitadas con el fin de incorporarlas al equipamiento colectivo. Su destinación será exclusivamente para uso cultural y educativo. El municipio de La Pintada velará por el constante cuidado y mantenimiento de estos inmuebles”, y define que se dispondrá de presupuesto destinado exclusivamente en la “recuperación y rehabilitación de estas edificaciones, para ser incorporadas al equipamiento colectivo Municipal”.

Nuevamente es interesante notar como el municipio de La Pintada, orienta esfuerzos en la valoración y protección de su patrimonio y de los caminos antiguos que la comunican con los municipios vecinos, recuperando y protegiendo con esto, la memoria cultural e histórica de la población y favoreciendo con esto, las propuestas encaminadas a la visibilización de éste patrimonio por medio de actividades de turismo cultural.

Municipio de Tarso. Esquema de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 005 de junio de 2000.

En todo el documento del plan está ausente alguna mención a una estación del Ferrocarril de Antioquia e incluso, al ferrocarril mismo, por lo que se ratifica la afirmación hecha respecto de la ubicación actual de la estación, en la margen norte del río Cauca, por fuera del límite municipal de Tarso, que llega hasta la margen sur del río Cauca.

Se relacionan en este aparte, los municipios vinculados con la línea férrea en la subregión suroeste, cuyos planes de ordenamiento, planes básicos o esquemas de ordenamiento, hacen una referencia clara y explícita sobre la valoración y

conservación del patrimonio, relacionado o no, con las estaciones del ferrocarril, caminos antiguos y alguna otra forma de patrimonio material o inmaterial que pueda ser objeto de inclusión en una iniciativa de turismo cultural.

Llama la atención la forma como los municipios de Caldas y La Pintada tienen claro el camino a seguir para lograr la conservación del patrimonio dándole un nuevo significado que posibilite la apropiación de las comunidades con actividades económicas encaminadas a mejorar las condiciones de vida de la población por medio de la reutilización de las edificaciones y la apropiación de las mismas, con usos comunitarios de beneficio común.

Esto habla no solo de la intencionalidad de las administraciones municipales sino también de su capacidad de gestión, de la formación de su recurso humano y de la fortaleza y robustez presupuestal, para asumir el reto de apostarle a la valoración, protección y reutilización de los inmuebles de valor patrimonial. Los municipios con estas iniciativas, necesitan la orientación y la formación de recurso humano para la formulación y gestión de proyectos de intervención y requieren de acompañamiento en la gestión por parte de las instituciones encargadas de la formulación de proyectos y presupuestos de obra.

Es conocida la dificultad que estas acciones conllevan y la escasa capacidad de las administraciones municipales. Por tal motivo, es necesario contar con la voluntad de la administración departamental y de las entidades de carácter supramunicipal para acompañar y orientar las acciones que los municipios emprenden. Sin embargo, también es clara la descoordinación que existe entre las distintas entidades que formulan planes, programas y proyectos que poco o nada se relacionan con esfuerzos conjuntos y articulados, desgastando a las

administraciones municipales con cofinanciación para varias intervenciones planeadas en diferentes condiciones, momentos y estrategias.

Existe además, falta de coordinación entre los planes de desarrollo departamentales con los municipales y de éstos con los planes de ordenamiento territorial, a pesar de ser un requisito legal para su formulación. Esto genera una nueva dificultad porque los proyectos formulados carecen de respaldo regional y departamental, lo cual es necesario para orientar de manera adecuada los recursos de inversión. Solo se observa un alto grado de coherencia entre los planes de desarrollo y ordenamiento territorial del municipio de La Pintada y de éstos con los planes departamentales.

La carencia de articulación entre los diferentes niveles de planificación y ordenación del territorio puede convertirse en una dificultad al momento de formular la posibilidad de asociación de los municipios para la ejecución de actividades encaminadas a la aprobación de iniciativas conjuntas de valoración y protección del patrimonio, igual que a la implementación de rutas patrimoniales que requieren de recursos humanos y económicos para su sostenibilidad en el tiempo.

Los lineamientos de ordenamiento territorial para Antioquia, los planes de desarrollo departamentales y todas las iniciativas de planificación y ordenación del territorio, requieren de la participación y articulación de las entidades e instituciones relacionadas con los temas en mención para acompañar a los municipios en una iniciativa de unificar criterios con el objetivo de un plan subregional, de manera que se visibilice en el corto o mediano plazo la posibilidad de asociarse con el objetivo común de utilizar el turismo cultural para proteger el patrimonio y generar actividades productivas para beneficio de la población.

La LOOT en sí misma, ofrece las alternativas de asociación que se han expuesto, como herramientas para lograr el desarrollo regional pero, carece del componente procedimental que permita la implementación de las iniciativas. Por lo tanto, lo primero que es necesario plantear es la forma como se unificarían o se llegaría a un consenso sobre los objetivos comunes y la visión de futuro de la subregión, para iniciar la tarea de integrar acciones y formular propuestas de asociación entre los entes territoriales para que en el mediano plazo se pueda consolidar esta propuesta.

3.3 Estrategias de concientización y promoción

En el Seminario Iberoamericano de Cultura, Turismo y Desarrollo, realizado en Cartagena, Colombia en octubre de 2006 y organizado por la Organización de Estados Iberoamericanos para la educación, la ciencia y la cultura OEI (ver <http://www.oei.es/cultura/culturamhmejia.htm>) se presentaron posturas relacionadas con la importancia de la cultura y el turismo como medios de desarrollo socioeconómico.

Se trató el tema de formación de recurso humano para atender la creciente demanda de turismo cultural que requiere de políticas públicas y de la apropiación de conceptos claros relacionados con el tema, como

Política Cultural: Conjunto de acciones orientadas a satisfacer las necesidades culturales y sociales de una comunidad.

Desarrollo sostenible: Según el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente PEAMA, es aquel que enfrenta las necesidades actuales sin perjudicar los recursos necesarios para satisfacer las necesidades estimadas de las generaciones futuras, en otras palabras, sin agotar los recursos.

