



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE MEDELLÍN
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE PLANEACIÓN

ORGULLO UN — 145 años
Innovando

Esneida Beatríz Arrieta Neira.
Arquitecta, Especialista en Planeación Urbano Regional,
Candidata a Magister en Estudios Urbano Regionales.
Profesora Asociada Universidad Nacional de Colombia Sede
Medellín.



CIRCUITO PATRIMONIAL COMO ESTRATEGIA PARA LA VINCULACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL DE ASENTAMIENTOS CONSOLIDADOS ALREDEDOR DEL

ORGULLO UN — 145 años
Innovando

El caso de la subregión suroeste del Departamento de Antioquia, Colombia.

Mesa de Trabajo N° 7

¿Patrimonio y patrimonialización: dinámica de exclusión o inclusión social?



- ORGULLO UN — 145 años Innovando
1. Introducción
 2. Metodología
 2. Desarrollo del contenido
 3. Conclusiones y recomendaciones

1. INTRODUCCIÓN

Esta ponencia muestra los avances de la investigación, *Hacia la recuperación de las estaciones del ferrocarril de Antioquia. Entornos urbanos y circuito regional*, trabajo de grado para optar al título de Magister en Estudios Urbano Regionales en la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

Se desarrolla en tres momentos: el primero, ubica las estaciones, establece su uso y estado actual y su importancia para el desarrollo de los asentamientos; el segundo, analiza las políticas, planes y programas existentes para la valoración de ese patrimonio y el tercero, plantea un *Circuito de la memoria del ferrocarril de Antioquia*, que con apoyo en actividades de turismo cultural y sostenible, posibilite la inclusión de estas poblaciones al desarrollo regional.

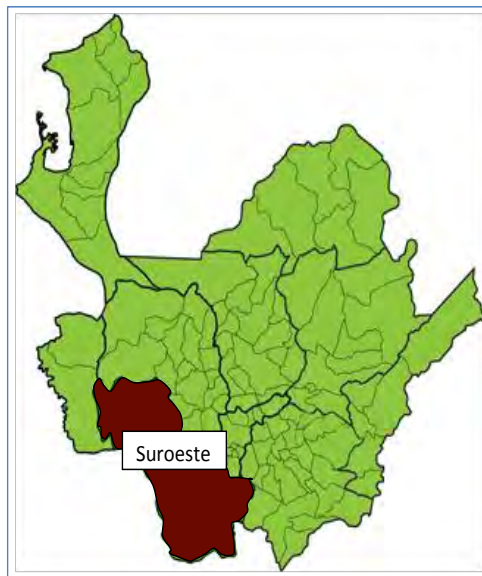
2. METODOLOGÍA

Estudio de caso. Método ampliamente utilizado en los estudios urbanos y locales y en la presentación de resultados de investigación de índole municipal (Arsaluz-2005). Permite utilizar varias fuentes de análisis, diferentes técnicas de obtención de información y su objeto de estudio puede ser una organización, un rol, una ciudad o un grupo de personas. Es un estudio empírico que investiga un fenómeno de la vida real dentro de su propio contexto (Yin-1994).

