Culturas

PLAN DE TRABAJO Y CRONOGRAMA

Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes



PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, Octubre de 2024

Contenido

1. Introducción.
- 1.1 La industrialización y el Magdalena
- 1.2 Ferrocarril y el rio

2. Los ferrocarriles en Colombia. Economía, Industria, Movimiento Obrero, Cultura
- 2.1 Inicios.
- 2.2 Las primeras Lineas.
- 2.3 Separación de Panamá.
- 2.4 Esplendor o edad de Oro.
- 2.5 Decadencia y Caída.
- 2.6 Liquidación de ferrocarriles Nacionales.

3. Las Locomotoras en Colombia.
- 3.1 P.C Dewhurst y La Estándar Colombia.
- 3.2 Ingeniería Colombiana.

4. Las 12 locomotoras.
- 4.1 Neiva. Centrales 128 / Girardot 72.
- 4.2 Flandes.
  - 4.2.1 Dorada 10 / 11.
  - 4.2.2 Norte 1a. 7.
  - 4.2.3 Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Anibal Jaramillo".
- 4.3 Girardot. Centrales 89 / Girardot 29 / 48.
- 4.4 La Dorada. Railway Co.70 / Dorada 14.
- 4.5 Manizales.
  - 4.5.1 Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga.
  - 4.5 2 Ambalema-Ibagué 2.
  - 4.5.3 Pacífico 66 / 87.
- 4.6 Puerto Berrío. Amagá 10, "Camilo C. Restrepo" Antióquia 50.
- 4.7 Barrancabermeja. Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27.
- 4.8 Barranquilla. Dorada 4 / Centrales 1 Doña Helena.

5. Conclusiones

6. Bibliografía

1. Introducción

La construcción de los ferrocarriles del siglo XIX en el territorio colombiano no solo como un proyecto de desarrollo económico, sino como un símbolo de la modernidad. Los ferrocarriles y la locomotora son un profundo icono del progreso en la nación colombiana. La locomotora no solo carga a cuestas cargas de productos hacia el exterior, carga los sueños de una nación decimonónica que ve en ese proyecto no solo un ingreso a la economía global sino una muestra de la civilización de la nación colombiana. Los ferrocarriles van a ser un proyecto de construcción del Estado-Nación que más de treinta años después de la desaparición de Ferrocarriles Nacionales, la palabra “locomotora” sigue siendo usada como la metáfora de algún proyecto productivo que llena de esperanza al país.

Para este estudio que busca esclarecer la historia de un primer conjunto de 12 locomotoras consideradas BIC de la nación, asociadas al rio magdalena. Aunque existe una amplia bibliografía sobre la historia de los ferrocarriles en Colombia desde diferentes aspectos económicos, de ingeniería para la construcción de sus vías y de patrimonio arquitectónico sobre las bellezas de sus estaciones y por supuesto sus locomotoras. La historiografía tradicional específica sobre las locomotoras en Colombia se centra principalmente en los estudios de Gustavo Arias de Greiff La Mula de Hierro 1984 y La Segunda Mula 2006, el texto del año 2016 de María Isabel Gómez y María Mercedes Ladrón de Guevara Las Locomotoras A Vapor. Un patrimonio a recuperar como activo de la memoria y algunos escritos sobre la vida y obra del ingeniero ingles P.C Dewhurst, hasta el momento no se había tenido la necesidad de construir un relato histórico individual sobre las locomotoras, no solo durante su vida útil, contexto nacional e internacional de su fabricación, historia de la marca, sino también cuando comenzaron el proceso de monumentalización al comenzar a ser exhibidas en espacio público y la construcción de memoria histórica y urbana a partir del bien mueble.

El enfoque territorial sobre el rio magdalena sumado al trabajo de campo realizado y la multiplicidad de fuentes escritas tanto primarias como secundarias, historiografía regional, sumado a fotografías, audios, videos e historia oral, hace que se tenga la necesidad de tener una multiplicidad de miradas que permitan la comprensión de la relación entre las locomotoras como elemento simbólico que permite hablar de la industrialización, la creación del movimiento obrero en Colombia y la terrible historia ambiental del río.

1.1. La industrialización y el Magdalena

La dificultad de la topografía colombiana, cuando aún no empezaba a ponerse ni siquiera el primer riel en el territorio nacional ya era un motivo de imaginación de los viajeros europeos y americanos que se encontraban en el territorio nacional a mediados de siglo XIX. En un contexto como lo anotaría Francisco Ortega, sobre el texto de Issac Holton "En un período de continua experimentación política, en el que los dirigentes y pensadores granadinos luchaban por transformar las estructuras del país, la vida cuotidiana seguía siendo la misma que había sido durante siglos"[1]. Holton un viajero americano durante su estadía escribe en uno de sus viajes sobre la dificultad de la topografía y a su vez la confianza en el ingenio humano en un futuro promisorio al servicio del tren.

> "Tuve la impresión de que el camino nos llevaba a un sitio por donde era muy difícil atravesarlos, pero nunca he sabido de un paso fácil para entrar a la Sabana. Sin embargo, habrá que encontrarlo el día que se construya un ferrocarril, a menos que el maquinista le enseñe a la locomotora a trepar como hormiga y a saltar como grillo"[2]

[1] Holton, *La Nueva Granada : Veinte Meses En Los Andes*. P. 3 El libro de Holton reviste especial interés histórico porque describe las condiciones sociales y económicas de la Nueva Granada a comienzos de la década de 1850, período que algunos historiadores —Nieto Arteta y Luis Ospina Vásquez, entre otros— han señalado como uno de los más importantes en la historia del país.Holton llegó a la Nueva Granada por interés primordial de estudiar la flora tropical. Pero hombre de múltiples intereses y observador cuidadoso, describe con simpatía, humor y objetividad su viaje desde la Costa Atlántica a Bogotá y de allí hasta el Valle del Cauca donde permaneció varios meses. Por sus reseñas de la vida en Bogotá y sus alrededores y la del Valle del Cauca, el libro se convierte en un complemento muy importante de otras obras básicas para el estudio sociológico de la realidad del país a mediados del siglo XIX.

[2] Holton. P. 75

El proceso de creación y fortalecimiento de la nación colombiana durante la segunda mitad del siglo XIX, en medio de dos formas absolutamente diferentes de concebir la nación colombiana como lo fue, El Radicalismo liberal entre 1863 a 1881 y la Regeneración desde 1881 hasta la guerra de los mil días.

Los liberales radicales abogaban por reformas progresistas, descentralización y la separación de la Iglesia y el Estado. Buscaban modernizar el país y empoderar a la ciudadanía. Su visión se alineaba con la creciente necesidad de mejorar la conectividad interna y externa. Los ferrocarriles, en su opinión, eran esenciales para unir regiones distantes y facilitar el transporte de mercancías y personas. Los conservadores regeneradores, por otro lado, promovieron una visión más tradicional y centralizada. Buscaban restaurar valores conservadores y garantizar la estabilidad del país. A pesar de sus críticas, también reconocieron la relevancia de la industria ferroviaria como herramienta para el desarrollo económico y la cohesión nacional.

> "No mui tarde, ellos nos habrán familiarizado con el uso de las máquinas, que multiplican las fuerzas, economizan tiempos i brazos, i dan precisión a los trabajos; habrán hermoseado nuestras ciudades con elegantes edificios; habrán lavado los torrentes i los ríos con puentes colgantes o de piedra; habrán multiplicado los pozos artesianos, mejorado la navegación en nuestra grande arteria, hecho navegables otros ríos, convertido nuestras sendas en caminos, i por último, a la largan cruzarán de rieles nuestro suelo i por ellos las locomotoras llevarán los productos de nuestro comercio i nuestra industria, i nos traerán el bienestar i la abundancia, la civilización i la riqueza…"Diario Oficial Estados Unidos de Colombia, Bogotá, núm. 3330, 18 de diciembre de 1874, p. 2368"[3]

En medio de la crisis política y económica del siglo XIX ambos proyectos políticos coincidieron en la importancia de la industria ferroviaria incluso antes de que el país lograra la inserción dentro de la economía internacional como un país agroexportador con la consolidación del café como principal

[3] Diario Oficial Estados Unidos de Colombia, Bogotá, núm. 3330, 18 de diciembre de 1874, p. 2368

producto, el cual dinamizara de una forma importante la primera e incipiente etapa de industrialización del país en el siglo XIX.

> "Ayudó a fundar la avanzada legislación que allí existe: y ha sostenido con todo valor' muchas cuestiones públicas importantes, como construcción del ferrocarril central por el centro de Boyacá; leyes de manos muertas, extinción de monasterios, abolición de diezmos y primicias, y otras que le granjearon en otro tiempo el odio de todo el clero y el fanatismo."[4]

Principalmente la necesidad de mejorar la conectividad del interior del país con sus puertos para ello se comienza el fortalecimiento de la infraestructura portuaria sobre el río Magdalena y por supuesto el emblema más representativo de las naciones en proceso de industrialización. El tren.

> "A lo largo del siglo XIX, la práctica asociativa fue pensada y propuesta como una fórmula de progreso. Las asociaciones, como lo daba a entender Adriano Páez, estaban llamadas a jugar un papel clave dentro de los propósitos de reforma de la sociedad: "Asociémonos y haremos obras útiles, que un solo individuo es impotente para realizar. La asociación, y sólo ella, nos dará ferrocarriles, bibliotecas, hospitales, escuelas y los demás beneficios de la civilización moderna"[5]
>
> "La llegada del ferrocarril y del barco a vapor significan el ingreso de nuestro país a una ola tardía de la era de las revoluciones industriales y el inicio de un proceso de transferencia de tecnología, venida bajo la forma de teodolitos, cadenas de agrimensura, locomotoras, material rodante, calderas de vapor, máquinas-herramienta, etc. De otra parte, el sistema ferroviario requiere complejas formas de administración de los hombres, de los recursos, del trabajo y del tiempo, apareciendo allí las primeras empresas modernas del país, de modo que la introducción de estructuras organizacionales y de

[4] Flórez et al., *Corona de Honor, Que La República y La Amistad Dedican Al Señor Don Temístocles Tejada, Eminente Poeta Americano*.
[5] Jaramillo, "El Movimiento Educativo En Los Estados Unidos de Colombia, 1863-1886. Una Mirada a Través de La Participación de Las Asociaciones Voluntarias."

> artefactos técnicos, en el proceso de adaptarse, modifican nuestra naturaleza, cultura y sociedad."[6]

Ambos partidos coincidieron en que el ferrocarril simbolizaba el progreso y la modernidad. Representaba la transformación de Colombia hacia una nación industrializada. Además, la mejora de la infraestructura portuaria a lo largo del río Magdalena complementó esta visión, facilitando la conexión entre el interior del país y los puertos. Así, mientras los políticos debatían y desataban las diferentes guerras civiles, el sonido de los trenes resonaba en todo el territorio, marcando una etapa crucial en la construcción de la identidad colombiana.

En las décadas anteriores al estallido de la Guerra de los Mil Días, el ferrocarril se erigió como un símbolo poderoso en Colombia. Tanto liberales como conservadores coincidieron en su valor: representaba el progreso, la modernidad y la transformación de una nación que anhelaba industrializarse. Mientras los políticos se enzarzaban en disputas partidistas y desataban guerras civiles, el sonido inconfundible de las locomotoras resonaba en todo el territorio. Los rieles se extendían desde las montañas hasta los puertos fluviales del Magdalena, conectando regiones y marcando una etapa crucial en la construcción de la identidad colombiana. Sin embargo, bajo esta aparente armonía, se gestaba una tensión latente que desembocaría en un conflicto devastador.

> "Paz y ferrocarriles que lo demás es pura charlatanería" había advertido el líder de la Regeneración, Rafael Núñez: dos guerras civiles y una pequeña y desconectada red ferrocarrilera, tendida para cubrir necesidades específicas del comercio exterior, es el resultado que se aprecia en 1899, en vísperas de la Guerra de tres años (1899-1902)."[7]

En ese contexto, la pequeña y desconectada red ferroviaria, tendida para cubrir necesidades específicas del comercio exterior, reflejaba tanto los anhelos de progreso como las limitaciones de una Colombia fragmentada. Los puertos fluviales a lo largo del río Magdalena, aunque mejorados, no

[6] Mejía Sanabria, "Ferrocarriles Colombianos En El Siglo XIX. Inicio de Una Mentalidad Moderna y Tecnológica En El País."
[7] Palacios Rozo, "La Fragmentacion Regional de Las Clases Dominantes En Colombia : Una Perspectiva Historica."

lograban una integración plena. Las regiones seguían aisladas, y la retórica política chocaba con la realidad de un sistema férreo débil y con una corrupción que unos viajeros suizos describirían en uno de sus viajes en 1910.

> "Vemos con sorpresa, al borde del camino, una locomotora oxidada, escondida en medio de una rica vegetación: es todo lo que queda de un inicio de una carrilera que debía unir a Honda con Bogotá. Esta línea de tren fue iniciada hace unos treinta años, pero con apenas 4 o 5 km construidos, la compañía quebró fraudulentamente, engulléndose importantes subvenciones del Estado. Como sucede con frecuencia en Colombia, desde los primeros golpes de la pica, se habían hecho traer a grandes costos locomotoras y vagones que jamás serían utilizados y cuyas carcasas vemos expuestas a la intemperie a lo largo del camino"

La nación colombiana no se concibe sin el Magdalena por ende toda la nación es una metáfora del río, no se puede pensar la nación sin tener en cuenta su principal arteria. Cuando llego la industrialización no podía ser que por otro sitio que por el Magdalena. Los cambios en el siglo XIX en cuanto a la industrialización creaban un ambiente en el que se sentía la llegada de la modernidad, generando una especie de quiebre con la nación colonial al menos en los espacios urbanos y periurbanos decimonónicos, un símbolo de que la sociedad colombiana estaba cambiando.