Turismo Sostenible: Según la Organización Mundial de Turismo OMT, es un modelo de turismo que permite mejorar las condiciones socioeconómicas de la población que lo recibe, ofrece al turista actividades de calidad y conserva la calidad ambiental y paisajística.

Turismo Cultural: Según la Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura UNESCO, es aquel que busca el respeto y la comprensión por las comunidades y su patrimonio cultural y natural, al viajar por los distintos territorios. Un instrumento para el desarrollo sostenible, el dialogo intercultural y la cultura de paz.

Capital Cultural: El capital cultural es tangible en forma de monumentos, sitios, conjuntos históricos, bienes muebles como pinturas, esculturas, etc., e intangible cuando nos referimos a usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que le son inherentes, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.

La carencia de conciencia respecto de la importancia de la valoración y protección patrimonial, es uno de los motivos por los cuales se tiene poco respeto y apropiación de aquellos bienes y costumbres que hacen parte de la memoria histórica y cultural de la población y el ejercicio de protección del patrimonio no puede ser una labor en solitario de las instituciones o entidades encargadas de su conservación y/ protección.

Para avanzar en la formulación de políticas culturales, es necesario hacer una labor de concientización de la población y de las administraciones municipales y departamentales en relación con el tema de la valoración y protección patrimonial y del turismo cultural asociado a al patrimonio material e inmaterial. Se debe hacer una puesta en común de estos conceptos y lo que implican para unificar criterios alrededor de la iniciativa.

La comunidad debe participar de manera activa en la protección del patrimonio y por eso es tan importante hacer conciencia de las innumerables posibilidades que tiene de reutilizar, rehabilitar las edificaciones con usos acordes con la vocación de los asentamientos cercanos, para generar condiciones económicas que garanticen el bienestar de la población, que se empoderaría de su protección y se apropiaría de la historia para transmitirla a propios y extraños. De esta forma se le puede imprimir un sello diferenciador a cada inmueble patrimonial porque pertenece a una comunidad con unos valores culturales y sociales únicos.

Para lograr este objetivo hace falta la institucionalidad que respalde las iniciativas y garantice las posibilidades de uso y las condiciones de apropiación con actividades comunitarias, infraestructura y equipamientos educativos, recreativos, culturales, que propendan por el desarrollo de las comunidades y por elevar su calidad de vida. Por esta razón, se plantea que la propuesta de concientización debe orientarse en varios sentidos que son complementarios para lograr su implementación:

- Comprometer al Ministerio de Cultura como garante de la conservación del patrimonio en el país, para identificar e inventariar el estado actual de cada una de las edificaciones que pertenecen al conjunto de las estaciones, para actualizar la información relacionada con apropiaciones, invasiones, modificaciones y demoliciones, entre otras, unas más desafortunadas que las demás, de las edificaciones que hicieron parte de los conjuntos del ferrocarril y que se han dado por la ausencia del Estado al frente de la defensa del patrimonio de manera efectiva y práctica, permitiendo la apropiación de las mismas por parte de personas que poco o nada hacen en favor de ellas.
-
- Comprometer a las administraciones municipales para socializar y establecer puntos en común, en busca de la implementación del circuito. Para lograrlo es necesario realizar un acompañamiento a los gobiernos municipales, por parte

del Ministerio de Cultura, de las Filiales de Patrimonio Regionales, las Universidades y las dependencias de planeación y educación y cultura departamentales, para que conozcan y se apropien de las herramientas que trae la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial LOOT, y promuevan la asociación de municipios, de acuerdo con el circuito y/o los microcircuitos propuestos, como herramienta legal para realidad proyectos de desarrollo regional. Una asociación de los municipios del suroeste en general para garantizar acciones de protección patrimonial y de turismo cultural, sería el fin último de esta propuesta pero, el inicio pueden ser asociaciones de municipios comprometidos con los microcircuitos para establecer las condiciones del modelo y replicarlo luego en los demás entes territoriales.

-
- La administración departamental con el acompañamiento del Ministerio de Cultura, debe convocar a las secretarías de educación, infraestructura y cultura o quienes tengan sus funciones, para que promuevan y acompañen actividades de capacitación y formación de personas como Vigías y gestores del Patrimonio que se encarguen de la organización y realización de recorridos permanentes con los estudiantes y grupos poblacionales, que recorran los caminos que unen las estaciones y le den una re-valoración a ellas y a los asentamientos ubicados en su entorno. Las actividades turísticas deben empezar por el conocimiento que la población tenga de su territorio y de los valores patrimoniales existentes, para empoderarse de su protección y valoración.
- Para el caso de Antioquia, el nodo occidente del programa de Vigías del Patrimonio, está compuesto por los departamentos de Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío y Valle del Cauca y cuenta con tres líneas de acción: 1. Conocimiento y valoración del patrimonio cultural. 2. Formación y divulgación del patrimonio cultural: y. 3. Conservación, protección, recuperación y sostenibilidad del patrimonio
-

- Elaborar proyectos de recuperación, rehabilitación y restauración de las edificaciones y su entorno, que posibiliten la gestión de recursos del Ministerio y de las administraciones municipales y departamental, para adecuar los diferentes tramos del circuito, recuperando la línea férrea donde sea posible como evidencia de la historia y de los valores propios de la población e involucrando las estaciones con un uso que apoye la actividad turística, recreativa y cultural, definido con la participación de las comunidades.
-
- Solicitar a la Administración Municipal y al Ministerio de Cultura, la revisión de la situación legal de las estaciones para recuperarlas y entregarlas a los gobiernos locales, que deben responsabilizarse de su salvaguardia, esto sin perjudicar a los habitantes de las distintas edificaciones que deben ser los primeros consultados para involucrarlos en el proyecto como conocedores de las condiciones de los asentamientos y responsables de la permanencia y estado de mantenimiento de los inmuebles. Por las condiciones socioeconómicas de la población, es necesario respetar la fragilidad de las familias y evitar un desplazamiento, por el contrario, se lograría una mayor apropiación y aceptación, capacitándolas en la actividad turística para que ofrezcan servicios de calidad con el debido acompañamiento.
-
- Definir con el Ministerio de Transporte, como responsable de la movilidad y conectividad en el país y de las decisiones relacionadas con la recuperación de las líneas férreas del país, para que socialice el proyecto de recuperación del ferrocarril, con las comunidades y con la academia, para unificar criterios en torno a los aportes que se pueden hacer desde cada sector de la población, en beneficio de la recuperación del mayor y mejor medio de transporte que ha tenido el país en toda su historia. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento-2013/MAM-286014>
- Conocer las condiciones en las cuales se está planteando la recuperación de la línea del ferrocarril, su trazado, infraestructura, tipo de carrilera, de trenes, entre otras, asegura la inserción de las líneas y estaciones actuales, en caso

de utilizar la misma ruta, o la posibilidad de hacer las intervenciones propuestas con la certeza de la ruta diferente para el nuevo ferrocarril. La información debe ser clara para evitar retrasos y falsas expectativas, en relación con la utilización de la infraestructura existente.