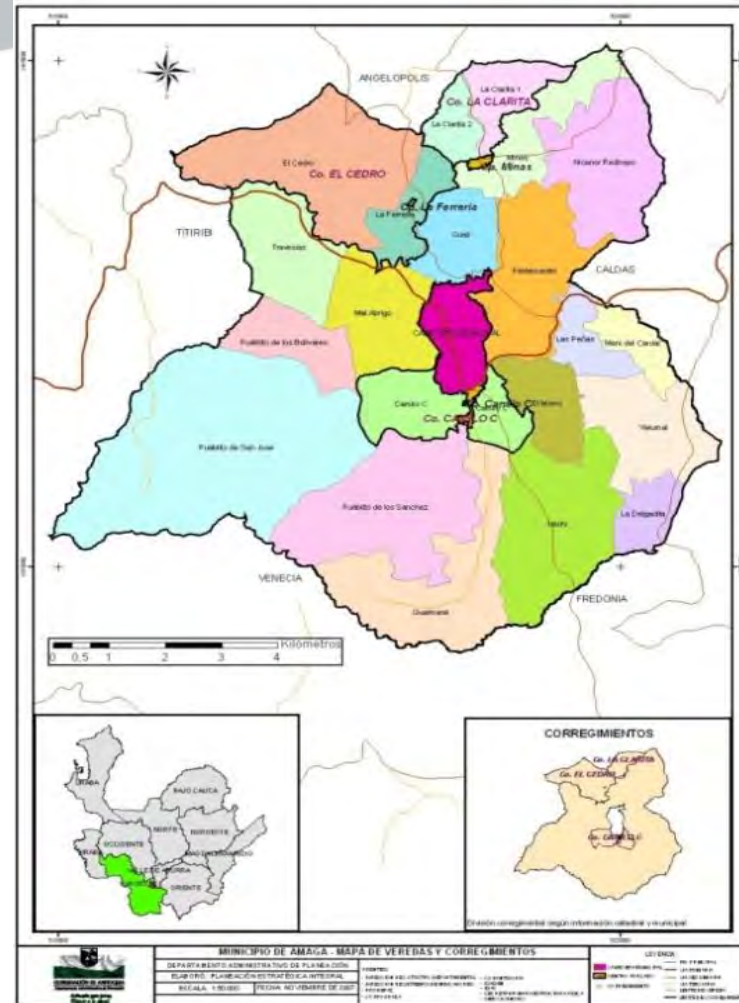
Actividades: Trabajo de campo, verificación cartográfica y georreferenciación, inventarios, registro de conversaciones con pobladores y funcionarios de los diferentes municipios y de las instituciones comprometidas con la conservación del patrimonio.

3. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 UBICACIÓN, USO Y ESTADO ACTUAL