> "El río magdalena no solo es la principal arteria del país; es la razón por la que Colombia existe como nación. Es el surco de vida que permitió a los colombianos establecerse en una tierra montañosa, que bien puede ser el lugar más complejo de todo el planeta desde el punto de vista geográfico".[8]

Esta nación que le debe su existencia misma al Magdalena comenzaría la modernidad por su misma arteria cargada de los últimos desarrollos tecnológicos, ruedas Pelton, telégrafos, maquinas

[8] Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.

fotográficas, relojes cada vez más precisos y pequeños, nuevos modelos educativos, los periódicos anuncian todo el tiempo los avances en todas las áreas de la ciencia.

> "Numerosos artículos tratan de la industria del algodón, de las armas, de las comunicaciones (ferrocarril y telegrafía) así como de agricultura. Los temas de actualidad dominan; la revista permite a sus lectores seguir los adelantos de las ciencias que las Academias sancionan."[9]

Las locomotoras a vapor en Colombia jugaron un papel fundamental en la industrialización del país, estrechamente ligada al río Magdalena. Este importante afluente no solo fue una arteria vital para el transporte de bienes y personas, sino también un catalizador para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, que permitió el avance de las comunicaciones y el comercio. Estos avances de la época no solo simbolizan un avance técnico sino también un cambio en la concepción del tiempo y el espacio en la Colombia del siglo XIX. Esta expansión ferroviaria facilitó el acceso a mercados más amplios y fomentó el desarrollo económico, transformando la forma en que se movían los productos y las personas por el territorio colombiano. La llegada de la luz eléctrica y el desarrollo del transporte público urbano, como el tranvía iniciado en 1884, son ejemplos de cómo la industrialización y la modernización se manifestaron en diversos aspectos de la vida cotidiana. La introducción de estas innovaciones, junto con la influencia de ideas estéticas modernistas en la literatura y la arquitectura, representaba una nueva era de progreso y transformación en Colombia. Figuras literarias como José Asunción Silva y edificaciones emblemáticas como el Teatro Municipal y la iglesia de Lourdes en Chapinero destacaban cómo la sociedad colombiana abrazaba los tiempos modernos

> "En esta última, la concepción de los "tiempos modernos" se materializaba, por ejemplo, en el transporte público urbano (el tranvía iniciado en 1884), la luz eléctrica (inaugurada desde 1889), la llegada de las primeras locomotoras del Ferrocarril de la Sabana (1889) y del Ferrocarril del Norte (1890) o en las ideas estéticas modernistas tanto en la

[9] Sablonniere, "El Correo de Ultramar (1842-1886) y La Ciencia : Entre Labor Educativa y Propaganda Política."

> literatura –con la pluma fundamental de José Asunción Silva– como en la arquitectura, con construcciones como el Teatro Municipal (1890), la iglesia de Lourdes en Chapinero (1892), los Pasajes Rivas y Hernández (entre 1890 y 1893), el Teatro Nacional (1894)"[10]

Durante el período que abarcó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, Colombia operaba bajo un esquema federativo. En este contexto, la infraestructura ferroviaria experimentó un crecimiento significativo. Cada Estado tenía sus propios intereses particulares, pero compartían una necesidad común: establecer vías de comunicación con el mundo exterior para fortalecer su comercio. Los ferrocarriles se convirtieron en el medio clave para lograr esta conexión, permitiendo que las mercancías fluyeran desde el interior hacia los puertos marítimos.

> "Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior"[11].

No solo los ingenieros y estadistas compartían la visión de un futuro transformado por los ferrocarriles y la navegación fluvial en Colombia. Escritores como José Asunción Silva también se sumaron a esta perspectiva. En sus textos, vislumbraba un país donde:

> "Para atraer esa inmigración civilizada, colosales steamers de compañías subvencionadas por el Gobierno con sumas que permitan reducir a un mínimum, suprimir casi el costo del pasaje, cruzarán el Atlántico e irán a recoger a los tripulantes, ansiosos de nueva vida, en los puertos de la vieja Europa, de donde el hambre los arroja, en los del Japón y China, países desbordantes de población hambreada (…) emigrarán ansiosos de una patria nueva, para no sentir en las espaldas el látigo inglés que los flagela… Monstruosas fábricas donde aquellos infelices encuentren trabajo y pan

[10] González Escobar, *DEL ALARIFE AL ARQUITECTO. El Saber Hacer y El Pensar La Arquitectura En Colombia*. P.134
[11] Nieto, "El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País."

> nublarán en ese entonces con el humo denso de sus chimeneas el azul profundo de los cielos que cobijan nuestros paisajes tropicales; vibrará en los llanos el grito metálico de las locomotoras que cruzan los rieles comunicando las ciudades y los pueblecillos nacidos donde quince años antes fueron las estaciones de madera tosca (…) blancos y rápidos vapores que anulen las distancias y lleven al mar los cargamentos de frutos y convertidos estos en oro en los mercados del mundo, volverán a la tierra que los produjo a multiplicar, en progresión geométrica, sus fuerzas gigantescas"[12]

1.2 El ferrocarril y el río

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los ferrocarriles en Colombia surgieron como una respuesta a la necesidad de conectar los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos. Inspirados por las naciones desarrolladas de Europa y Estados Unidos, estadistas, ingenieros y empresarios buscaban anudar la economía nacional al mercado mundial.

> "Durante la segunda mitad del siglo XIX, el país asumió un modelo que identificó el desarrollo económico con el comercio exterior. Esta decisión de política económica implicó la necesidad de vincular las regiones productoras de artículos exportables con el resto del mundo, de tal manera que se lograra una conexión entre el interior del país con los puertos marítimos, en la mayoría de los casos con la construcción de un ferrocarril que conectara con el río Magdalena" [13]

En paralelo, se planteó la necesidad de una red multimodal que conectara los puertos fluviales en las zonas navegables del río más importantes del país, y por ende el río Magdalena continuo su desempeñó como arteria económica ahora en medio del inicio de la industrialización en Colombia, lo

[12] Silva, *De Sobremesa*.
[13] Correa, "El Río Magdalena y Sus Ferrocarriles."

que generaría que, a lo largo de su curso, surgieran nuevos puertos estratégicos, como Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot y Barrancabermeja.

> "Dos. conectarse, a través de una red multimodal, con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país principalmente el Magdalena. Dentro de esta lógica, el río Magdalena revalida su importancia histórica como eje de penetración en el esquema colonial y ve una serie de grandes cambios en su recorrido obviamente, la aparición de nuevos puertos que respondían a esa lógica de manejo del territorio: Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot,." [14]

El río Magdalena, con su imponente cauce, se convirtió en el hilo conductor de la historia colombiana. Su papel como eje de penetración en el esquema colonial persistió a lo largo del tiempo, pero también experimentó transformaciones significativas. La lógica de conectarse con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país, principalmente el Magdalena, impulsó una serie de cambios. Nuevos puertos surgieron en su recorrido,

> "Así, el río y los ferrocarriles se constituyeron en una amplia red de comunicación que articuló a las regiones exportadoras con el mundo y entre ellas. Para comienzos del siglo XX, los ferrocarriles de Bolívar, Antioquia, Santa Marta, Puerto Wilches, Cartagena, Girardot-Bogotá, Honda-La Dorada, entre otros, llegaban al río Magdalena y permitían un tránsito de mercancía entre Colombia y el mundo."[15]

A medida que el siglo XIX llegaba a su fin, el río Magdalena y los ferrocarriles se entrelazaron para formar una vasta red de comunicación. Esta intrincada malla conectó las regiones exportadoras de Colombia con el mundo exterior y, al mismo tiempo, entre sí convergían hacia el río Magdalena, permitiendo un flujo constante de mercancías entre el interior del país y los puertos marítimos. La

[14] Nieto, "El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País."
[15] Correa, "El Río Magdalena y Sus Ferrocarriles."

visión de un país moderno e industrializado se materializaba en los rieles que cruzaban montañas y valles, mientras el río Magdalena se convertía en la arteria vital que conectaba estas redes ferroviarias con el comercio global.

> "En 1910 entra en servicio la línea completa del Ferrocarril de Girardot, cuya construcción había comenzado un cuarto de siglo atrás. El puerto de Girardot desplaza a La Mesa y a Fusagasugá como centro económico, y se convierte en el «polo urbano» del Tequendama y de todo el Sumapaz. El puente sobre el río Magdalena consolida su papel de centro de distribución para una extendida comarca del Tolima central y del Huila. Sus pulsaciones se aceleran. Se establecen casas de comercio, trilladoras y exportadores de café."[16]

En 1910, el Ferrocarril de Girardot finalmente completó su línea, culminando un proceso que había comenzado un cuarto de siglo atrás. Este logro no solo marcó un hito en la infraestructura ferroviaria, sino también transformó el panorama económico y social de Girardot. El puerto de la ciudad, antes eclipsado por La Mesa y Fusagasugá, emergió como el "polo urbano" del Tequendama y del extenso Sumapaz. El puente sobre el río Magdalena, ahora consolidado como centro de distribución, conectaba una vasta comarca que abarcaba el Tolima central y el Huila. Las pulsaciones de Girardot se aceleraron: las casas de comercio, las trilladoras y los exportadores de café se establecieron en sus calles, impulsados por la creciente demanda. Pero no solo la economía se transformaba; la población también crecía rápidamente. Estibadores, braceros, obreros ferroviarios, capataces y marineros de las empresas de transporte fluvial encontraron empleo en esta ciudad en auge. Junto a ellos, surgieron tenderos, pequeños comerciantes y artesanos, todos contribuyendo al vibrante tejido social de Girardot.

> "La población de Girardot crece rápidamente: al 3,4% entre 1870-1905 y al 4,6% entre 1905-1938; aparecen nuevas ocupaciones: estibadores, braceros, obreros ferroviarios,

[16] Palacios Rozo, "TIERRA Y SOCIEDAD EN LA REGION DE BOGOTÁ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX."

> capataces y marineros de las empresas de transporte fluvial; obreros y escogedores de las grandes trilladoras; con este grupo que ingresa al mercado de trabajo se multiplican los tenderos, pequeños comerciantes y artesanos."[17]

La línea férrea que se extiende hacia el sur va modificando todos los municipios por donde se va construyendo, va modificando su cotidianidad, la línea que se distribuye hacia el sur va a ser fundamental para el desarrollo de los departamentos de Tolima y Huila

> "La Ley 30 de 1914 dispone la construcción de un ferrocarril, el cual se compondrá de cuatro secciones, a saber: SECCIÓN TOLIMA- HUILA. Extensión en kilómetros: el tramo aprovechable y ya construido del ferrocarril del Tolima tiene veinte (20) ; del Espinal a Purificación tendrá próximamente veintiocho (28); de ésta a Natagaima, veinticinco (25); de aquí a Neiva, setenta y cinco (75); lo que da un total de ciento cuarenta y ocho (148) kilómetros. En su mayor parte atravesará llanuras limpias, sólo cruzará tres ríos importantes por su anchura y caudal (el Saldaña, el Luisa y el Chenche). Las demás corrientes exigen únicamente puentes de menor categoría. El caudaloso Magdalena podría dominarlo la locomotora en uno de los estrechamientos con bases sólidas llamados Golondrinas y Balandrillas. Con fundamento se calcula que el valor kilométrico no excederá de $16,000 oro; al estar terminado, se emplearán cinco horas de Girardot a Neiva. SECCIÓN NEIVA-GUADALUPE: tendrá próximamente 120 kilometros y la tercera parte llano limpio; su costo no excederá de $18,000 oro, en sus porciones problemáticas. Las únicas obras de arte importantes serán los puentes sobre los ríos Neiva y Ceibas, y acaso un túnel corto para llegar al valle de La Viciosa, el que remontará después para dirigirse a cruzar la montaña oriental."[18]

[17] Palacios Rozo.
[18] Gobierno de Colombia, *Libro Azul de Colombia, Historia Condensada de La República. Artículos Especiales Sobre El Comercio, Agricultura y Riqueza Mineral, Basados En Las Estadísticas Oficiales*.

La llegada del tren suscita un crecimiento económico de toda la región pero que esconde una terrible depredación ambiental. La creación de los leñateros, los cuales son lugares en los que tanto barcos a vapor como locomotoras van alimentar sus calderas con miles de hectáreas de bosques, estos lugares estaban distribuidos a lo largo de la rivera del Rio Magdalena. Esta se podría considerar como una de las primeras, si no la primera de las catástrofes ambientales en Colombia durante su historia republicana.

> "La locomotora, caldeada con madera como los barcos, debe detenerse con alguna frecuencia para renovar su provisión de combustible. Instalados confortablemente en nuestro lindo vagón de primera clase, nos hallamos disfrutando nuestro viaje cuando, bruscamente, nos detenemos en medio de un pantano. Con mucha pena, comprendemos que ha habido un accidente y nos vemos obligados a transbordar. Al bajar del tren, constatamos que el talud de la carrilera se derrumbó en dos tramos bastante largos como consecuencia de una tormenta; este tipo de accidentes, que se producen con alguna frecuencia, pone a prueba la seguridad de la línea."[19]

Durante los siglos XIX y XX, las locomotoras a vapor se convirtieron en símbolos de progreso y conectividad. Sin embargo, su funcionamiento tenía un alto costo ambiental. La madera, principal fuente de combustible, se agotaba rápidamente. Las locomotoras debían detenerse con frecuencia para reabastecerse, y los bosques sufrían una explotación desmedida. Los recursos forestales, que habían sido abundantes, se vieron amenazados por la voracidad de las máquinas. La paradoja era evidente: mientras los rieles unían ciudades y regiones, también dejaban un rastro de devastación ecológica. La necesidad de encontrar fuentes de energía más sostenibles se volvía apremiante, pero la dependencia de la madera persistió durante décadas.