- Obtener del Ministerio de Cultura, la revisión y ampliación de los decretos de declaratoria de las estaciones, para incluir a las demás edificaciones y a los asentamientos ubicados en su entorno, logrando entonces su reconocimiento como Sectores de Valor Patrimonial. De ésta forma se beneficiarían las poblaciones allí asentadas con la posibilidad de adecuar sectores con todos los servicios para el turismo, que permiten incrementar los ingresos de los pobladores y por lo tanto su capacidad adquisitiva.
-
- Convocar a los diferentes grupos de caminantes del país para visitar y recorrer el Circuito de la Memoria del Ferrocarril, para utilizar el turismo cultural como una arma importante para la reactivación de las dinámicas poblacionales en los alrededores de las estaciones.
- Comprometer a las Filiales de Patrimonio en las regiones, para propiciar la realización de concursos mediante los cuales se obtengan propuestas para la intervención de las estaciones, realizadas por profesionales de la Arquitectura y afines.
- Convocar a la academia, para participar en la discusión relacionada con el futuro del patrimonio y de los bienes de interés patrimonial relacionados con la historia y la cultura de las diferentes regiones del país. Es necesario propiciar estudios y proyectos aplicados que promuevan las intervenciones al patrimonio con recursos públicos para garantizar la apropiación por parte de la población. Las universidades con programas de Arquitectura, son responsables de formar profesionales pero también a los pobladores y líderes comunitarios, en la formulación de planes y programas de protección patrimonial y turismo cultural-
-

- Convocar a los medios de comunicación, para que se comprometan con la difusión de la información y convoquen a cuantas personas e instituciones quieran participar de la ejecución del proyecto. Es de vital importancia que el país conozca la manera como se puede rehabilitar por tramos la línea férrea y como se estaría garantizando la permanencia en otras condiciones, de los habitantes de los inmuebles.
- La alianza tripartita entre el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el área metropolitana del Valle de Aburrá, en asocio con las universidades, debe acompañar la iniciativa y gestionar recursos que garanticen las actividades de formación del recurso humano y técnico necesario para la implementación de la propuesta.

3.4 Financiación

Uno de los principales retos en materia de protección y conservación del patrimonio, es hallar la fórmula que permita preservar, proteger, conservar y restaurar los valores histórico y cultural de los pueblos.

Valorar el patrimonio y propender por declaratorias para protegerlo de la ruina, el abandono y la desaparición, implica acopiar y gestionar recursos para su adecuado sostenimiento pero, entendiendo que la conservación estricta es muy costosa y que deben involucrarse los elementos patrimoniales en actividades que permitan un grado de autosostenimiento.

Aunque el patrimonio de los pueblos es responsabilidad de los gobiernos y se financia con fondos públicos, es posible establecer alianzas público-privadas para mejorar las condiciones de ingresos por la vía de costo de entradas para las visitas a los monumentos restaurados, aportes de fundaciones y organizaciones no gubernamentales y sin ánimo de lucro, entre otras, para liberar a los gobiernos de los costos de mantenimiento.

A raíz de las pérdidas de elementos patrimoniales por falta de mantenimiento y de inversión de recursos para su conservación, es necesario crear planes de auto-

gestión, crear sensibilidad social y "Brigadas del patrimonio", con estímulos e incentivos para su labor..

En Colombia específicamente, la financiación de los proyectos relacionados con los bienes de interés patrimonial, es responsabilidad del Estado, por intermedio de sus Ministerios de Cultura, Infraestructura, Planeación, Educación y Turismo. Pero también de las administraciones departamentales y municipales y en algunos casos, existen recursos de entidades internacionales que apoyan la conservación del patrimonio..

En lo que respecta a las universidades y centros de formación, es imprescindible hacer una formación de profesionales que trasciendan la sola valoración del patrimonio y formulación de proyectos para su conservación y se conviertan en gestores culturales que con el conocimiento específico no solo de las características de los bienes patrimoniales sino, de las condiciones socioeconómicas de la población, planteen acciones tendientes a garantizar la participación de las comunidades en la definición de políticas públicas que garanticen la generación de actividades que mejoren las condiciones de vida de la población, vinculadas con los bienes patrimoniales.

Las investigaciones relacionadas con la protección del patrimonio y su utilización como herramienta para el planteamiento de actividades de turismo cultural, deben ser objeto de financiación por parte de convocatorias de investigación de universidades y centros de estudio, nacionales y extranjeros.

La intención con esta investigación, es presentarla a las convocatorias de investigación para asegurar recursos que permitan seguir con el ejercicio hasta llevarlo a sus últimas actuaciones, para ver funcionando por pequeños tramos, el circuito de la memoria del ferrocarril.

3.5 Programación

La continuidad de la iniciativa que se plantea en esta investigación depende de una adecuada programación de actividades que permitan el logro de los objetivos

propuestos. Se plantea una priorización de actividades de manera que en una línea de tiempo se pueda evidenciar el avance de las acciones:

Socializar con las administraciones departamental y municipales y con el Ministerio de Cultura, los avances de esta investigación y la necesidad de actualizar y precisar la información relacionada con las estaciones, su ubicación y su estado actual.