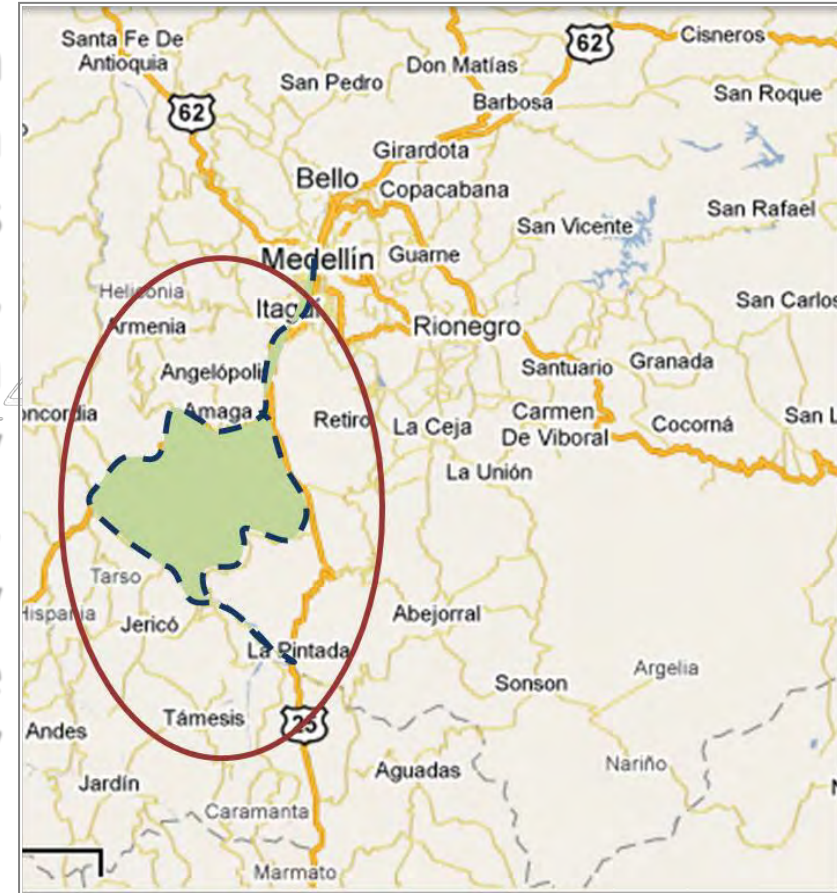


UN









3.1 UBICACIÓN, USO Y ESTADO ACTUAL






El Ferrocarril de Antioquia en la línea Medellín – La Pintada, contaba con 24 estaciones ubicadas en los municipios de Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta, Caldas (Área Metropolitana del Valle de Aburrá) y Angelópolis, Tarso, Santa Bárbara, Amagá, Fredonia, La Pintada y Venecia (Suroeste), construidas entre 1889 (Estación Angelópolis) y 1937 (Nave Sur de la Estación Medellín).



3.1 UBICACIÓN, USO Y ESTADO ACTUAL

Municipio	Ubicación	Nombre	Uso actual	Fecha de construcción	Observaciones	Aspecto
Amagá		Estación Minas	Residencial y comercial*		Muy intervenida con divisiones y adecuaciones para vivienda y comercio. Difícil de establecer el área completa del lote, por invasiones en la parte posterior. Conecta con Amagá y Angelópolis, por transporte público desde Amagá.	
		Estación La Quebra	Residencial **	No registra **	Muy intervenida con divisiones y adecuaciones para uso residencial. Verificación hecha en trabajo de campo realizado en el año 2009.	
		Estación Salinas	Residencial **	1.914	Muy intervenida con divisiones y adecuaciones para uso residencial. Verificación hecha en trabajo de campo realizado en el año 2009. Compuesta por varias edificaciones, las cuales se encuentran utilizadas con vivienda y comercio, al servicio de la comunidad. Existe un transporte público desde Caldas, de baja frecuencia y poca calidad. Verificación hecha en trabajo de campo realizado en el año 2009.	
	Corregimiento Camilo C. Restrepo	Estación Camilo C. Restrepo	Residencial*	1.924	Conjunto patrimonial compuesto por 5 edificaciones, todas actualmente con uso residencial.	
		Estación Nicanor Restrepo	Residencial **	1.914	Muy difícil el acceso porque el abandono de la vía es total. Funciona como vivienda y comercio. Su estado de conservación es aceptable, tiene pocas subdivisiones aunque el uso de restaurante le obliga a ciertas adecuaciones.	
		Estación Piedecuesta	Residencial*	1.914	Conjunto patrimonial compuesto por dos edificaciones, una invadida por población de la zona y la estación propiamente dicha, de "propiedad" de la empresa Agrosan, actualmente en proceso de ampliación, impidiendo el libre tránsito entre esta estación y la estación Camilo C. Restrepo. Salvando el obstáculo de esta ampliación -inexistente hasta hace 2 años- es posible seguir el trazado del ferrocarril usando los puentes existentes sobre las quebradas y completar el recorrido hasta las estaciones Jonás y Palomos, pasando por el viaducto del Angel, sobre la quebrada Sinifaná.	