> "Inicialmente requiere de la naturaleza para habilitar vías fluviales, marítimas y terrestres que le permitan el tejido de redes. Luego, construye ferrocarriles, tranvías, metros y

[19] Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.

autobuses para fortalecer estas. Posteriormente se requiere de aeropuertos y rutas aéreas"[20]

2.0 Los ferrocarriles en Colombia. Economía, Industria, Movimiento Obrero y Cultura.

Los ferrocarriles han dejado una huella significativa en la economía colombiana a lo largo de su historia. Aunque inicialmente se asociaron con la expansión de la producción cafetera, su impacto fue mucho más amplio.

> "En la cuenca del Magdalena viven cuatro de cada cinco colombianos. Es la fuente del ochenta por ciento de la riqueza económica del país, el motor de su economía, el rio que nutre de electricidad y luz las grandes ciudades." [21]

La construcción de vías férreas permitió la conexión entre ciudades, regiones y puertos, facilitando el transporte de mercancías y estimulando la industrialización.

> "Colombia sería uno de los países más felices de la tierra, con sólo que nos diéramos cuenta de nuestra felicidad. [...]Veo un peligro serio en la impaciencia que se ha apoderado de algunos espíritus por que lleguemos de un salto a ser millonarios, a decuplicar nuestras rentas, a ver nuestro territorio cruzado por ferrocarriles, y a decuplicar también nuestra población trayendo los sobrantes de otras regiones."[22]

La expansión de la red ferroviaria en Colombia estuvo estrechamente ligada al proceso de industrialización. Durante el gobierno del General Rafael Reyes, se promovió el proteccionismo

[20] Rivas Ardila, "Ciudad Negada y Revolución Urbana Bogotá XXI, En La Urbanización Planetaria."
[21] Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.
[22] Martínez, *El Nacionalismo Cosmopolita, La Referencia Europea En La Construccion Nacional En Colombia, 1845-1900*.

aduanero y se incentivó la creación de empresas que demandaban mano de obra. Estas compañías, junto con la construcción de vías, contribuyeron al desarrollo económico del país

> "Mientras estuve en Colombia tuve la fortuna de establecer estrechos contactos comerciales y personales no sólo con el Presidente Núñez, sino también con el Vicepresidente Caro, a cuyo cargo están confiadas las funciones ejecutivas del gobierno; Ministro de Obras Públicas Goenaga, así como con otros miembros del Gabinete y funcionarios subordinados, y no dudo en declarar mi absoluta creencia en la buena fe de Colombia en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales hasta el límite máximo de sus facultades. Ningún extranjero respetable debe tener el menor temor a este respecto, siempre que cumpla dentro de límites razonables su parte del compromiso; Además, me siento justificado al decir que el actual gobierno de Colombia es especialmente amigable con las empresas y el capital estadounidenses, y les dará la bienvenida con gusto y les brindará el más completo aliento."[23]

El surgimiento de los movimientos obreros en Colombia se relaciona con la expansión de la producción cafetera y la demanda de mano de obra para satisfacer las necesidades de las empresas ferroviarias. A comienzos del siglo XX, los trabajadores ferroviarios se convirtieron en el núcleo del movimiento obrero.

> " cuando ya el pueblo se había transformado en un campamento de casas de madera con techos de cinc, poblado por forasteros que llegaban de medio mundo en el tren, no sólo en los asientos y plataformas, sino hasta en el techo de los vagones."[24]

> "Una parte de este dinero se asignó al Banco de la Republica y al Banco Agrícola Hipotecario, otra parte a la construcción de ferrocarriles y vías. Sumado a esto, las

[23] M'CONNICO, "Railroad Matters in Colombia."
[24] García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

> exportaciones de café siguieron aumentando. A pesar de la "danza de los millones" la pobreza de muchos colombianos era patente, lo que llevó a que cada vez se fortalecieran más los movimientos obreros y se incrementaran las huelgas"[25]

La música carrilera, también conocida como música de cantina o simplemente popular, tiene sus raíces en las regiones de Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío y el Norte del Valle en Colombia. Su nombre evoca los antiguos trenes que recorrían el país, llevando consigo no solo mercancías, sino también melodías. "

> ""Como el Misisipi su reflejo del norte, el Magdalena es a un mismo tiempo corredor de comercio y fuente de cultura; es el manantial del que nacen la música, la literatura, la poesía y las plegarias de Colombia."[26]

Con la llegada de la industrialización en el siglo XIX, la prostitución se convirtió en un fenómeno cada vez más visible y problemático en las ciudades en expansión. La migración masiva hacia los centros urbanos en busca de empleo y mejores oportunidades económicas llevó a un aumento significativo en la demanda de servicios sexuales. Las mujeres, muchas de ellas desplazadas por la mecanización de la agricultura y la falta de oportunidades laborales, encontraron en la prostitución una forma de subsistencia. Este fenómeno no solo reflejaba las desigualdades de género y económicas de la época, sino que también estaba estrechamente vinculado a los cambios sociales y económicos provocados por la industrialización

> "Pronto se abrieron burdeles en Panamá para satisfacer las demandas de los inmigrantes que se dirigían a California. Hombres norteamericanos. Como ha demostrado McGuinness (2008), los magnates estadounidenses pronto construyeron el primer ferrocarril transcontinental a través del istmo, lo que redujo el tiempo y el dinero

[25] Pérez Robles, "Inmorales, Injuriosos y Subversivos: La Prensa Liberal y Socialista Censurada Durante La Hegemonía Conservadora (1886-1930)."
[26] Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.

> que los viajeros gastaron en Panamá y, como resultado, las trabajadoras sexuales experimentaron la contratación del personal local."[27]

La llegada de numerosos inmigrantes en busca de nuevas oportunidades económicas transformó rápidamente la vida en Panamá. La construcción del primer ferrocarril transcontinental, financiada por empresarios estadounidenses, tuvo un impacto significativo en la economía local. Este desarrollo redujo el tiempo y los costos de viaje, lo que afectó a varios sectores, incluyendo el comercio y los servicios. En medio de estos cambios, la industria del entretenimiento y el sexo también se adaptó a las nuevas circunstancias, reflejando la complejidad y la capacidad de adaptación de la sociedad panameña ante la modernización y la industrialización.

> " Para los forasteros que llegaban sin amor, convirtieron la calle de las cariñosas matronas de Francia en un pueblo más extenso que el otro, y un miércoles de gloria llevaron un tren cargado de putas inverosímiles, hembras babilónicas adiestradas en recursos inmemoriales, y provistas de toda clase de ungüentos y dispositivos para estimular a los inermes despabilar a los tímidos, saciar a los voraces, exaltar a los modestos escarmentar a los múltiples y corregir a los solitarios" [28]

2.0 Las primeras líneas

2.1 Inicios.

"No fue fácil tarea, que se ejecutara en corto tiempo, la que nos impusimos al emprender el estudio histórico de cada una de las empresas férreas del país, no solamente de las que funcionan en él, sino de aquellas en proyecto, que, aun cuando han fracasado, sirven como antecedentes que dan a conocer los esfuerzos que se han hecho en toda época, por implantarlas en el territorio colombiano."[29]

[27] Kinsie, "Sex Work on the Isthmus of Panama."
[28] García Márquez, *Cien Años de Soledad*.
[29] Ortega, *Ferrocarriles Colombianos. Resumen Historico*.

"Tan sólo la ciudad de Cúcuta ha sabido abrirse paso por medio de un ferrocarril a la parte ya navegable del Zulia, y Antioquia está realizando actualmente con sus propios brazos y sus propias rentas, la obra gigantesca de construirse cuarenta leguas de vía férrea hacia el Magdalena. Todas las demás obras ejecutadas, el ferrocarril del Cauca al Pacífico, el de Girardot, el de Santa Marta al Magdalena, y el de La Dorada, el de Cartagena a Calamar han sido obtenidos con las rentas nacionales y por medio de contratos, en lo general, ruinosos y mal o nada estudiados."[30]

2.2 Las Primeras Líneas.

"en busca de datos, una revisión cuidadosa de la colección de leyes nacionales; del Diario Oficial, desde su origen en 1860; de las Memorias presentadas al Congreso por los diferentes Despachos administrativos; de las ordenanzas expedidas por las Asambleas Departamentales, y de todas las publicaciones que pudieran servirnos para el objeto que nos proponíamos. Después de nueve años de permanencia en el Ministerio, tuvimos la satisfacción de terminar la labor, que comprende la segunda parte de esta obra, y posteriormente hemos tenido oportunidad de conocer, personalmente, la mayor parte de las líneas férreas del país, por visitas que, ya con carácter oficial, otras como particular, les hemos hecho. Abrumados en un principio por la magnitud de la tarea, tuvimos el honor de ser animados a continuarla por nuestro lamentado amigo y superior jerárquico en el Ministerio, señor Modesto Garcés, y por el señor Enrique Morales, decano del Cuerpo de Ingenieros." [31]

Panamá

"La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril, toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post- grancolombiana expide una ley sobre ferrocarriles

[30] Camacho Roldán, *Mis Memorias, Tomo II*.
[31] Ortega, *Ferrocarriles Colombianos. Resumen Historico*.

donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contrata la construcción del llamado "Ferrocarril de Panama"[32]

"numerosos "barones", "empresarios" y "embajadores" (que en realidad sólo eran aventureros) a proponer al gobierno neogranadino la construcción de un ferrocarril interoceánico en Panamá. Es una historia de intrigas, ingenuidades, frustraciones y -quizá - uno que otro soborno, que duró catorce años. Finalmente, en 1850 se firmó el contrato entre la Nación y la Panama Railroad Company para que ésta construyera y operara el esperado ferrocarril. El contrato estaba lleno de ventajas para la empresa extranjera. En ese mismo año comenzó la obra en la costa del Atlántico, donde hoy está la ciudad de Colón" [33]

"la Panama Railroad Co. fue una de las empresas más rentables de su momento y reflejó de manera clara los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos, no sólo frente a América Latina sino frente a sus competidores más fuertes en la región, Francia, Inglaterra y España. La empresa se configuró como uno de los monopolios de transporte más importantes de la época y significó uno de los recursos fiscales más apreciados por el gobierno colombiano"[34]

"Ha pasado como un proverbio que el ferrocarril de Panamá ha costado una vida de hombre por cada travesaño puesto en el camino. Esta es una exageración evidente, por que este hecho supondria la muerte de más de setenta mil obreros; pero es cierto que la Compañía no ha juzgado conveniente publicar, y probablemente ni aun sabe, el número de aquellos que han muerto á su servicio."[35]

"Si la vista y el olfato tienen allí tantos elementos de satisfacción y de recreo, no los tiene menos el oído: desde el eterno guirigay de todas las lenguas y de todos los dialectos, hasta el grito del vendedor, el juramento, la amenaza y la interjección más o menos enérgica de todos los idiomas y de todas las

[32] Nieto, "El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País."
[33] Poveda, "El Primer Ferrocarril En Colombia."
[34] Correa Restrepo, "Inversión Extranjera y Construcción de Ferrocarriles En Colombia: The Panama Railroad Co. (1850-1903)."
[35] Reclus, *Viaje a La Sierra de Santa Marta*.

religiones, forman un conjunto diabólico, que atormenta y aturde completamente al que no esté acostumbrado a aquel ruido inaguantable; y si a esto se agrega el rechinar de los carros y de las carretillas de mano, en que se transportan equipajes y mercancías, y el continuo ir y venir de las locomotoras que cruzan constantemente con vagones o sin ellos por los cuatro ramales paralelos de la vía férrea, que parten del muelle y siguen por toda la calle principal, lanzando agudos silbidos, y agitando siempre una campana, que suena acompasadamente como si tocara a muerte; podrá formarse una idea de lo que es aquella moderna Babilonia "[36]

Sabanilla – Barranquilla

> "No teniendo la barra mas de un metro de profundidad, todas las producciones de las provincias ribereñas, el tabaco, la corteza de quina, el café, deben depositarse arriba de la embocadura en los almacenes de Barranquilla para ser transportados de alli trabajosamente por estrechos canales hasta el puerto de Sabanilla, donde se vuelven a cargar a bordo de embarcaciones que calen menos de de cuatro metros de agua. Cuando la República neogranadina sea mas rica y emprendedora y se ocupe de la mejora de este puerto… Seria relativamente mas fácil construir un ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla"[37]

> "Bajo este esquema, el Ferrocarril de Bolívar, llamado así por ser gestionado por el entonces Estado de Bolívar, fue el primero en construirse y darse al servicio. Proyectado para fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión, se inicia en 1868 y se da al servicio en 1871 hasta el sitio llamado Puerto Salgar, en la bahía de Sabanilla. Ante la identificación de un mejor sitio para el desembarque, posteriormente se amplía la línea hasta Puerto Belillo y nuevamente se extiende la línea hasta Cupino, actual Puerto Colombia. Para mayor eficiencia de las operaciones comerciales, se construyó adicionalmente un muelle que entra aproximadamente 1 km al mar proyectado