Plantear al Ministerio y a las administraciones municipales correspondientes, las inquietudes relacionadas entre otras, con: 1. La propiedad o la situación jurídica de las estaciones, 2. La ampliación de la declaratoria existente, a los conjuntos de edificaciones y 3. La vinculación de los inquilinos, invasores y/o propietarios de las edificaciones, a las actividades propuestas para evitar vulneración de derechos de los mismos.

Concientizar y comprometer a las administraciones municipales de la responsabilidad que tienen de proteger el patrimonio cultural y arquitectónico de su región y de trabajar de manera conjunta en la formación del recurso humano para la formulación y gestión de recursos para los proyectos de recuperación y promoción turística del patrimonio..

Concretar con las administraciones municipales, el avance de los proyectos formulados en sus planes, la capacidad de gestión y el compromiso de participación en asociaciones de municipios en busca de objetivos comunes de desarrollo de la subregión.

Incentivar mesas de trabajos subregionales en las que se discuta la importancia de asociarse y la metodología y procedimiento para avanzar en la iniciativa, solicitando el acompañamiento de las oficinas de planeación y gobierno, de los ámbitos nacional, departamental y municipal.

Realizar un inventario de las condiciones patrimoniales, institucionales y sociales de los asentamientos en los cuales se encuentran los conjuntos de las estaciones del ferrocarril. Es importante pero insuficiente la valoración de características que se realizó en esta investigación, para establecer el punto de inicio de las acciones tendientes a la implementación del circuito, es necesario conocer de fondo la realidad de los municipios y su compromiso con la valoración y protección del patrimonio.

Actualizar y completar la información georreferenciada existente sobre las estaciones y sus conjuntos arquitectónicos y los caminos que las unen. Es conocido que en algunos puntos la carrilera ha desaparecido pero es necesario para el planteamiento de los circuitos y el establecimiento de los medios de transporte alternativos que se utilizarán en cada caso, definir las rutas y condiciones específicas..

Iniciar la adecuación de los circuitos en el orden en el que fueron propuestos vinculando a las comunidades para que participen de la definición de actividades y se empoderen de las decisiones, de ésta forma, serán ellos mismos los que hagan realidad las acciones propuestas.

Elaborar proyectos orientados al conocimiento de las estaciones y sus conjuntos y a su re-valoración, para evitar la mutilación que se conoce en algunas de ellas. El abandono de las edificaciones y la falta de recursos de sus inquilinos, son perjudiciales para el bienestar de las estructuras y sus sistemas constructivos y materiales, generando sobrecostos para su recuperación y adecuación.

Iniciar el proceso de recuperación de los conjuntos de edificios que fueron parte del ferrocarril, para realizar procesos de licitación y/o convocatoria a concursos para elaborar el diseño y la construcción de las propuestas de adecuación, con el

acompañamiento permanente de las filiales de patrimonio y el Ministerio de Cultura.

Levantar un Atlas de caminos antiguos del suroeste como complemento al circuito de la memoria del ferrocarril y a las rutas turísticas existentes, para que se integren y permitan un conocimiento a fondo de las condiciones naturales, paisajísticas y construidas de sus municipios.

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para concluir esta investigación, es necesario en primer lugar, reconocer que el alcance de la misma está lejos de abordar la inmensidad de temas que se han evidenciado como prioritarios para el logro del objetivo final de recorrer el suroeste visitando las estaciones del ferrocarril encontrando en ellas referencias a su historia y a las actividades que dieron origen a su trazado pero además, encontrando nuevas actividades de apoyo al turismo cultural que promueva la valoración de los paisajes, costumbres, comidas y en general, todas las expresiones propias de la población de cada municipio o asentamiento, ofreciendo a propios y extraños una oportunidad de hacer turismo inteligente, sostenible, sano y cultural, apoyado en los bienes patrimoniales existentes para mejorar las condiciones socioeconómicas de la población.

Son demasiados los temas que se conjugan en esta investigación y que dan pie para continuar con ella en diferentes direcciones hasta lograr su fin último de ver reactivadas las dinámicas poblacionales de los asentamientos que otrora fueron importantes centros de acopio de recursos para el desarrollo de la región, el departamento y el país. Algunos temas que apenas se tocan son:

- La condición de propiedad de las estaciones y las edificaciones que forman el conjunto.
- La definición de condiciones de permanencia o reubicación de las familias que viven en las edificaciones que hacen parte del conjunto de la estación.
- La definición de usos acordes con la vocación de los diferentes municipios y sectores rurales en los cuales se encuentran
- La recuperación de los terrenos por los cuales estaba el trazado de la carrilera y de su zona de retiro reglamentario, que al igual que las estaciones, son de propiedad del Estado, para garantizar la conectividad y la posibilidad de implementación del circuito

- La definición de responsabilidades de los entes territoriales y el Ministerio de Cultura y sus Filiales de Monumentos, en la formulación de proyectos de recuperación y en el acompañamiento a las administraciones municipales.
- La carencia de coordinación de los entes territoriales y las entidades encargadas de la protección del patrimonio.
- La necesidad de capacitación a los funcionarios de las administraciones municipales sobre los temas de ésta investigación.
- La obligatoriedad de coherencia entre la formulación de planes, programas y proyectos, entre los diferentes ámbitos territoriales: local, regional, departamental y nacional.
- La carencia de información de archivos oficiales de la desaparecida Empresa colombiana de vías férreas Ferrovias, para conocer de una fuente segura, el proceso de liquidación de activos.
- La falta de información actualizada y veraz sobre las estaciones del ferrocarril: Planimetría, patologías, materiales, sistemas constructivos, condiciones estructurales, entre otros, para programar sus intervenciones.

En segundo lugar, es saludable retomar el objetivo planteado y evaluar el acercamiento que se tuvo con él y las dificultades y/o aciertos para lograrlo.

Se definió como objetivo principal de la investigación es el de “[] promover la recuperación de las estaciones y los asentamientos ubicados en su entorno [] , creación de un circuito de turismo cultural y sostenible que permita la reutilización de las primeras, dándoles un nuevo uso [] propuestas encaminadas a la recuperación de la dinámica poblacional y económica de la región. [] recuperación de la memoria del ferrocarril con dos condiciones básicas: [] conservar el conjunto arquitectónico y espacial, [] y en segundo lugar, [] la recuperación de los asentamientos ubicados en el entorno de las estaciones”.