3.1 UBICACIÓN, USO Y ESTADO ACTUAL

Fredonia		Estación Jonás	Jardín infantil comunitario *	1.924	En muy buenas condiciones. La comunidad se encarga del mantenimiento del edificio y el uso como Jardín infantil garantiza la apropiación de los habitantes.	
	Corregimiento Palomos	Estación Palomos	Residencial*	No registra **	Una de las edificaciones fue objeto de una intervención por parte de la Gobernación de Antioquia que le recortó la parte posterior y la recuperó como una copia de la existente pero, el espacio público que se esperaba recuperara y las otras edificaciones, se encuentran en el mismo estado de abandono.	
Jericó		Estación Puente Igle	Residencial*	1.929	Las edificaciones que hacen parte del conjunto de la estación, son cuatro y están ocupadas con vivienda. Algunas se conservan mejor que otras pero, el abandono es total, aunque el asentamiento ubicado en su entorno, paralelo a la carrilera y al río, podría beneficiarse de actividades comunitarias que allí se realizaran, igual que con la generación de espacio público de calidad.	
La Pintada		Estación Alejandro López	Casa de la Cultura y Biblioteca municipal*	1.932	En muy buenas condiciones aunque en su entorno se incrementan las construcciones en el borde del río, que se levantan en altura y obstaculizan su vista, desde el otro lado del río. En una parte de ella, funciona la sede de la Casa de la Cultura, lo que le garantiza una ocupación constante por personas de todas las edades aunque, carece de un tratamiento adecuado de espacio público.	
Venecia		Estación San Julián	Residencial **	1.924	Se desconoce su ubicación.	
		Estación Venecia	No registra **	No registra **	Se desconoce su ubicación.	
	Cgto Bolombolo	Estación Bolombolo	Biblioteca comunitaria	1.928	Sostenida y con algún mantenimiento realizado por el personal de la Policía Nacional. En Octubre de 2011 se encontraba ocupada por los damnificados del invierno. Es una edificación de gran tamaño, con muchas posibilidades de adecuación para convertirla en un centro comunitario integral. Carece de un tratamiento adecuado del espacio público y está totalmente tapada por las viviendas ubicadas frente a ella y contra el río y por los locales comerciales ubicados sobre la vía troncal.	
		Estación Tulio Ospina	Residencial **	1.928	Se desconoce su ubicación.	

* Verificado con trabajo de campo realizado en el año 2011

** Información tomada de la tabla de bienes de interés cultural de la nación, Ministerio de Cultura.

3.2 POLÍTICAS, PLANES Y PROGRAMAS DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL

3.2.1 En el ámbito internacional.

La UNESCO, el BID y otros tantos organismos tienen planes y programas que promueven la identificación, valoración y protección patrimonial, infraestructura, inmuebles, costumbres, paisajes, entre otros, partiendo de la formulación de proyectos por parte de los entes territoriales, entidades y/o comunidades interesadas.

La participación de las comunidades beneficiarias, garantiza la creación de redes y la identificación de nuevos usos para los elementos patrimoniales, como estrategia de inclusión en las dinámicas de desarrollo local.