[36] Gutiérrez de Alba, *Impresiones de Un Viaje a América – Tomo XI*.
[37] Reclus, *Viaje a La Sierra de Santa Marta*.

inicialmente en madera, hasta donde llegaban los trenes para el cargue y descargue de embarcaciones de alto bordo (1893). Tras algunos tropiezos, la obra fue realizada por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien resultaría una pieza clave en las decisiones sobre el desarrollo de la red férrea en Colombia."[38]

"El Estado Soberano de Bolívar estaba constituido por la suma de los territorios de los actuales departamentos (de hoy, en 1999) de Atlántico, Bolívar, Sucre y Córdoba. Su capital política era Cartagena. En 1865 el gobierno de ese Estado Soberano, que también incluía a Barranquilla y a Sabanilla, decidió construir un ferrocarril entre estas últimas localidades, con el fin de facilitar y abaratar el transbordo de los barcos de mar a los vapores de río y viceversa. Pero ese Estado (o cualquiera otro en Colombia) no tenía los medios económicos, técnicos y administrativos para emprender esa obra que, en su momento, representaba una de las expresiones más avanzadas de la tecnología internacional. Por eso hubo de contratar su proyecto y su construcción a dos acaudalados hombres de negocios barranquilleros, reconocidos por su participación notoria en la economía y en la política del Estado, los señores Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno Collante. Estos formaron una sociedad, solicitaron el contrato y lo firmaron." [39]

"Los buques atracan en el extremo de un muelle que tiene una longitud de 1 km, construido en 1893 por la compañía del ferrocarril de Barranquilla. Este muelle ha contribuido de manera importante al desarrollo de la ciudad, pues antes de su construcción, no se podía llegar a la costa sino en pequeñas embarcaciones, lo cual era desfavorable para el comercio."[40]

Ferrocarril Girardot

[38] Nieto, "El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País."
[39] Poveda, "El Primer Ferrocarril En Colombia."
[40] Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*. P.93



EL HERALDO

5 CENTAVOS FUNDADO EN 1889 NÚMERO 799



HECHOS DIVERSOS

Ferrocarril de Girardot— En Londres se acaba de constituír legalmente una Compañía Constructora y Explotadora del Ferrocarril de Girardot, con un capital de £ 90,000.

"El programa de gobierno de Rafael Reyes promueve y desa- rrolla muchos cambios en el país, se ocupa de la instrucción pública, especialmente del sector trabajador y recupera las re- laciones con Venezuela. Su programa político se caracteriza por ser centralista, aumenta la participación del estado en la economía, impulsa el financiamiento estatal para la inversión publica en caminos y carreteras crea el ministerio de obras públicas y promueve el ferrocarril de Girardot."[41]

La dorada

> "Nuestro tren carece de lujo y confort; se compone de un vulgar vagón de balasto y de una locomotora que lo empuja. A modo de asientos, ¡solo tenemos los bultos que contienen la correspondencia de Bogotá y remplazan con pocas ventajas los confortables asientos de los vagones de 1ª clase para los que habíamos recibido los tiquetes Descendemos a toda velocidad el valle del río Bogotá, y aunque a nuestro vagón le falta el confort, podemos admirar a nuestras anchas, por todos los lados a la vez, el paisaje que corre ante nuestros ojos. Mientras rodamos en la ancha llanura, detrás nuestro la última cadena de los Andes orientales, la Cordillera de Subia, desaparece poco a poco a lo lejos Sentimos que estamos de nuevo en las regiones tórridas (alt.

[41] Guzman Bejarano, "Rafael Reyes Prieto, El Rosario y La Primera Paz Del Siglo XX."

cerca de 400 m), pues el calor es sofocante. Aunque vamos a toda velocidad sobre la vía en línea recta, la temperatura tomada al termómetro es de 33 ºC, ¡mientras que nuestros primitivos asientos se han recalentado a 49,5 ºC!"[42]

Antioquia

"Puerto Berrío (alt. 143 m) es un pueblo cuya única importancia es la de ser el terminal de la carrilera que llegará algún día a Medellín. Como en todo el valle del Magdalena, la población comprende negros, indios y zambos. Llegando a Puerto Berrío, llama la atención el aspecto de los indios que se encuentran allí: es el tipo antioqueño que volveremos a mencionar y que difiere de aquel de los Andes orientales"[43]

"A la hora exacta, cosa notable, el tren sale de Puerto Berrío hacia los Andes centrales. En primer lugar, la línea atraviesa el valle del Magdalena con sus pozos y sus pantanos que dieron tanto quehacer a los ingenieros durante la construcción de la vía férrea, y luego remonta el valle del río Malena hasta Pavas. Este trayecto es notorio por las fabulosas selvas que atravesamos; los árboles gigantes están recubiertos por una rica vegetación epifita. Sobre las gruesas ramas, cerca al tronco, vemos con frecuencia nidos de termitas conectados al suelo por una especie de túnel de tierra, lo cual permite a estos inteligentes animales, circular sin ser incomodados por la luz."

"El ferrocarril de Antioquia, iniciado en 1878, tiene hoy 105 km terminados, lo que representa más o menos la mitad de la línea total. La parte más difícil está aún por hacer, y es la que atraviesa una de las ramificaciones de los Andes cen- trales, separando el valle del río Nus del valle del río Porce en el que se encuentra Medellín, la ciudad más importante de Antioquia. Hasta ahora, Colombia no cuenta sino con quince líneas de tren, de una longitud total de 950 km. Estas líneas, cuya longitud varía de 16 a 100 km, son poco importantes pues no están conectadas entre sí."

[42] Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.
[43] Gómez Gutiérrez.

Pacifico

"Poco a poco iba llegando la época del transporte mecanizado, y la transformación de la vida en el país. Los caminos de herradura iban ensanchándose para dar paso a los novedosos vehículos de motor; y las locomotoras que salían de Buenaventura con su cargamento de artículos extranjeros casi todos de procedencia protestante recorrían estrepitosamente la llanura anunciando el advenimiento de una nueva era. Esto también influiría en el progreso de la evangelización, pues las visitas a muchos lugares se iban haciendo más fáciles, y las buenas nuevas podrían llegar con mayor prontitud a los pueblos necesitados de luz y de verdad."[44]

Amagá

Ferrocarril de Amagá (1907-1927)

"La Compañía del Ferrocarril de Amagá se fundó en 1907, luego de aprobada la ley 26 del mismo año por medio de la cual el Congreso ratificó el contrato. La construcción se ejecutó con la propuesta de trazado realizada por Francisco Javier Cisneros en la década de 1870. Inició con capital de un millón de pesos oro y a ella se suscribió casi todo el notablato antioqueño, incluido el afamado ingeniero Alejandro López"[45]

En 1927 el Ferrocarril de Antioquia absorbió al Ferrocarril de Amagá, que entonces se encontraba en la construcción del tramo hasta el río Cauca[46]

La sabana

[44] Ordoñez, *Historia Del Cristianismo Evangélico En Colombia*.
[45] "El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de La Ingeniería Antioqueña | La Red Cultural Del Banco de La República."
[46] "Imagen Del Ferrocarril En La Numismática Colombiana."

"En la inauguración hubo champaña, discursos, fiestas populares, baile en el palacio de la Gobernación, y una locomotora que había sido llevada en piezas y a lomo de buey, y armada sobre los primeros cien metros de línea férrea, lanzó un pitazo que resonó lúgubremente por los ámbitos de aquella ciudad muerta y silenciosa. La muchedumbre prorrumpió en gritos de entusiasmo. Sobra advertir que el ferrocarril no se construyó nunca. Lo habían iniciado al revés, de la cordillera hacia el valle del Magdalena, acarreando el material a lomo de buey por un camino infernal, del río hacia arriba. Años más tarde resolvieron suspender trabajos en Tunja y comenzarlo por el derecho, del Magdalena hacia la cordillera"[47]

"Una vez finalizada la guerra, no solo hubieron cambios en el modo de relacionarse con la iglesia católica, también, algunas obras que se estaban llevando a cabo desde antes de la guerra, se vieron afectadas de manera directa, como en el caso, de la construcción del Ferrocarril del Norte, que era una obra, de gran importancia para el Estado Soberano de Boyacá, pero por causa de la guerra, debió liquidarse en el año de 1877, pues así fue dispuesto, por la ley 42"[48]

"El 12 de octubre, salimos a una excursión a la célebre cascada del Tequendama (alt. 2 210 m) por la cual fluyen las aguas de la Sabana de Bogotá. Tomamos el ferrocarril hasta la estación Tequendama en el trayecto a Sibaté. En la estación, encontramos al amable ingeniero Sr. J. M. Samper,"[49]

"Prueba de este esplendor se puede observar en la representación de progreso que hizo la sociedad de embellecimiento, cuando emplazó como monumento, la primera locomotora que recorrió la sabana de Bogotá, en la estación del F.C de Cundinamarca para el año de 1920"[50]

[47] Caballero Calderón, *Memorias Infantiles (1916-1924)*.
[48] Jaimes Gonzalez, "Precedentes y Desarrollos Iniciales de La Participacion Del Estado Soberano de Boyacá En La Guerra de 1876-1877."
[49] Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.
[50] Llano, "La Superación Del Mito de La Atenas Suramericana: Los Cafés Como Espacio de La Producción Cultural (Bogotá 1880-1930)." P. 391

2.2 Separación de Panamá.

> "Wright demuestra que el primer ejemplo de nacionalismo serio en Argentina ocurrió con el Ferrocarril Andino en 1907, y posteriormente "los ferrocarriles de propiedad británica precipitaron... el nacionalismo económico antiextranjero entre 1909 y 1914".59 Desarrollos similares ocurrieron durante este período en Uruguay.60 En México este período Coincide con la revolución nacionalista. En ese momento, los ferrocarriles argentinos, uruguayos y mexicanos estaban maduros y las empresas habían tendido cientos o miles de kilómetros de vías. La tesis demuestra que esta misma reacción ocurrió en Colombia, pero en una etapa mucho más temprana del desarrollo ferroviario. En el caso del GNCRC, esto fue antes de que el ferrocarril hubiera completado sus primeros 20 kilómetros de línea. La tesis sostiene que esto puede explicarse en parte por la experiencia panameña y que Colombia quedó atrapada en las corrientes políticas más amplias del antiimperialismo. Sin embargo, la tesis demuestra que más allá de los patrones regionales, había algo fundamentalmente diferente en la relación de las élites colombianas con el capital extranjero. Esta tesis demuestra que un factor significativo en el deslucido desempeño de la expansión ferroviaria en Colombia fue que las elites colombianas –a diferencia de sus contrapartes regionales- estaban decididas a forjar vínculos con el capital británico en sus propios términos, negándose a ceder su destino a influencias económicas externas."[51]

" … la pérdida de Panamá llevó a que la soberanía nacional tuviera prioridad sobre el desarrollo económico dentro de las políticas públicas"[52].

2.3 Esplendor o edad de Oro.

[51] Thomas Primmer, "Capital , Monopoly and Economic Nationalism : A History of British Railways in Colombia , 1902-1930."
[52] Thomas Primmer.

La plata de la indemnización

"presidente Theodore Roosevelt, que se refería al gobierno de Colombia como a suna tropa de bandidos sicilianos y calabreses», no tenía problema en proclamar públicamente que él había «tomado» Panamá. De los 25 millones de dólares de la indemnización dada por Estados Unidos, 15 fueron consagrados a los ferrocarriles. Al acabarse el dinero, el gobierno recurrió a préstamos públicos en el mercado"

"Hasta 1920, los ferrocarriles sirvieron para unir regiones productoras de café con el mar y los ríos: 1922, el 90% de los trenes estaban destinados al transporte del café, Eran líneas rentables pero que no formaban una red. Cada una tenía su propio flujo, e incluso algunas estaban destinadas a un mismo tipo de comercio, como era el caso de las vías privadas de la United Fruti; éstas no permitían ir de una región a otra, solamente salir o entrar al pais; por eso sc Jes acusaba de desarticular la economía colombiana al favorecer el comercio con el extranjero a expensas de los vínculos interregionales. En 1920, el gobierno, consciente del problema, lanzó un enorme programa para crear una red articulada con centro en Bogotá. Así, de 1922 a 1934, el número de kilómetros de vías férreas se duplicó."[53]

"En la ampliación de la red ferroviaria y de carreteras, así como en la adecuación de puertos, radicó la transformación dinámica de la economía colombiana. Buscando favorecer la actividad exportadora se sentaron las bases para un amplio mercado interior. El establecimiento de un presupuesto balanceado y de un banco estatal para la emisión monetaria, aconsejados por la misión Kemmerer, ayudaron a canalizar la prosperidad del momento"[54]

[53] Ramón, "Un Tren de Hielo y Fuego."

[54] Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colomiba, 1910-1945*.