Para cumplir con lo planteado en este objetivo se realizaron trabajos de campo que permitieron la recopilación de información como: Mapas de diferentes épocas y escalas, documentos con planes, programas y proyectos de las

administraciones municipales, fotos antiguas, investigaciones y trabajos existentes, reglamentación y normatividad relacionada, además de un importante registro fotográfico actual de las estaciones y las edificaciones que hacen parte de su conjunto. Esta labor de recolección de información de fuentes primarias y secundarias, permitió también identificar algunas inconsistencias en la información oficial del Ministerio, relacionada, entre otros temas con:

- La ubicación de las estaciones, ha variado por efectos de los ajustes en la división político administrativa del departamento.
- La falta de un inventario de bienes que permita establecer con certeza cuales y cuantos eran los inmuebles que constituían el conjunto de las estaciones.
- La ocupación de las edificaciones por personas o empresas que aseguran tener propiedad legal sobre los inmuebles como sucede con la empresa Agrosan en Amagá, que dice tener escrituras de la estación Piedecuesta y actualmente se ha apropiado de la carrilera y está demoliendo los muros de contención que existían, siendo parte de la zona de retiro de la vía férrea, de propiedad del Estado.
- La prevención de los ocupantes de las edificaciones para contestar algunas preguntas relacionadas con su estancia en ellas, por temor a un desalojo por parte de las administraciones municipales.

Esas inconsistencias en la información se convierten en limitantes para avanzar en las propuestas, sin embargo, la frecuencia de visitas, la realización de trabajos de campo sucesivos, la apertura y honestidad para plantear los objetivos de la investigación, permitieron vencer la prevención de los pobladores y utilizar diferentes técnicas de recolección de información, como charlas informales con las personas, observación directa y registro fotográfico, reconociendo que algunos asentamientos tienen problemas de orden público y de inseguridad que deben ser tenidos en cuenta y discutidos con las entidades que se encargarán de la implementación del proyecto.

Luego de esta etapa de la investigación se cuenta con un cúmulo de información y una solvencia académica sobre el tema para proponer su

continuidad con el planteamiento de ejercicios de investigación de alcance controlado para evitar que desborde las capacidades económicas. Por ejemplo, realizar la planimetría en dos y tres dimensiones de algunas de las estaciones para hacer acopio de la mayor cantidad de información con herramientas tecnológicas que faciliten la labor de georreferenciación y espacialización. Esta información permitiría realizar una posterior etapa de socialización de resultados, para promover en el departamento, la recuperación de las estaciones del ferrocarril y sus conjuntos de edificaciones.

Pero además, se realizaron recorridos por las rutas que conectan las diferentes estaciones y se tiene claro que con contadas excepciones, es posible hacer el recorrido entre las diferentes estaciones, utilizando diferentes medios de transporte para combinar el turismo cultural con la caminería y la valoración de paisaje, esto se concreta en un circuito turístico que cuente la historia del ferrocarril pero que también genere una actividad económica para las poblaciones, trayendo así nuevamente, calidad de vida a las comunidades..

En tercer lugar, es necesario evidenciar el reto tan grande que significa emprender acciones tendientes a la recuperación de éste patrimonio, por las dificultades socioeconómicas, institucionales, legales y de infraestructura.

Aparte de las ya mencionadas, existen dificultades relacionadas con la vinculación de la población a las actividades productivas necesarias para garantizar la atención adecuada a los usuarios del circuito, porque las condiciones socioeconómicas de la población, son precarias en la mayoría de los casos, justamente por ser asentamientos retirados de las cabeceras cuya población subsiste con actividades relacionadas con la explotación artesanal de carbón o con cultivos de pancoger, por lo tanto, se requiere de un acompañamiento y financiación para que estas familias se puedan vincular al proyecto, con una oferta de productos y/o servicios complementarios, mejorando así su calidad de vida.

De igual forma, en algunos sectores se carece de infraestructura vial y turística, adecuada para plantear la utilización de las estaciones como puntos de

llegada, descanso, acopio y/o información, relacionada con el ferrocarril, la subregión, las actividades productivas y las costumbres de la población. Sin la infraestructura adecuada es difícil promover actividades deportivas y recreativas que requieren de accesibilidad, disponibilidad de medios de transporte, de equipamiento comunitario y de servicios públicos, alimentación y alojamiento, como sucede con los baños en charcos formados en los ríos y quebradas, deportes de riesgo y de alto impacto en el río Cauca, identificación de flora y especies vegetales propias de la zona, contemplación de las formas naturales que se encuentran en el recorrido,,

La formación de recurso humano conocedor de la historia y las características de la zona pero también formado en atención al público y en alternativas de recreación para todas las edades y condiciones, es imprescindible y debe ser una tarea que se asuma con el apoyo de las instituciones asentadas en la zona con la orientación del Ministerio y del programa Vigías del Patrimonio pero también de programas de Guardabosques y otros similares que posibiliten el disfrute de la naturaleza.

La adecuación de casas rurales y fincas, como lugares de alojamiento para las personas que quieran conocer las condiciones de vida en el campo y realizar las actividades cotidianas de los campesinos, es una de las alternativas que deben estudiarse y que podrían generar una alteración menos violenta en las rutinas de las familias campesinas.

En cuarto lugar, es conveniente retomar y englobar la estrategia y el modelo de gestión planteado para acercarse a las actividades concretas que deben iniciarse en procura de un modelo eficiente y ágil con acompañamiento institucional coordinado. Para garantizar la implementación de la propuesta es necesario que los municipios involucrados tengan la posibilidad de unir recursos humanos y económicos en procura de un beneficio común. Por tal motivo, se

hace necesario utilizar la figura de la asociación de municipios, que establece la Ley Orgánica LOOT y que está definida en el capítulo 3 de esta investigación.