3.2 POLÍTICAS, PLANES Y PROGRAMAS DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL

3.2.2 En el ámbito nacional.

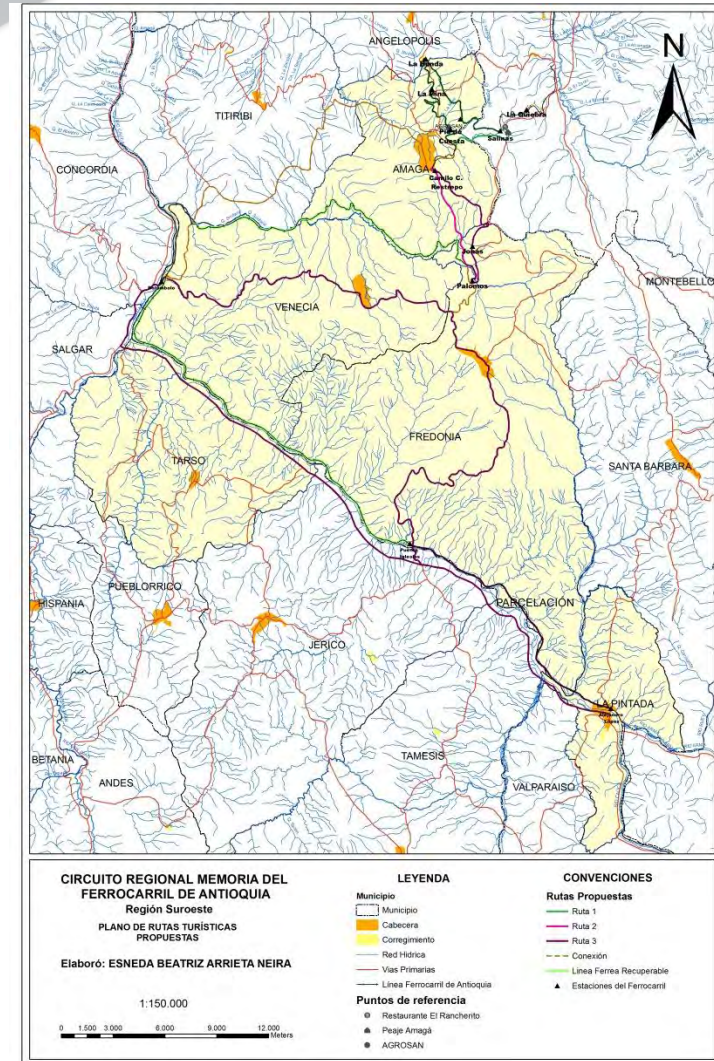
Existen políticas culturales formuladas desde algunos Ministerios como los de Cultura y Comercio, para potenciar la protección del patrimonio y el turismo rural y cultural. Sin embargo, su aplicación e implementación, está supeditada a la gestión que se realice desde las diferentes entidades territoriales desde sus planes de gobierno y directrices de ordenación del territorio.

La valoración del patrimonio arquitectónico y cultural, requiere del planteamiento de alternativas posibles y sostenibles en el tiempo: Desarrollo sostenible, turismo cultural, recuperación de caminos antiguos, entre otras.

3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Las zonas de mayor producción de carbón en Antioquia, estuvieron unidas por el ferrocarril.

Vincularlas nuevamente al desarrollo regional con un nuevo significado, complementaría las rutas turísticas existentes (Ruta del Café, del Carbón y de la Arriería) y recuperaría el trazado del ferrocarril, las estaciones y sus edificaciones complementarias y los caminos existentes entre ellas.