"Pero cuando se restablecieron del desconcierto de los silbatazos y resoplidos, todos los habitantes se echaron a la calle y vieron a Aureliano Triste saludando con la mano desde la locomotora, y vieron hechizados el tren adornado de flores que por primera vez llegaba con ocho meses de retraso. El inocente tren amarillo que tantas incertidumbres y evidencias, y tantos halagos y desventuras, y tantos cambios, calamidades y nostalgias había de llevar a Macondo"[55]

"En el tren, que llegaba todos los días a las once, recibía cajas y más cajas de champaña y de brandy. Al regreso de la estación arrastraba a la cumbiamba improvisada a cuanto ser humano encontraba a su paso, nativo o forastero, conocido o por conocer, sin distinciones de ninguna clase." [56]

"La huelga de los ferroviarios, por su parte, fue ejemplar en muchos aspectos: en solo dos días más de cinco mil trabajadores del Ferrocarril del Pacífico lograron paralizar el occidente del país, lo que forzó a la empresa a aceptar prácticamente todo lo exigido por los trabajadores. La simpatía que levantó la huelga cubrió no solo sectores obreros y populares, sino miembros de la Policía, para mayor preocupación de la élite que vio en ella un exitoso experimento de revolución social. La huelga había sido dirigida por un grupo de socialistas a cuya cabeza estaba Ignacio Torres Giraldo"[57]

"Quieren así los tales agotar la paradoja como conocedores psicólogos de nuestro corazón criollo, tornadizo e inconsecuente, alejado de toda realidad, y que durante cuatro siglos viviera satisfecho con el tradicional y bucólico carro de yunta, para anhelar de súbito» con violencia tempestuosa, ver cruzando el país, de uno a otro confín, por sobre inmensas cordilleras y a través de todos los obstáculos, la "rauda locomotora en alas del vapor "Ciertamente son dignos de alabanza los arranques líricos fundados en sano patriotismo, y sólo pueden tener el inconveniente de que los pueblos al calor tropical, les

[55] García Márquez, *Cien Años de Soledad*.
[56] García Márquez.
[57] Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colomiba, 1910-1945*.

den forma concreta haciendo nugatorios los esfuerzos de quienes prudentemente desean vivir primero y después obrar como lo aconseja la lógica. Por tal razón las paradojas ferroviarias han conducido al caos y las iniciativas regionales han dado al traste con cualquier plan sensato de vías de comunicación destinado a dotar al país con elementos para su vida económica, mediante la continuación de un esfuerzo metódico y razonado"[58]

"Úrsula, en cambio, aun en los tiempos en que ya arrastraba los pies y caminaba tanteando en las paredes, experimentaba un alborozo pueril cuando se aproximaba la llegada del tren." [59]

"De esta forma, ferroviarios y trabajadores fluviales se convertían en los ejes de la presión obrera."[60]

"Aunque en la primera mitad del siglo XX la red ferroviaria había crecido, conectando los grandes centros productivos con los puertos fluviales o marítimos, subsistían muchos problemas que exigían racionalización. Cuando no eran los distintos diámetros de los rieles, eran los diferentes tipos de administración: privados, departamentales y nacionales. Pero lo que era loable en teoría, nacionalizar el servicio unificándolo, resultó discutible en la práctica: el proceso de nacionalización significó, en algunos casos, el reemplazo de eficientes administraciones privadas o departamentales por una despreocupada burocracia estatal"

2.4 Decadencia y Caída.

"A diferencia de otros países latinoamericanos, como Brasil y México, en Colombia la construcción de los ferrocarriles no jugó un papel primordial en el crecimiento económico. A diferencia de éstos, la magnitud del ahorro social no fue considerable, y su influencia tanto en la integración del mercado interno como en la expansión del extemo no fue

[58] Alvarez Lleras, "ANALES DE INGENIERIA."
[59] García Márquez, *Cien Años de Soledad*.
[60] Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colomiba, 1910-1945*.

excepcional. El problema radicó en que los ferrocarriles en Colombia se construyeron muy tarde."[61]

"Hoy, la red ferroviaria colombiana tiene 3.200 kilómetros, de los que sólo 1.600 son utilizables. Los poderes públicos dejaron deteriorarse las vías al bloquear las inversiones hace 15 años. Resultado: los trenes descarrilan todo el tiempo."[62]

"después de la gira del Cargo 92 por América del Sur el año pasado, me dediqué a pasear por Colombia. Por todas partes veía rieles, y nunca trenes, Pedí información en la estación central de Bogotá Las locomotoras funcionaban, pero desde 1979 ninguna rodaba. Centenares de pueblos que antes tenían el servicio del tren quedaron aislados, extorsionados tanto por el ejército como por los narcotraficantes y por la guerrilla. Pensé que habría que hacer algo, ¿pero, qué? Entonces, para que se hablara de algo distinto del terror en Colombia, imaginó un tren con un espectáculo que reconciliara dos enemigos tradicionales, el fuego y el hielo,"[63]

2.6 Liquidación de ferrocarriles Nacionales.

" la matanza de los trabajadores. Cada vez que Aureliano tocaba el punto, no sólo la propietaria, sino algunas personas mayores que ella, repudiaban la patraña de los trabajadores acorralados en la estación, y del tren de doscientos vagones cargados de muertos, e inclusive se obstinaban en lo que después de todo había quedado establecido en expedientes judiciales y en los textos de la escuela primaria: que la compañía bananera no había existido nunca."[64]

[61] Ramírez, "Los Ferrocarriles y Su Impacto Sobre La Economía Colombiana."
[62] Ramón, "Un Tren de Hielo y Fuego."
[63] Ramón.
[64] García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

"Úrsula, en cambio, aun en los tiempos en que ya arrastraba los pies y caminaba tanteando en las paredes, experimentaba un alborozo pueril cuando se aproximaba la llegada del tren." [65]

3.0 Las locomotoras en Colombia

"Pero la mayor dificultad para la identificación de las locomotoras surgió de los frecuentes cambios de numeración ocasionados por modificaciones en las empresas ferroviarias o simplemente porque algunos ferrocarriles volvían a utilizar los números de vía de máquinas retiradas del servicio. El caso del ferrocarril de Girardot es ilustrativo: en el siglo pasado tuvo una numeración; otra al pasar a propiedad inglesa en 1900; una más hacia 1918; cambió nuevamente al unirse con Tolima y Huila en 1930, y sus máquinas se renumeraron en otras dos oportunidades en 1938 y 1946; finalmente las locomotoras de Girardot pasaron a la División Centrales de los Ferrocarriles Nacionales en 1953 y por última vez se les asignó un número de via diferente. No obstante, de 1961 hasta la fecha he logrado reunir datos específicos de 579 locomotoras, de las más de 640 llegadas al país desde 1875. Dada la dificultad para allegar el material faltante por la inexistencia de información sobre las locomotoras más antiguas, y ante la imposibilidad de lograr un tratado sin omisiones, creí llegado el momento de publicar lo hecho hasta ahora, con el propósito, entre otros, de que los posibles errores sean rectificados por quienes posean información más completa"[66]

"La Casa de THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, ha estado interesada en los Ferrocarriles de Colombia durante más de cuarenta años, la primera locomotora que ellos despacharon para esta Repú- blica, fué para el F. C. de Cartagena en el año de 1882. Después siguió un despacho para el F. C. del Norte de tres locomotoras en 1888. Desde ese año ellos han sido los principales suministradores de fuerza motriz para los Ferrocarriles de Colombia. A continuación se verá una breve

[65] García Márquez.
[66] Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*.

relación del equipo suministrado a estas líneas por la Compañía mencionada; en los cuadros adjuntos."[67]

3.1 P.C Dewhurst y La Estándar Colombia.

""la importancia de fijar tipos y normas para el material rodante, motivo por el cual 'e l Ingeniero Mecánico del Ministerio, Mr. Dewhurst ha venid o diseñand o tipos especiales de coches de carga y pasajeros y locomotoras, los más apropiados a nues t ra~ circunstancias actuales de pendiente, curvaturas, trá fico, clima. combustible. etc., etc.' 2 a los que deberán ajustarse los suministros de material. En otro lugar de la memoria mencio na que se requieren 100 locomotoras del tipo medio . 1.000 carros de carga y 500 de pasajeros, todo ello 'standard colombiano·. y que ya se han comprado dos locomotoras de 52 to neladas. con ténder, para Pacífico"[68]

"En este objetivo general subyace la intención del autor de valorar y visibilizar este tema desde el punto de vista patrimonial, es decir, este desarrollo ferroviario que se dio en circunstancias particulares para Colombia, que le permitieron acceder a conocimientos técnicos especializados y de alta tecnología. Esta fue una experiencia que demuestra el interés de una nación en construcción que buscaba la manera de incorporar el ideal de progreso"[69]

3.2 Ingeniería Colombiana.

"También se destaca la manera como estos egresados aprovecharos otros espacios corporativos como la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Sociedad Geográfica de Colombia, para proyectar estrategias de legitimidad social y valoración del prestigio académico de la ingeniería. Se da buena cuenta de su participación decisiva en la organización y puesta en funcionamiento de nuevas agencias

[67] Alvarez Lleras, "ANALES DE INGENIERIA." P. 31
[68] Arias de Greiff, "Un Momento Estelar de La Ingeniería Mecánica En Colombia: Los Diseños de Locomotoras de P.C. Dewhurst."
[69] Rodriguez Ortiz, "The Colombian Standard Steam Locomotive."

de Estado como el Ministerio de Obras Públicas y la Oficina de Longitudes, desde donde dinamizaron la prestación sistemática de servicios técnicos especializados en distintos sectores de ingeniería y desarrollo como la construcción de ferrocarriles, carreteras, acueductos, puentes, túneles, cables aéreos; en trazado de vías, en misiones oficiales y en peritajes técnicos"[70]

"El ejercicio de la profesión también fue sumamente complicado durante las primeras décadas de existencia del gremio. Los primeros ingenieros egresados de la Escuela de Ingeniería acababan de recibir sus diplomas, cuando llegó la Corporación Norteamericana de Ingeniería, liderada por Francisco Cisneros (cubano educado en Estados Unidos), ganando casi todos los contratos gubernamentales relacionados con ferrocarriles, transporte fluvial y otros campos, entre 1874 y 1894 (Mayor, 2011, p. 57). Es por eso que el discurso de Abelardo Ramos, al instalarse la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en 1887, presentaba un panorama tan precario para los ingenieros. Decía Ramos" [71]

En las primeras décadas de funcionamiento del Ministerio los cargos claves técnicos estuvieron en manos de egresados de la Facultad. Por lo tanto la participación de los egresados en la construcción de ferrocarriles, carreteras, acueductos, puentes, túneles, cables aéreos; en trazado de vías, en misiones oficiales y en peritajes técnicos, fue bastante grande[72]

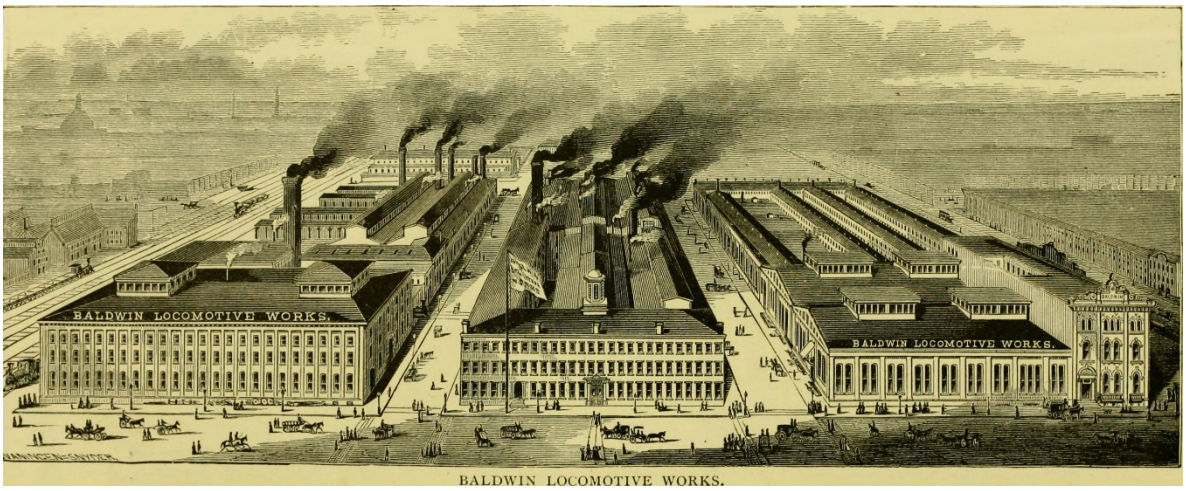
Las marcas

Baldwin Locomotive Works (1825-1956)

Esta empresa estadounidense, fundada por Matthias W. Baldwin en 1825, dejó una huella imborrable en la industria ferroviaria mundial. La Baldwin Locomotive Works emergió en un período de rápida industrialización y expansión de las redes ferroviarias. Su reputación por construir locomotoras robustas y confiables trascendió las fronteras estadounidenses. A finales del siglo XIX, Baldwin se

[70] ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN, *Desarrollo Histórico de Las Matemáticas y La Ingeniería En Colombia En Los Siglos XIX y XX*.
[71] ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN.
[72] ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN.

había convertido en el mayor fabricante de locomotoras del mundo, exportando sus máquinas a diversos países. Entre las innovaciones tecnológicas de la marca se encuentran la Estandarización, ya que la compañía desarrolló diseños estandarizados que permitieron una producción masiva eficiente. Estas locomotoras adaptables se utilizaron en diversos terrenos y para diferentes propósitos operativos sumado a esto también Baldwin experimentó con locomotoras articuladas, que presentaban múltiples conjuntos de ruedas motrices conectados por uniones flexibles. Estos diseños mejoraron la tracción y la estabilidad, siendo ideales para regiones montañosas[73]. Las locomotoras Baldwin desempeñaron un papel crucial en la configuración de las redes ferroviarias latinoamericanas, En Colombia, desde el siglo XIX la compañía Baldwin fue fundamental para el desarrollo del país cuando aún Panamá formaba parte de los Estados Unidos de Colombia



BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS.