Las alternativas son: 1. Una asociación de todos los municipios del suroeste, vinculados o no de manera directa con el ferrocarril pero que se pueden beneficiar de las actividades turísticas propuestas y de conservación y visibilización de sus valores patrimoniales. Esto permitiría un ejercicio de planificación subregional que favorecería en gran medida la construcción de una visión conjunta bajo los lineamientos dados por el Departamento y la Corporación Autónoma Regional, entidades que deberían asumir el liderazgo para garantizar la coherencia entre los planteamientos hechos en los planes que tiene el Departamento y las visiones que se construyan en conjunto. 2. Una asociación compuesta solo por los municipios vinculados con el ferrocarril, limitaría la participación de los municipios vecinos y que no tuvieron relación directa con el ferrocarril pero en los cuales también existen valores patrimoniales naturales y construidos. Se perdería una gran oportunidad de concertación y de trabajo mancomunado con el apoyo de los entes territoriales de mayor ámbito y 3. Un modelo de asociación que involucre solo a los municipios que integran cada microcircuito. Esta opción es improbable porque Fredonia y Amagá aparecen vinculados a dos microcircuitos, por lo tanto tendrían que hacer compromisos por separado en ambas asociaciones y el apoyo de los entes territoriales departamentales, la Corporación autónoma y eventualmente el Ministerio se atomizarían en esfuerzos de poca representatividad.

Por lo tanto, aunque el procedimiento para la conformación de las asociaciones aún está por implementar y validar, es necesario explorar la alternativa de hacer una sola asociación de municipios por toda la subregión, teniendo presente que se asocian “[] para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias, a partir de la suscripción de un convenio o contrato-plan por los alcaldes respectivos, previamente autorizados por los concejos municipales o distritales, para el ejercicio de competencias concertadas y en un

marco de acción que integre sus respectivos planes de desarrollo en un modelo de planificación integral conjunto” (Ver capítulo 3)

El reto para la planificación y la ordenación del territorio, debe ser asumido por las administraciones municipales y departamental y empieza como dice la Ley, por una puesta en común de los objetivos, visiones, planes, programas y proyectos, para unificar criterios en torno al desarrollo de la subregión, con la participación de todos los sectores de la sociedad, para vencer las tensiones que se generarán por los necesarios acuerdos que hay que establecer.

Por último, es indispensable mostrar que el ferrocarril y sus estaciones deben convertirse nuevamente en un motor de desarrollo económico y social para la región. Ya se ha dicho que el ferrocarril, su línea y sus estaciones, se convertirían nuevamente en una fuente de actividades que promoverían el desarrollo de la subregión con una estrategia distinta a la utilizada hace sesenta años pero, igual de efectiva: contar la historia, mostrar las obras de una época de gloria de la ingeniería antioqueña, recuperar la confianza y la apropiación de la población y darle visibilidad a sus características propias para generar un sentido de pertenencia y una defensa de la identidad regional. El turismo cultural permite mostrarse como es y darle un valor a la diferencia.

El ferrocarril, su trazado, lo que queda de sus rieles, sus viaductos, puentes y túneles, sus estaciones, la explotación del carbón, su producción cafetera, sus paisajes y formaciones naturales, su relación con el río Cauca y con otros ríos y quebradas de menor importancia, sus costumbres y la composición de su población, hacen del suroeste de Antioquia una región rica, que con un adecuado proceso de planificación puede convertirse incluso en una Provincia Administrativa y de Planificación, cuando supere el nivel de Asociación de Municipios, utilizando el Ferrocarril de Antioquia, como motor del desarrollo regional. .

La acogida que tiene la propuesta en cada ámbito en que se presenta, hace evidente que se puede intervenir la problemática regional con esfuerzos conjuntos que potencien la solución a problemas de movilidad, de acceso a la educación superior, de laborabilidad e ingresos de las familias, de valoración patrimonio y paisajes, entre otros.

La voluntad política necesaria para apoyar la implementación de trabajos conjuntos en beneficio de la comunidad, es un requisito para aplicar la herramienta de la Asociación de Municipios, y de la Provincia Administrativa y de Planificación PAP que permitiría la utilización de recursos de varios municipios en un proyecto de interés regional. La zona que recorre la línea del ferrocarril, desde la zona rural de Caldas hasta el Municipio de La Pintada, tiene un alto potencial de desarrollo de actividades recreativas con turismo cultural sostenible, que alienta la posibilidad de vincularlo con la recuperación de caminos patrimoniales y de las estaciones del ferrocarril, como equipamiento e infraestructura para el turismo cultural.

Mostrar a propios y extraños, la ubicación de la línea y las estaciones y a partir de allí, socializar las actividades que dieron pie a la construcción del ferrocarril y las que actualmente se realizan en las edificaciones declaradas de interés nacional, es una labor que requiere de permanente actualización, espacialización y recuperación, para involucrarlas con recorridos que se pueden realizar en diferentes medios de transporte según las condiciones del terreno.

Es posible, deseable y recomendable asumir el reto de recuperar las estaciones del Ferrocarril de Antioquia en esta línea y en todas las otras, para garantizar la valoración de la historia de nuestro departamento y establecer nuevas dinámicas territoriales donde otrora estuviera el mayor movimiento de productos y personas por el funcionamiento de un medio de transporte que le dio impulso al desarrollo del departamento.

BIBLIOGRAFÍA

Arrieta Neira, E. B. (2012). *Patrimoniar. El arte de caminar el patrimonio*. Ponencia presentada en el II Seminario de Caminería: Territorio, Caminos y Medio Ambiente. Universidad Nacional, Medellín, marzo 22 y 23.

_____. (2010). *De Estación en Estación. Una propuesta de conservación del patrimonio cultural para el desarrollo rural*. Ponencia presentada en el I Seminario-Taller Caminería y Sostenibilidad Ambiental. Medellín: Universidad Nacional, sede Medellín.

Arrieta Neira, E. B. et al. (2007). *Identificación de las potencialidades urbanas de las estaciones del Ferrocarril de Antioquia, en el tramo Medellín-La Pintada*. Grupo de investigación en estudios de ciudad, GIEC. Medellín: Corporación Universitaria Remington, Escuela de Artes y Diseño. 2007

Banco Interamericano de Desarrollo, BID. (1999). *Foro sobre Cultura y Desarrollo*. París, Francia.

Bravo Betancur, J. M. (1974). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Multigráficas Ltda.