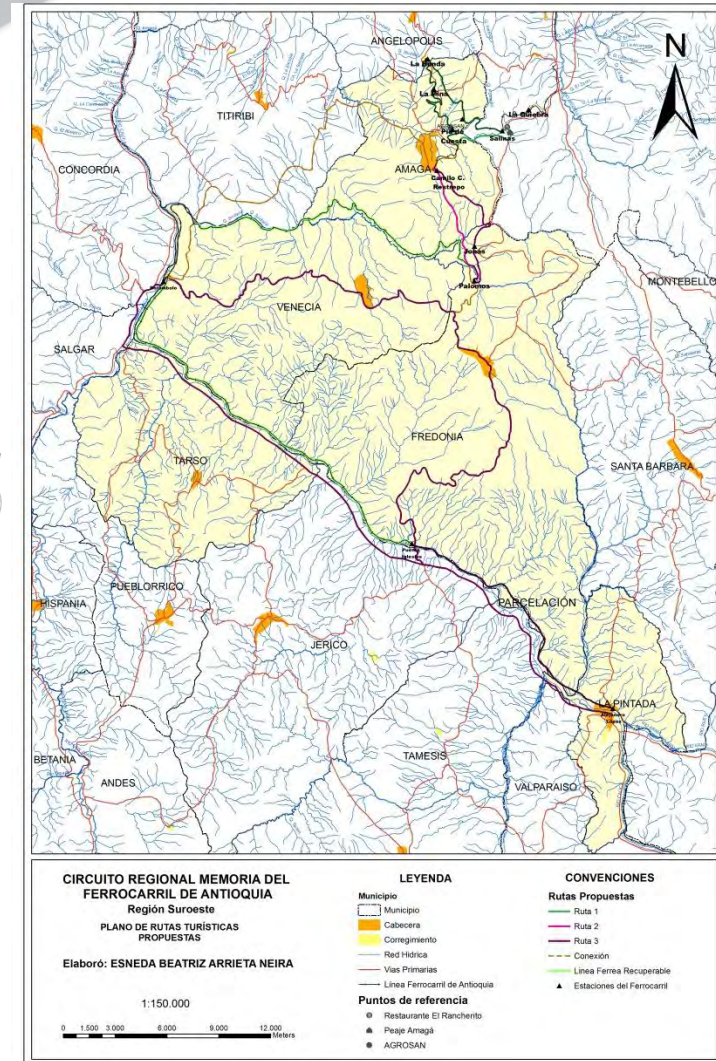


3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

En el suroeste de Antioquia, existen municipios como Ciudad Bolívar, Jardín, Urrao, La Pintada y Jericó, muy visitados por los amantes del patrimonio arquitectónico, urbano y cultural.

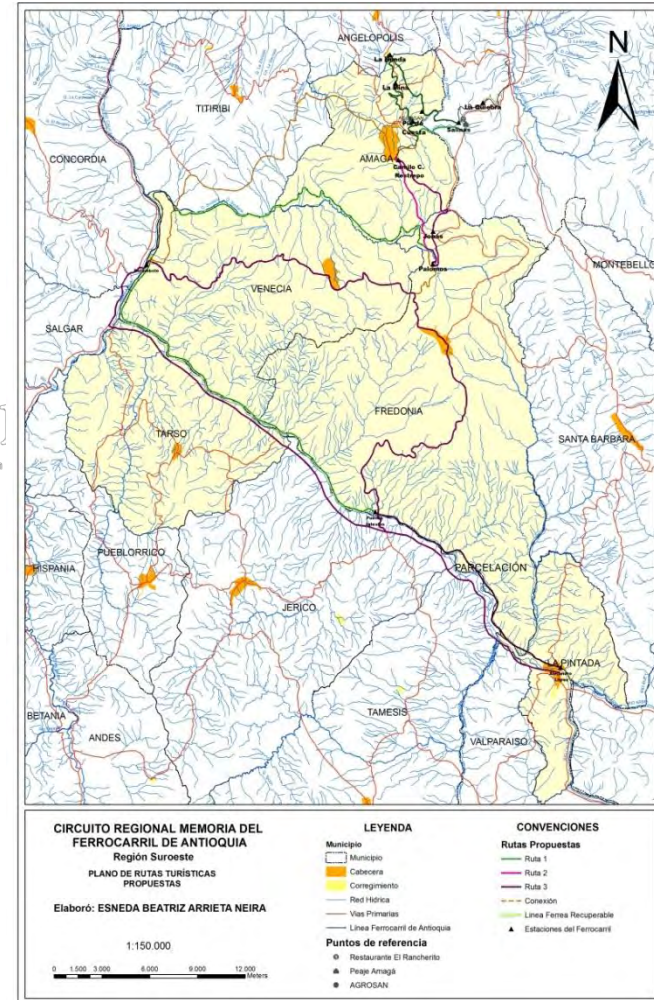
ORGULLO UN — 145

Otro grupo de municipios como Andes, Concordia, Fredonia, Amagá, Támesis, Santa Bárbara, Titiribí y Venecia, son los de mayor dinámica comercial, en un alto porcentaje, generado por la producción de café y Carbón.