[73] Brown, *The Baldwin Locomotive Works, 1831-1915 : A Study in American Industrial Practice.*





BALDWIN

SERVICIO SUD-AMERICANO

Las primeras Locomotoras "Baldwin" fueron exportadas a Sud América en el año 1862, y desde esa época a la fecha, hemos exportado un gran número de ellas a los Ferrocarriles Sud Americanos.

Atendemos con gran cuidado el envío inmediato de piezas de reparación para cualquier clase de Locomotora, y garantizamos su ajuste.

LOCOMOTORAS DE VAPOR
LOCOMOTORAS DE COMBUSTION INTERNA
LOCOMOTORAS ELECTRICAS
LOCOMOTORAS SIN HOGAR

PIEZAS DE REPUESTO PARA TODA CLASE DE LOCOMOTORAS
UTILES Y ACCESORIOS PARA MAQUINARIAS

EL SERVICIO "BALDWIN" ES ETERNO
y Directo para Nuestros Clientes

Consulte a nuestra Oficina o Agencia más inmediata sobre sus necesidades

THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS
PHILADELPHIA, PA.

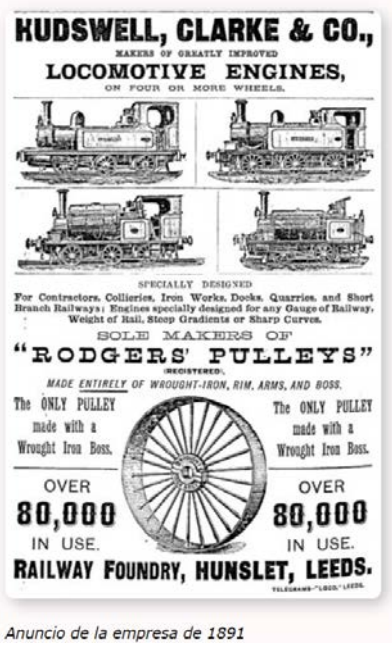
G. R. Pérez, Habana
C. H. Crawford, Rio de Janeiro
Charles R. Cullen, Lima
R. Carrión, San Juan, P. R.
Wallace R. Lee, Buenos Aires
Wessel, Duval & Co., Valparaiso

32

Hudwell Clarke

"Al igual que la mayoría de los fabricantes de locomotoras de vapor industriales más conocidos, Hudswell, Clarke & Co. Ltd., de Railway Foundry, Leeds, ha diseñado y construido locomotoras para todas las condiciones de servicio en la mayor parte del mundo, incluso cuando se han necesitado locomotoras individuales. Sin embargo, a lo largo de los años se ha suministrado un flujo constante

de locomotoras industriales de diseños estándar básicos, siendo el tanque de asiento 0−4−0, "la sirvienta de todo" para maniobras, bien representado por el Standard 14"[74].



Anuncio de la empresa de 1891



[74] Clarke and De, "Locomotoras Hudswell Clarke (1)."




THE DANFORTH
Locomotive and Machine Co.,
PATERSON, N. J.
JOHN COOKE, President.
J. T. BLAUVELT, Vice-President.
WM. BERDAN, Treasurer.
JAS. COOKE, Superintendent.
New York Office, 52 WALL STREET, City Bank Building.
H. A. ALLEN, Agent.

Henschel

"Henschel & Sohn, que Henschel, fundida en 1803, delante también producía armas, lo que la convirtió en una de las empresas de armamento alemanas más antiguas ... Henschel & Sohn comenzó a producir máquinas de vapor en 1816 . El hermano mayor de Johann Werner, Carl Anton , socio de la empresa desde 1817, hizo construir una segunda fábrica en 1837 en Holländischer Platz , donde se encuentra actualmente la Universidad de Kassel"[75]



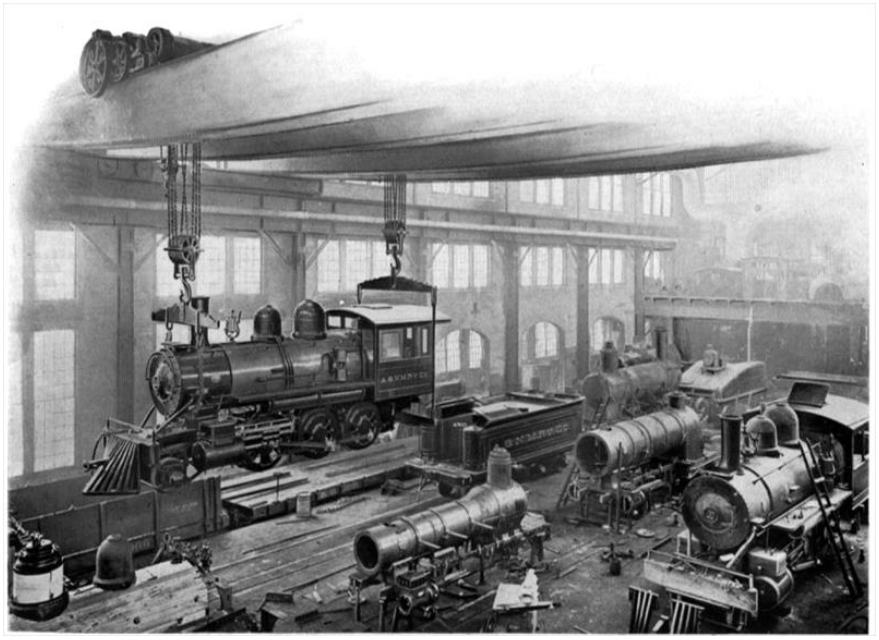
[75] "Henschel & Son."


HENSCHEL
Nr 28690
— 1953 —
HENSCHEL & SOHN KASSEL

Skoda


SKODA WORKS
PRAGUE
CZECHO-SLOVAKIA
2-8-2 Goods Locomotive for the Chinese State Railways.
LOCOMOTIVES
WHEELS & AXLES
CASTINGS & FORGINGS
Agents in United Kingdom:
CARTERS (MERCHANTS) LTD., 6 PRINCES STREET, LONDON, E.C.2
Telephone: Central 9491 and 9492
Telegrams: "Adfuturum, Stock, London."

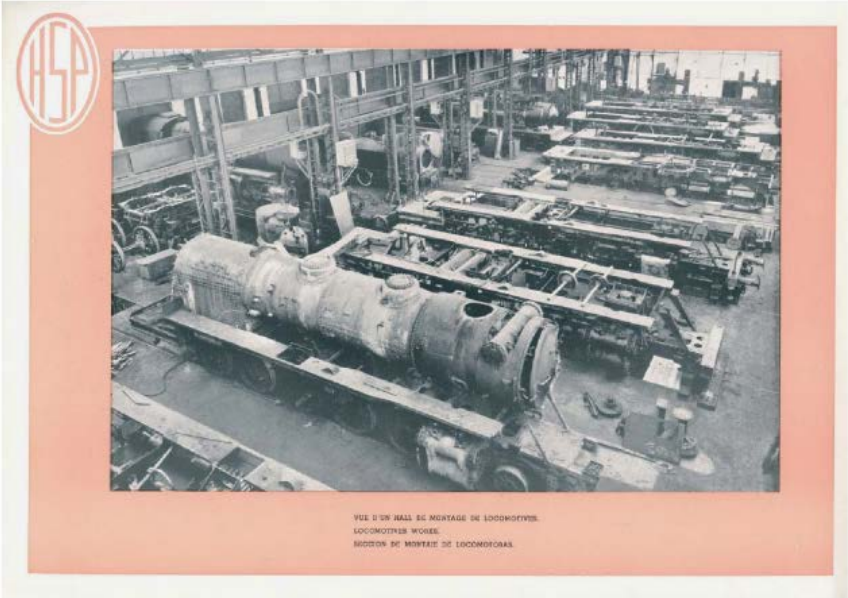
Porter Bell & co



Forges Usines Et Fonderies de et a Haine-Saint-Pierre



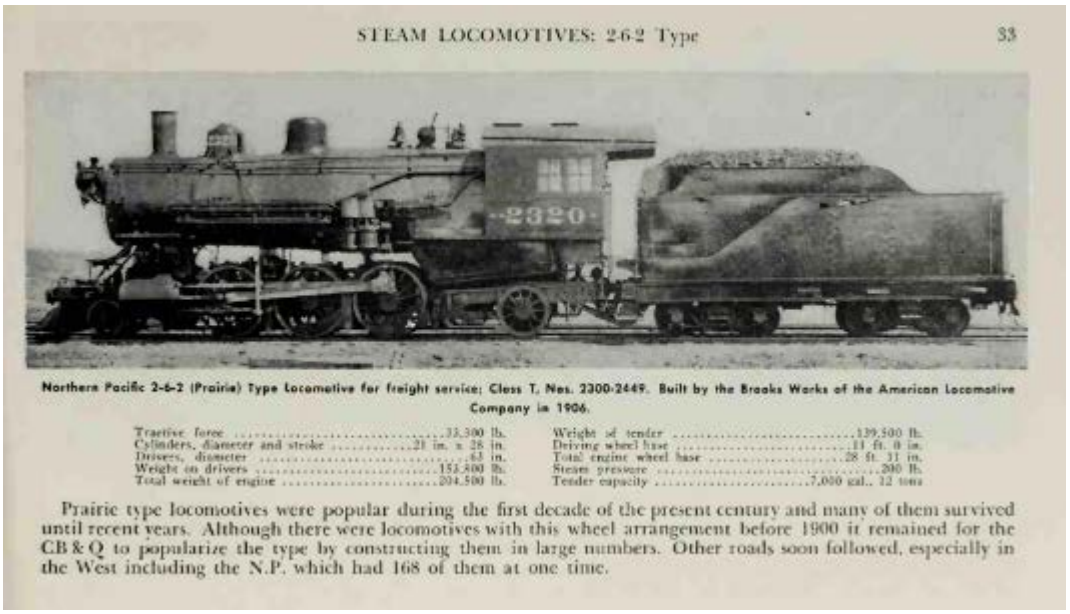



HSP
VUE D'UN HALL DE MONTAGE DE LOCOMOTIVES.
LOCOMOTIVES WORKS.
SECCION DE MONTAJE DE LOCOMOTORAS.


1890
1900
1885
1905
1849
1880
1910
1849
1920



Alco



STEAM LOCOMOTIVES: 2-6-2 Type 33

Northern Pacific 2-6-2 (Prairie) Type Locomotive for freight service; Class T, Nos. 2300-2449. Built by the Brooks Works of the American Locomotive Company in 1906.

Tractive force	33,300 lb.	Weight of tender	139,500 lb.
Cylinders, diameter and stroke	21 in. x 28 in.	Driving wheel base	11 ft. 0 in.
Drivers, diameter	63 in.	Total engine wheel base	28 ft. 31 in.
Weight on drivers	152,800 lb.	Steam pressure	200 lb.
Total weight of engine	204,500 lb.	Tender capacity	7,000 gal., 12 tons

Prairie type locomotives were popular during the first decade of the present century and many of them survived until recent years. Although there were locomotives with this wheel arrangement before 1900 it remained for the CB & Q to popularize the type by constructing them in large numbers. Other roads soon followed, especially in the West including the N.P. which had 168 of them at one time.

Hawthorne leslie

"En 1817, Robert Hawthorn, a la edad de 21 años, comenzó su actividad como ingeniero general y reparador de maquinaria minera. Con la ayuda de su hermano William y cuatro trabajadores, su empresa prosperó y en 1820, bajo el nombre comercial de R and W Hawthorn, se construyó su primer motor marino.

En 1831 fabricaron su primera locomotora de vapor para el ferrocarril Stockton and Darlington y, a medida que el sistema ferroviario del país se expandía rápidamente, su construcción de locomotoras pronto pasó a ser la segunda en importancia, detrás de la de su vecino cercano, Robert Stephenson. En 1870, se habían construido más de 1000 locomotoras."[76]

[76] Marshall, "R & W Hawthorn , Leslie & Company."

4.0 Las 12 locomotoras

4.1 Neiva. Centrales 128/ Girardot 72

Nombre: NN

Marca: Porter Bell & co

Año: 1948

Numero de fabrica: 8137

Nacionalidad: Estados Unidos

Tipo: 4-8-2 montaña

Números: 128, 72

Líneas a las que perteneció y numero: Centrales y Girardot

Lugar de ubicación: Neiva

Reseña histórica

Neiva

Centrales 128 / Girardot 72

Porter & Bell (1948) #8137

4-8-2 Montaña

"P.C. Dewhurst: Ingeniería Ferroviaria y las "Montañas" de Colombia

P.C. Dewhurst, un visionario ingeniero mecánico, dejó una huella imborrable en el desarrollo ferroviario de Colombia. Su destacada labor en el Ferrocarril Midland, así como en Chile y Uruguay, lo llevó a desempeñarse como ingeniero en el Ministerio de Obras Públicas de Colombia. Sin embargo, su mayor aporte fue la creación de un modelo de locomotora estándar adaptado a las condiciones geográficas del país.

"Entre 1924 y 1951 llegaron al país 108 locomotoras de diferentes fabricantes: Baldwin de Estados Unidos, Kitson y Hawthorn-Leslie de Inglaterra, Bmag-Schwartzkopff de

> Alemania, Škoda de Checoslovaquia, Haine Saint Pierre y Tubize de Bélgica, todas según los modelos de Dewhurst"[77]

Entre 1924 y 1951, Colombia recibió 108 locomotoras de diferentes fabricantes, todas basadas en los modelos diseñados por Dewhurst. Estas máquinas, incluyendo las emblemáticas "Montañas" construida por Porter & Bell, presentaban tres cilindros y permitieron aumentar en un 12% la capacidad de arrastre en comparación con los diseños estándar de dos cilindros. Su eficiencia y potencia transformaron las vías colombianas.