Bravo Betancur, M. E. (2010). *Políticas culturales en Colombia*. En Compendio de políticas culturales. Bogotá: Ministerio de Cultura, República de Colombia.

_____. (2000). "Recorridos, recodos y nuevos caminos. Una mirada crítica a las políticas culturales regionales: el caso de Antioquia y Medellín, 1984-1995". En Martín-Barbero, J. López de La Roche, F. y Robledo, Á. (eds.), *Cultura y región*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia. En *Gaceta*, No. 48, enero de 2001-diciembre de 2002, Ministerio de Cultura.

Centro Interamericano de Fotointerpretación, C.I.A.F. (1983). *Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Estudio Ferrocarril Caldas-La Pintada. Fase 1. Informe Final*. Bogotá: Ministerio de Obras Públicas. República de Colombia. Serie 2. Investigación

- Constitución Política de Colombia. (1991). Bogotá: ECOE.
- Convenio Andrés Bello. (2000). *Legislación cultural de los países del Convenio*. Recuperado de <http://www.cab.int.co>
- _____. Ministerio de Cultura de Colombia. (2003). *Economía y cultura: una aproximación al impacto económico de las industrias culturales en Colombia*, Bogotá: CAB.
- Escobar, A., Álvarez, S. y Dagnino, E. (2001). *Política cultural y cultura política: una mirada sobre los movimientos sociales latinoamericanos*. Bogotá: Aguilar.
- Escobar, R., I. (2007). *Subregiones en Antioquia: Dinámicas y Transformaciones Recientes. Síntesis Técnica y Política. Libros I, II y III*. Convenio de investigación y extensión Gobernación de Antioquia, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, Facultad de Ciencias humanas y económicas. Recuperado de <http://planeacion.antioquia.gov.co/corporativo/publicaciones.html>
- Fernández, G., Guzmán Ramos, A. (2005). Desarrollo regional, turismo y rutas culturales. El caso del sudeste bonaerense. Argentina. *Revista del Foro CEIDIR* N°6 Año 2005. Consultoría en Turismo cultural y Patrimonio. Curso de extensión universitaria en consultoría turística. ULPGC España 2003.
- Fernández, G. Guzmán Ramos, A. *Turismo, Patrimonio Cultural y Desarrollo Sustentable*. Instituto de Geografía, Universidad Federal de Uberlandia UFU. Uberlandia, Brasil.
- Gobernación de Antioquia. Plan de Desarrollo Antioquia (2008-2011). Subsistemas de infraestructuras de relación. Subsistema urbano regional. Medellín: Gobernación de Antioquia.
- Gobernación de Antioquia. (2006). Plan Departamental de Cultura 2006-2020, *Antioquia en sus diversas voces*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Gulh, A. (2005). "La Comisión Corográfica y su lugar en la geografía moderna y contemporánea". En *Geografía física y política de la Confederación Granadina, Estado de Antioquia, antiguas provincias de Medellín, Antioquia y Córdoba*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Fondo Editorial Universidad Eafit.

- Instituto Colombiano de Cultura, COLCULTURA. (1990). Foro sobre cultura y Constituyente, Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.
- Latorre. G. (1924). *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia. Reseña histórica*. Transcripción virtual del libro original. Bogotá: Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Mahuth Tafur, J. (2009). *Cultura y Desarrollo: La Cultura como Finalidad del Desarrollo*. Bogotá D.C.: Universidad del Rosario.
- Martín-Barbero, J. (2002). “Políticas culturales de nación en tiempos de globalización (Memoria de la Cátedra Nacional de Políticas Culturales)”, *Gaceta*, 48, Enero 2001 – diciembre 2002. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- _____. (1999). “Tipología cultural”. Bogotá: Fundación Social.
- Medellín Becerra, J., Fajardo Rivera, D. (2005). *Diccionario de Colombia*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Mejía, J. L. (2000) “Economía y cultura: entre la realidad y los sueños”. En *Economía y cultura: la otra cara de la moneda*. Bogotá: CAB.
- Mena Lozano, Ú., Herrera, A. R. (1994). *Políticas culturales en Colombia: Discursos Estatales Y Prácticas Institucionales*. Bogotá: M Y H Editores.
- Ministerio de Cultura. República de Colombia. (2010). *Compendio de políticas culturales*. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Ministerio de Cultura de Colombia, OEI, CAB. (2003). “Un diálogo político cultural para la construcción colectiva de ciudadanía cultural”. En *Cooperación cultural euroamericana: II Campus Euroamericano de Cooperación Cultural*. Cartagena/Barcelona/Madrid: Fundación Interarts.
- Molina Londoño. L. F. (1998). *El Ferrocarril de Amagá, desarrollo de la ingeniería antioqueña*. Programa Historia Empresarial. Comfenalco Antioquia. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/3.htm>
- Normas de Quito. (1967). *Informe Final de la reunión sobre Conservación y Utilización de Monumentos y Lugares de Interés Histórico y Artístico*. Quito, Ecuador. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios ICOMOS. Centro de documentación Unesco-Icomos. <http://www.icomos.org/charters/quito.htm>

- Ochoa Gautier, A. M. (2003). *Entre los deseos y los derechos: un ensayo crítico sobre políticas culturales*. Bogotá: ICANH.
- Organización de Estados Americanos, OEA y Ministerio de Cultura de Colombia. (2003). Primera Reunión Interamericana de Ministros y Altas Autoridades de Cultura. Cartagena de Indias, Colombia: En http://www.oas.org/juridico/spanish/ag03/agres_1912.htm
- Orduz Duarte, A. (1980). *Pasado, presente y futuro de los ferrocarriles nacionales de Colombia*. Conferencia pronunciada en la Sociedad Colombiana de Ingenieros. Ferrocarriles Nacionales de Colombia.
- Ortega. A. (1923). *Ferrocarriles de Colombia*. Bogotá: Biblioteca de Historia Nacional. Imprenta Nacional.
- Plan de Desarrollo (2012-2015). Municipio de Fredonia, Antioquia. “Una alcaldía con calidad humana”, p. 18.
- Poveda Ramos, G. (1974). *Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Gráficas Vallejo.
- Presidencia de la República. (2002). Plan Nacional de Cultura 2001-2010, “Hacia la construcción de una ciudadanía democrática cultural”. Bogotá: Consejo Nacional de Cultura, Ministerio de Cultura.
- Rey, G. (2010). Las políticas culturales en Colombia: la progresiva transformación de sus comprensiones. En Ministerio de Cultura República de Colombia. *Compendio de políticas culturales*. Bogotá: Ministerio de Cultura. Imprenta Nacional de Colombia. Enero de 2010
- Sanabria Acevedo, A. (compilador). (2000). Ley General de Cultura (Ley 397 de 1997), Bogotá: Ministerio de Cultura. Imprenta Nacional de Colombia.
- Silva, R. (2005). *República Liberal: intelectuales y cultura popular*. Medellín: La Carreta.
- Tisnés J, R. M., Zapata Cuencar, H. (1980). *El Ferrocarril de Antioquia. Historia de una empresa heroica*. Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia.
- UNESCO. (1998). Cumbre intergubernamental sobre políticas culturales al servicio del desarrollo. Creación de la Unidad de políticas culturales.