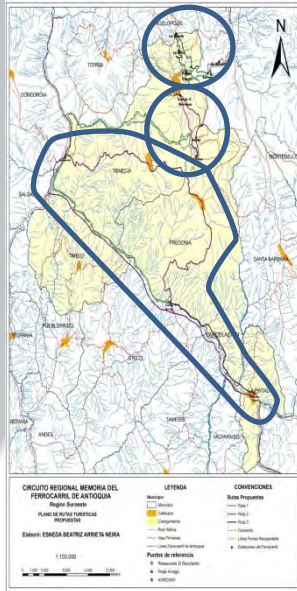


3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

La existencia de alrededor de 280 minas en la cuenca de la Sinifaná (Amagá, Angelópolis, Titiribí, Heliconia, Fredonia y Venecia) y de geoformas importantes para la región y los visitantes (Cerro Tusa, Cerro Bravo, Cerro de Corcovado y el Alto del Romeral), permiten proponer “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”. Plan de desarrollo 2004-2007 Antioquia un hogar para la vida

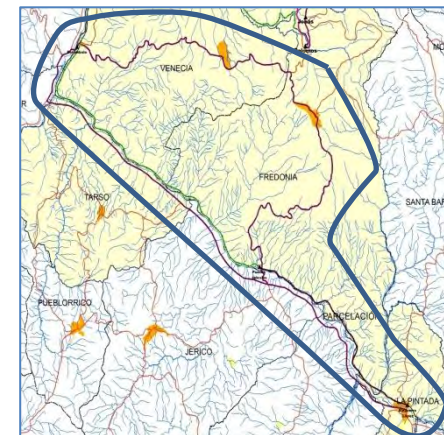
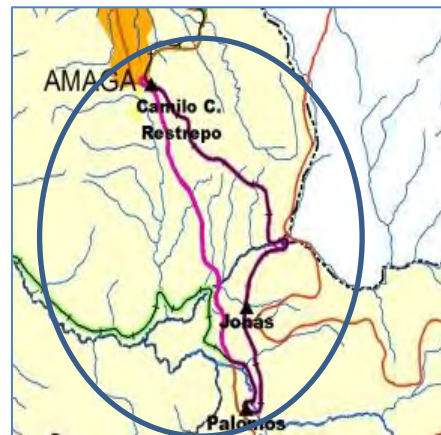


3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA



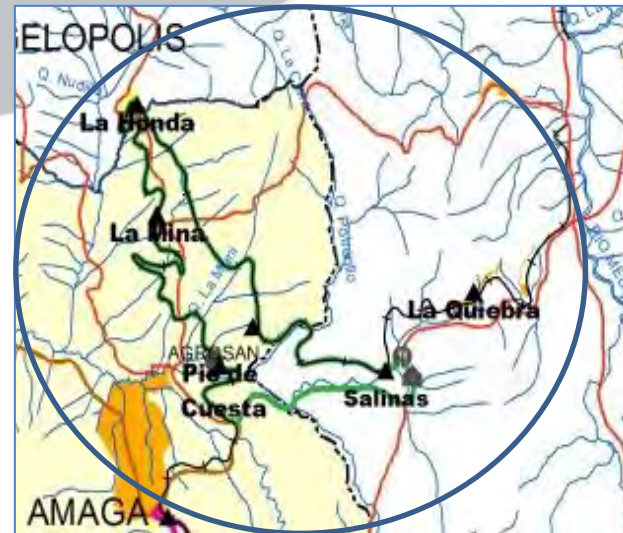
El circuito combina iniciativas de protección de inmuebles y sectores patrimoniales, la recuperación de caminos antiguos y el desarrollo de programas de turismo cultural.

Se divide en tres microcircuitos llamados Amagá-Angelópolis, Amagá-Fredonia y Pintada-Bolombolo, que se pueden recorrer en un día, usando diferentes medios de transporte.



3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

La actividad de extracción de carbón, ofrece la posibilidad de recuperar y potenciar la zona con la construcción de una especie de centro cultural, en la Estación Angelópolis, en el cual se muestre el procedimiento de extracción y transformación del recurso natural, usando una mina de carbón abandonada pero, con óptimas condiciones de seguridad.