> "El diseño de estas espléndidas " Montañas" de tres cilindros permitió, sin sobrepasar la carga sobre ejes motores ni el número de ellos, aumentar en 12% la capacidad de arrastre con respecto al diseño estándar de dos cilindros ."[78]

Estas máquinas, adaptadas a las condiciones locales, cruzaron montañas y valles, conectando regiones y contribuyendo al desarrollo económico del país. se convirtió en símbolo de la ingeniería ferroviaria colombiana de la mano de Dewhurst.

> "Es necesario conocer las condiciones que impone la geografía colombiana para comprender las circunstancias que favorecieron el surgimiento de la locomotora estándar: pendientes pronunciadas, curvas cerradas, fuertes lluvias en las vías de montaña, gran altitud sobre el nivel del mar y vía estrecha con una estructura de carril estrecha y ligera. Para Dewhurst, la locomotora tenía que ser diseñado y construido para adaptarse a la vía, dar al motor la máxima facilidad de giro en las curvas, aprovechar al máximo el peso de la locomotora para contrarrestar las limitaciones de la topografía, utilizar calderas de acero básico en lugar de acero ácido, un mayor volumen de cámara de combustión, estar equipado con un freno de presión para controlar la velocidad de

[77] Rodriguez Ortiz, "LE COMPLEXE FERROVIAIRE DU « FERROCARRIL DEL PACIFICO » À SANTIAGO DE CALI, EN COLOMBIE : ENTRE L'OUBLI ET LA REUTILISATION."
[78] Arias de Greiff, "Un Momento Estelar de La Ingeniería Mecánica En Colombia: Los Diseños de Locomotoras de P.C. Dewhurst." P. 15

descenso del tren y utilizar tres cilindros para optimizar la capacidad de tracción de las locomotoras."[79]

La Porter & Bell de 1948 de # 8137 que se encuentra actualmente en la ciudad de Neiva fue "Encargada para Ferrocarriles Nacionales de Colombia Girardot, junto con otros para FC Nacionales Norte Segunda y Noreste"[80]

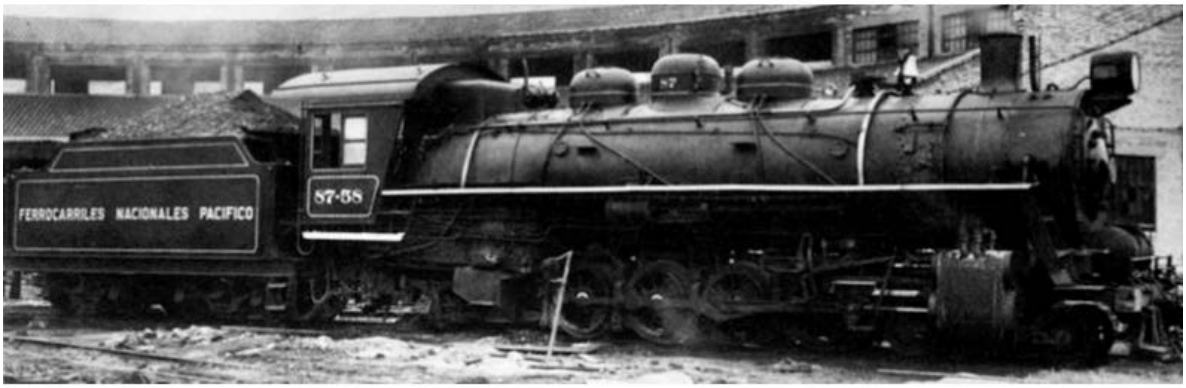
Fue adquirida por el municipio de Neiva al fondo del pasivo de ferrocarriles nacionales, con la orientación de Gustavo Arias de Greiff y funcionarios de la Dirección de patrimonio de Ministerio de Cultura en el lapso entre 1997-2003, la cual se encontraba en los antiguos talleres de ferrocarriles nacionales ubicados en el municipio de Flandes. Fue adquirida por dicha entidad, con el fin de fortalecer la recién restaurada Estación del Ferrocarril de Neiva con la adquisición de un bien de interés cultural mueble como lo es una locomotora a vapor. La dificultad y los costos de transporte al municipio, hizo que su traslado no fuera de inmediato, pasaron algunos años y se realizó una gestión con la industria petrolera regional para que pudiese ser llevada entre el año 2004-2008 a su actual emplazamiento

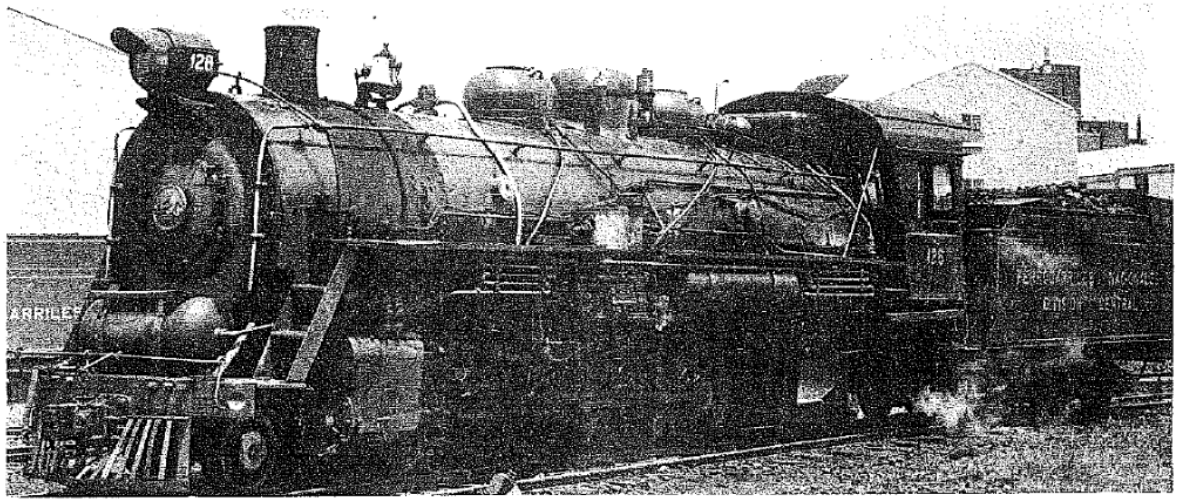
por un grupo de gestores culturales que tenían relaciones contractuales con la secretaria de cultura del municipio de Neiva

"128 w/n 8137 1948 Ex FC de Girardot, Tolima Huila no. 72."[81]

[79] Rodriguez Ortiz, "The Colombian Standard Steam Locomotive." P. 4
[80] Coombs and Sinclair, "Colombia Steam Locomotive List." P. 131
[81] Coombs and Sinclair. P. 183

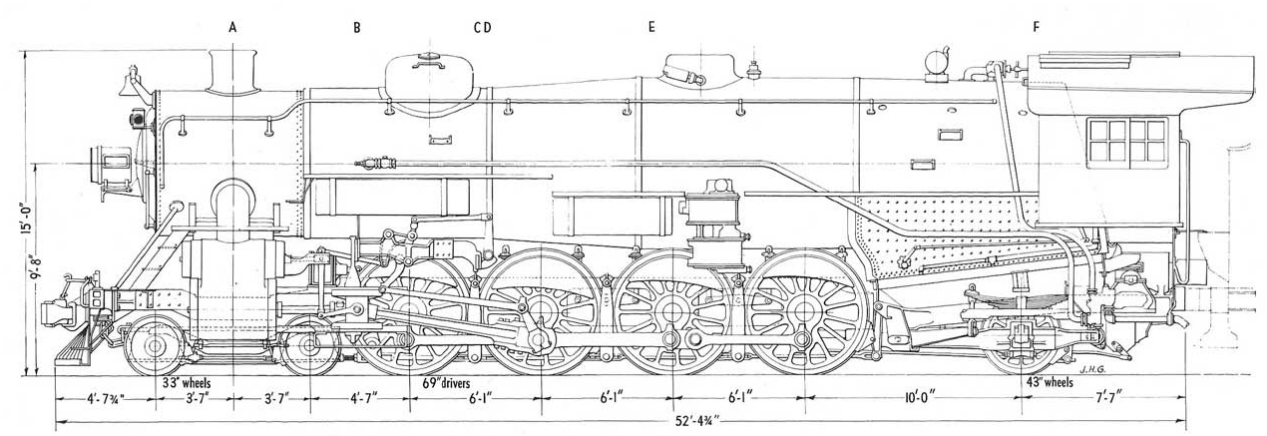



FERROCARRILES NACIONALES PACIFICO
87-58


126






A
B
CD
E
F
15'-0"
9'-8"
33" wheels
69" drivers
43" wheels
4'-7¾"
3'-7"
3'-7"
4'-7"
6'-1"
6'-1"
6'-1"
10'-0"
7'-7"
52'-4¾"
J.H.G.



4.2 Flandes

4.2.1 Flandes. Dorada 10 / 11

Nombre: “N N ”

Marca: American, Cooke

Año: 1914

Numero de fabrica: 54478

Nacionalidad: Estados Unidos

Tipo: 2-6-2 Prairie

Números: #11 renumerada #6 en 1922 #10 en 1940 y posteriormente #11

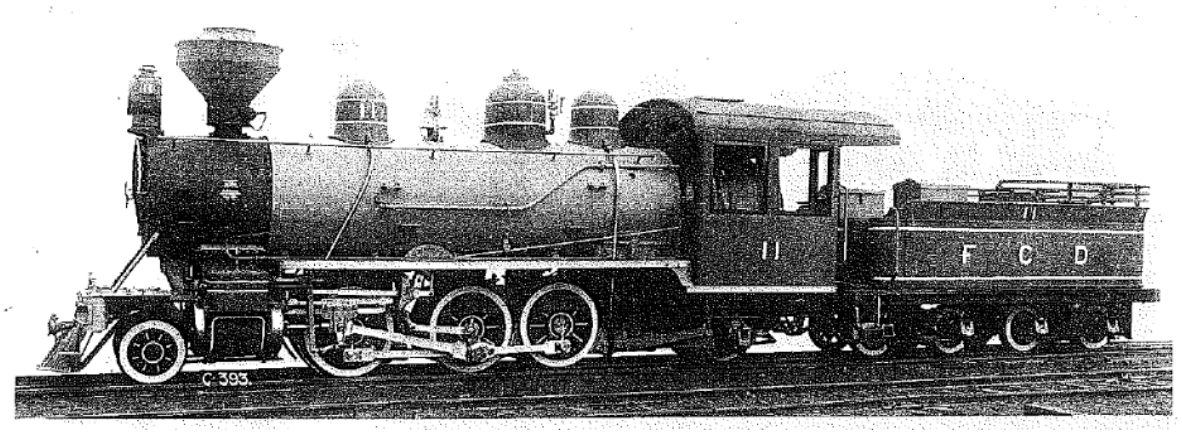
Líneas a las que perteneció y numero: The Dorada Railway Extension Co. Ltd. FCN Division Centrales

Ferrocarril Central de La Dorada.

Lugar de ubicación: Flandes

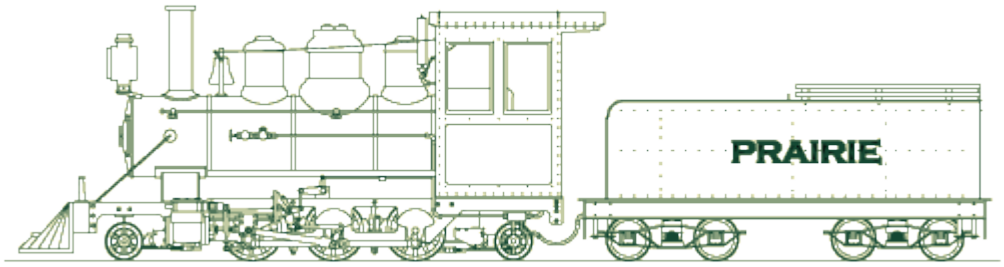






"Renumerada Dorada 6 en 1940, esta armoniosa Prairie, American de 1914, 5ó a la División Centrales de los Ferracarri!es Nacionales en 1953, con el no. 9. Originalmente de leña, fue convertida a fuel oil, como la mayoria de las locomotoras colombianas. Cat. 182 (Alco Historic Photos)"[82]

[82] Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*. P 67


PRAIRIE



4.2.2 Flandes. Numero 7

Nombre: "NN"