Uribe de Hincapié, M. T. (2001) *Nación, Ciudadano y Soberano*. Corporación Región, Serie Pensamientos. Medellín, Junio de 2001.

CIBERGRAFÍA

Carta internacional sobre turismo cultural. En <http://www.icomos.org/tourism/tourism-sp.html>

Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural 1972. Recuperado de www.banrepublica.com.co, www.mincultura.gov.co

Convenio Andrés Bello. Recuperado de <http://www.cab.int.co>

Ferrocarriles de Colombia, Capítulo XIII. Biblioteca de Historia Nacional. Alfredo Ortega, Ingeniero Civil. Bogotá. Imprenta Nacional. 1923. Recuperado de http://www.archive.org/stream/ferrocarrilescol02orteuoft/ferrocarrilescol02orteuoft_djvu.txt

Jaramillo P., R. Artículo y fotografías en el periódico Vivir la UNAB. Recuperado de <http://www.antioquia.gov.co/noticias...carril981.html>

Listado de Bienes de Interés Cultural de la Nación. Recuperado de www.sinic.gov.co/SINIC/Bienes/

Ministerio de Cultura Colombia. Recuperado de <http://www.mincultura.gov.co>

Ministerio de Relaciones Exteriores Colombia. Recuperado de <http://www.minrelext.gov.co/wps/portal>

Molina Londoño, L. F. El ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la Ingeniería antioqueña. En Programa Historia Empresarial. Comfenalco Antioquia. Recuperado de www.banrepublica.com.co

Plan de Desarrollo Antioquia 2008-2011. Recuperado de <http://www.antioquia.gov.co/index.php/es/plan-de-desarrollo>

<http://www.letralia.com/195/0904estacion.htm>

http://www.grijalvo.com/PDSTIB/09_5_Plan_recuperacion_ferrocarril.htm

<http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-mad/22629-aranjuez-madrid-rehabilitacion-de-estacion-de-ferrocarril.html>

<http://www.farodevigo.es/portada-ourense/2010/11/01/ourense-recupera-seis-viejas-estaciones/486592.html>

http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias-ciudadania-ecuador/ir_a/ciudadania-informada/article//ciudadanos-imbaburen

http://www.ibarra.gob.ec/informativo/index.php?option=com_content&view=article&id=1559:estara-lista-la-recuperacion-de-la-estacion-de-ferrocarril-en-ibarra&catid=78:patrimonios-y-memoria&Itemid=421

<http://www.prensa.jcyl.es/ver/nota-de-prensa/la-junta-subvenciona-con-60-000-euros-la-recuperacion-de-la-antigua-estacion-del-ferrocarril-de-mazariegos-para-centro-de-usos-multiples>
<http://www.losandes.com.ar/notas/2011/5/29/turismo-comunitario-salta-570659.asp>
http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=36700&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
<http://www.teguste.es/content/view/799/5/>
<http://unab.edu.co/portal/page/portal/UNAB/Actualidad-UNAB/Desarrollo?codigonoticia=1701&envia=PRCO>
OEA: <http://scm.oas.org/doc>
OEI: <http://www.oei.es>
www.banrepublica.com.co
www.mincultura.gov.co
<http://planeacion.antioquia.gov.co/corporativo/publicaciones.html>
<http://www.summit-americas.org/declaracion%20presidentes-1967-span.htm>
www.mincultura.gov.co, Listado de Bienes de Interés Cultural de la Nación
<http://www.letralia.com/195/0904estacion.htm>
http://www.grijalvo.com/PDSTIB/09_5_Plan_recuperacion_ferrocarril.htm
<http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-mad/22629-aranjuez-madrid-rehabilitacion-de-estacion-de-ferrocarril.html>
<http://www.farodevigo.es/portada-ourense/2010/11/01/ourense-recupera-seis-viejas-estaciones/486592.html>
http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias-ciudadania-ecuador/ir_a/ciudadania-informada/article//ciudadanos-imbaburen
http://www.ibarra.gob.ec/informativo/index.php?option=com_content&view=article&id=1559:estara-lista-la-recuperacion-de-la-estacion-de-ferrocarril-en-ibarra&catid=78:patrimonios-y-memoria&Itemid=421
<http://www.prensa.jcyl.es/ver/nota-de-prensa/la-junta-subvenciona-con-60-000-euros-la-recuperacion-de-la-antigua-estacion-del-ferrocarril-de-mazariegos-para-centro-de-usos-multiples>
<http://www.losandes.com.ar/notas/2011/5/29/turismo-comunitario-salta-570659.asp>
UNESCO. Cumbre intergubernamental sobre políticas culturales al servicio del desarrollo, 1998 • Creación de la Unidad de políticas culturales. Recuperado de http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=36700&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
<http://www.unesco.org/new/es/mexico/work-areas/culture/world-heritage/>
<http://www.teguste.es/content/view/799/5/>
<http://unab.edu.co/portal/page/portal/UNAB/Actualidad-UNAB/Desarrollo?codigonoticia=1701&envia=PRCO>
<http://www.oei.es/cultura/culturamhmejia.htm>