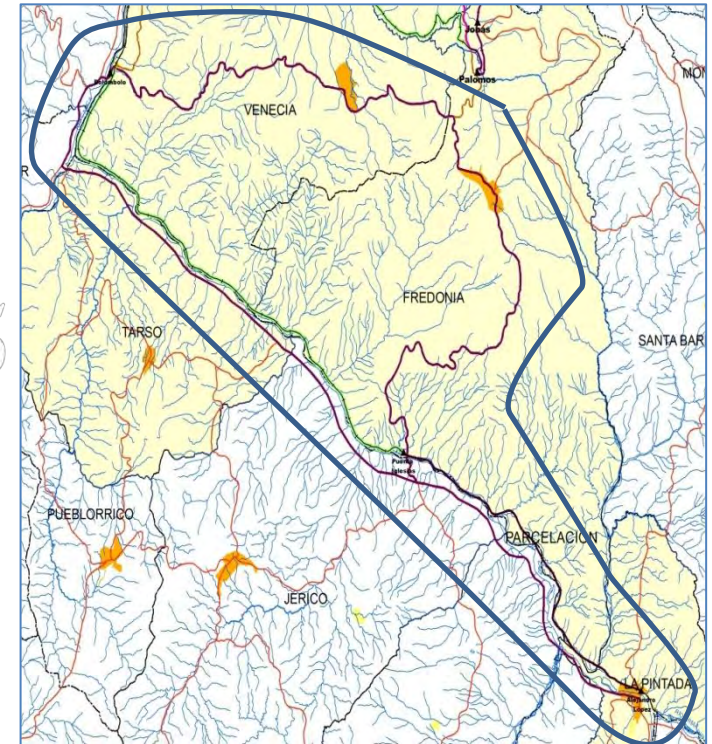
Microcircuito
Amagá
Angelópolis.



Microcircuito
Amagá Fredonia.

3.3 PROPUESTA DE CIRCUITO DE LA MEMORIA DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Otro grupo de estaciones están vinculadas al río Cauca y permiten el desarrollo turístico relacionado con los deportes acuáticos (Bolombolo, Puente Iglesias, Tarso y La Pintada).— La navegabilidad del río, se potenciarían con la recuperación de las estaciones, vinculándolas a actividades productivas complementarias de un turismo cultural, recreativo y sostenible.



Microcircuito La Pintada_Bolombolo.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

La protección del patrimonio cultural está desligada del ordenamiento y de la planificación urbana y rural, generando ausencia de programas y proyectos culturales en los presupuestos municipales.

ORGULLO UN — 145 años

La posibilidad de usar los nuevos esquemas asociativos que ofrece la LOOT, genera expectativa con la asociación de municipios con intereses comunes que pueden desarrollar el circuito turístico y destinar presupuesto de manera coordinada para la recuperación de las estaciones del ferrocarril, los caminos que las unen y las condiciones ambientales, sociales y económicas necesarias para dinamizar las poblaciones asentadas en su entorno.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.2 RECOMENDACIONES

Ampliar la declaratoria de las estaciones como Bienes de Interés de la Nación, para que cobije los asentamientos en el entorno de ellas y los conjuntos completos de edificaciones, de manera que se protejan como centros poblados.

Establecer un área de influencia de los conjuntos de las estaciones, con una normatividad clara y aplicable de manera conjunta por todos los municipios involucrados.

Revisar los proyectos que tienen algunos entes territoriales, para evitar intervenciones desafortunadas, mal planeadas o mal ejecutadas.

Realizar un estudio de las condiciones de tenencia de las edificaciones para plantear su recuperación con fines culturales, recreativos y turísticos.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

ORGULLO UN — 145 años
Innovando

MAYOR INFORMACIÓN

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Arquitectura

Escuela de Medios de Representación

Teléfonos (574) 4309488-08-16

Correo electrónico: ebarrietan@unal.edu.co

ORGULLO UN — 145 años
Innovando