Marca: Haine Saint Pierre

Año: 1926

Numero de fabrica: 1521

Nacionalidad: Bélgica

Tipo: 4-8-0 doceruedas

Números: 7

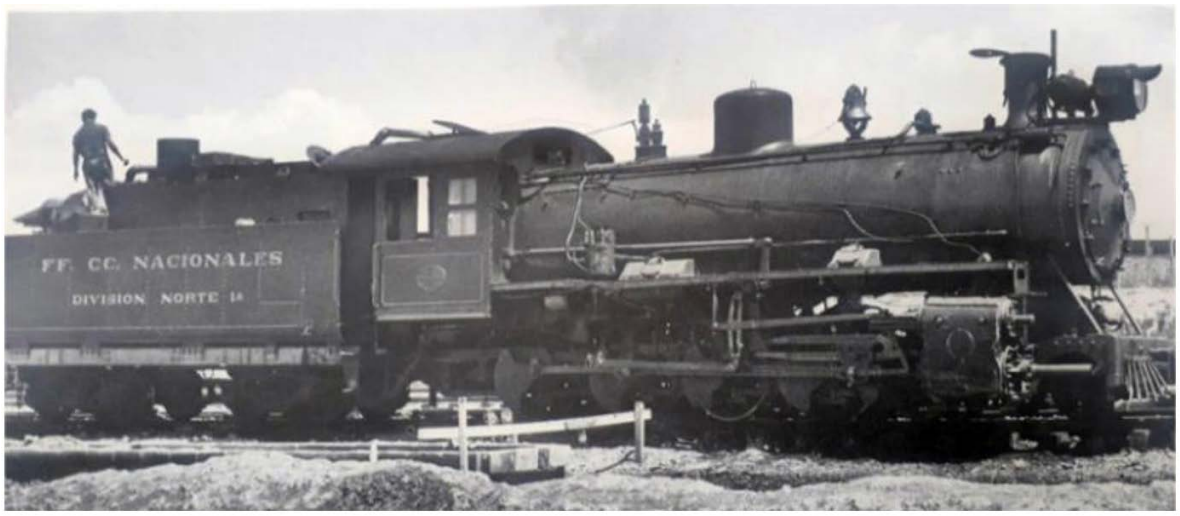
Líneas a las que perteneció y numero:

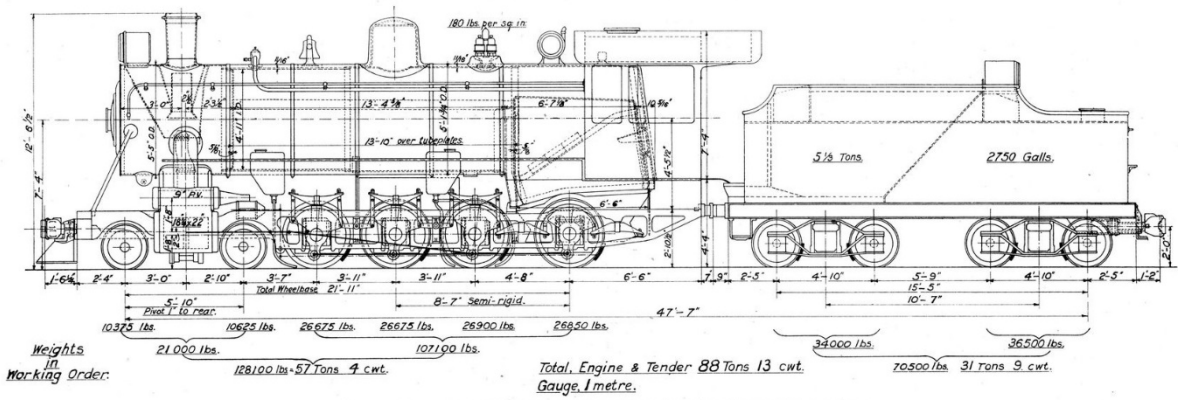
Ferrocarril del Norte

Lugar de ubicación: Flandes









4-8-0 LOCOMOTIVE, METRE GAUGE, GOVERNMENT RAILWAYS OF COLOMBIA.
BUILT BY BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. DESIGNED BY MR. P. C. DEWHURST, CHIEF MECHANICAL ENGINEER.



4.2.3 Flandes. Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Anibal Jaramillo

Nombre: Rojas Pinilla o Anibal Jaramillo

Marca: Henschel

Año: 1926

Numero de fabrica: 25939

Nacionalidad: Alemania

Tipo: 2-8-2 Mikado

Números: Antioquia 87

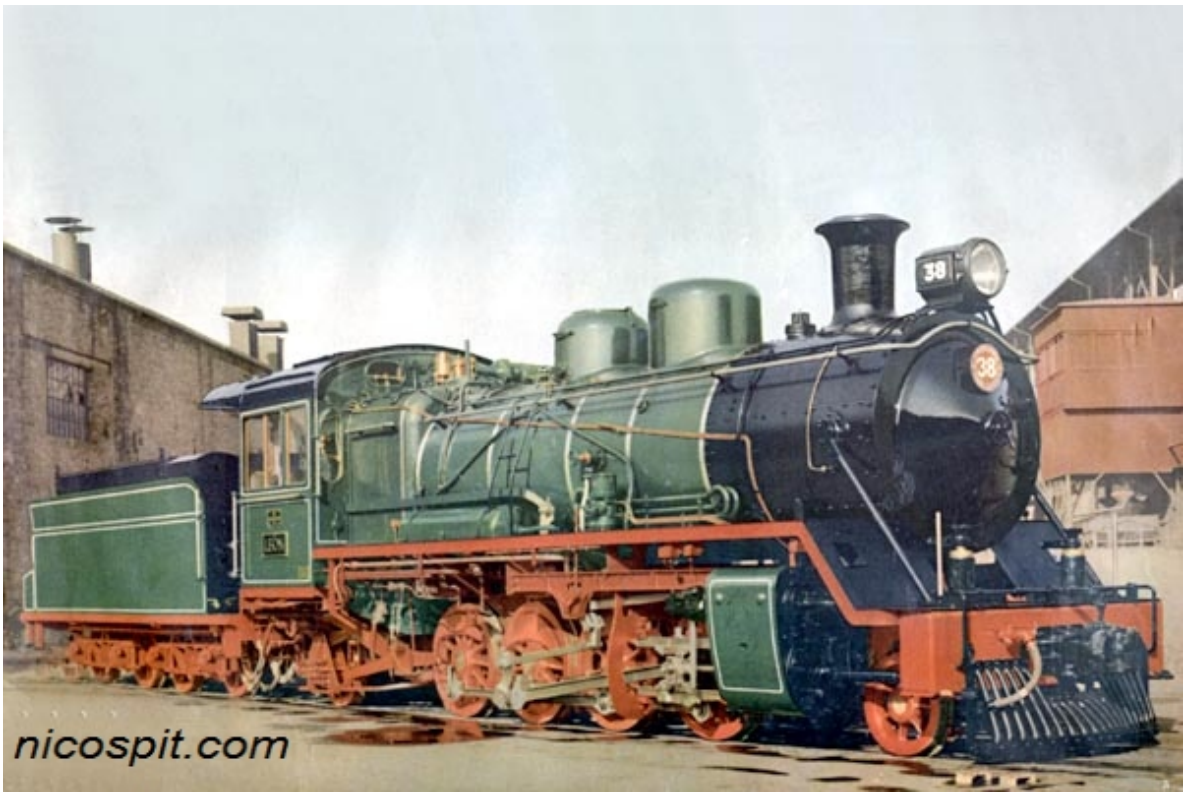
Líneas a las que perteneció y numero:

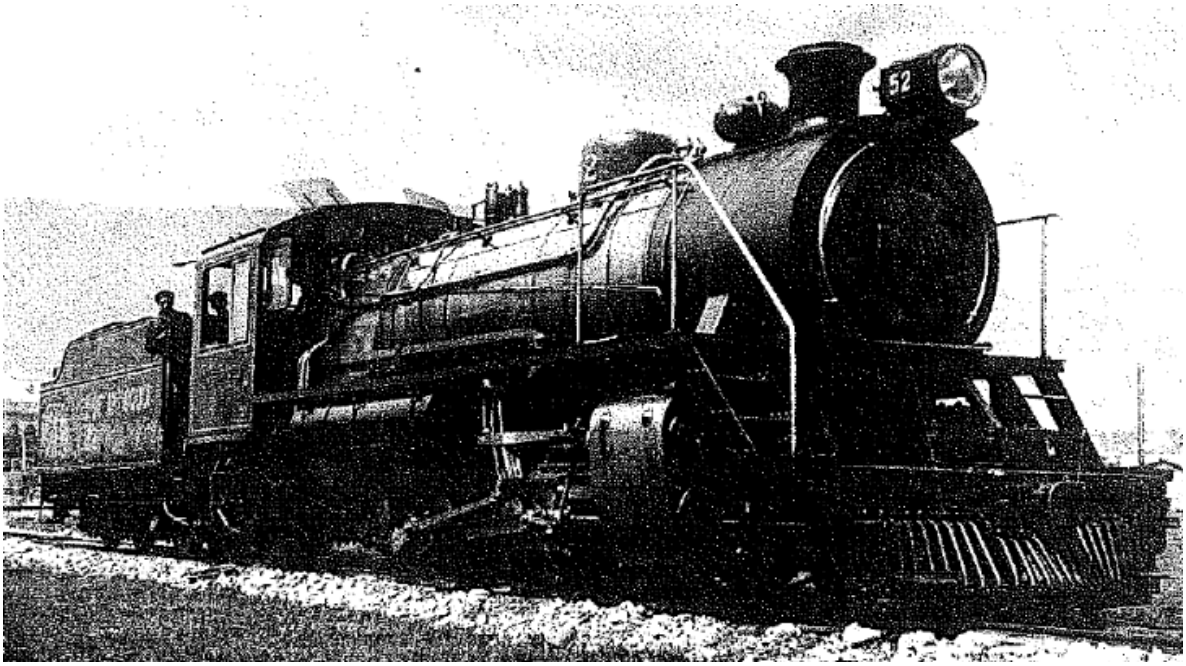
Ferrocarril del Norte

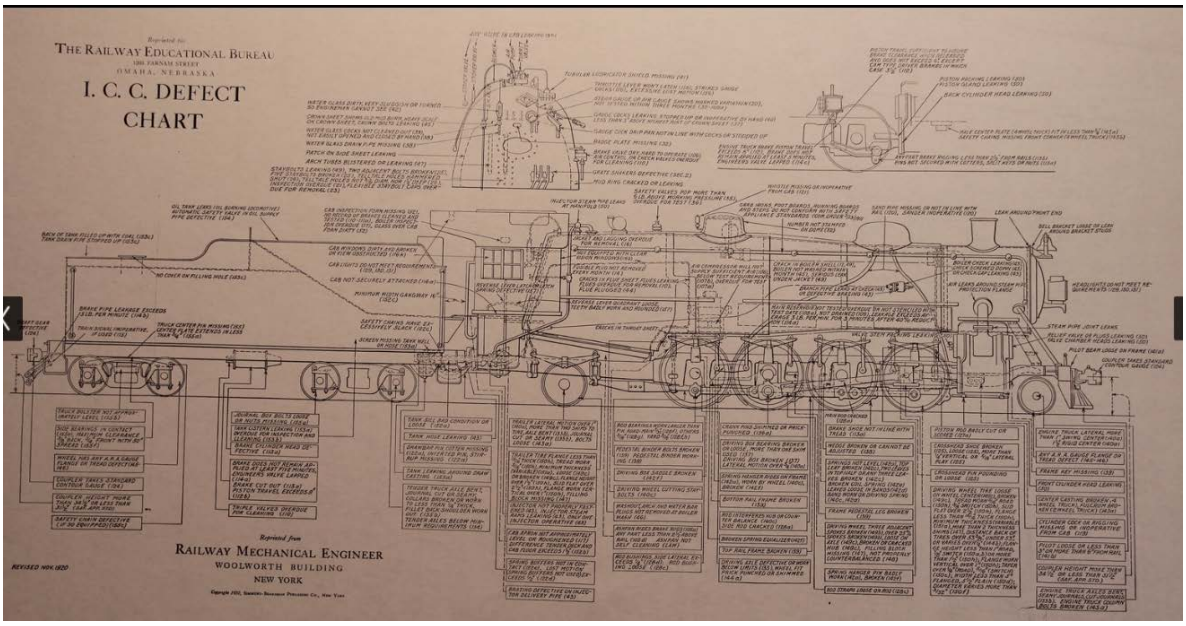
Lugar de ubicación: Flandes

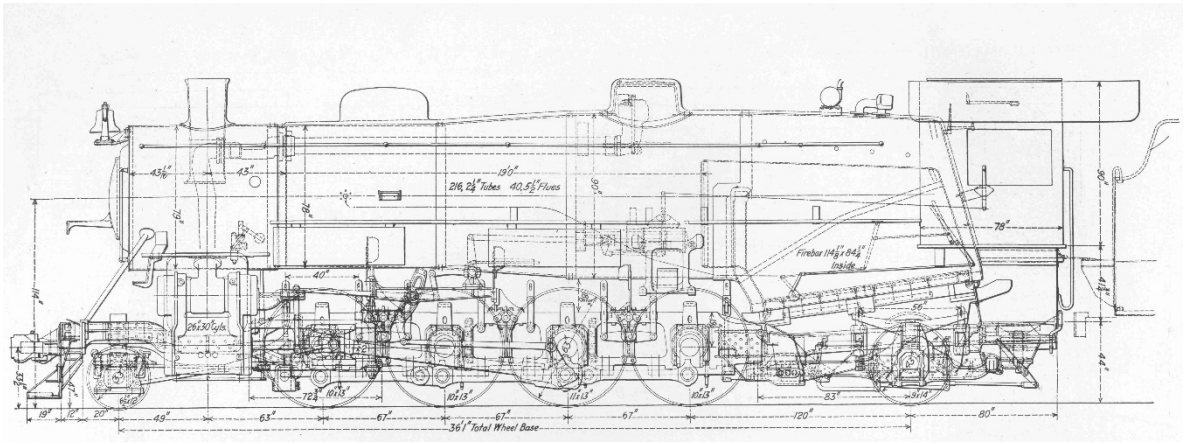




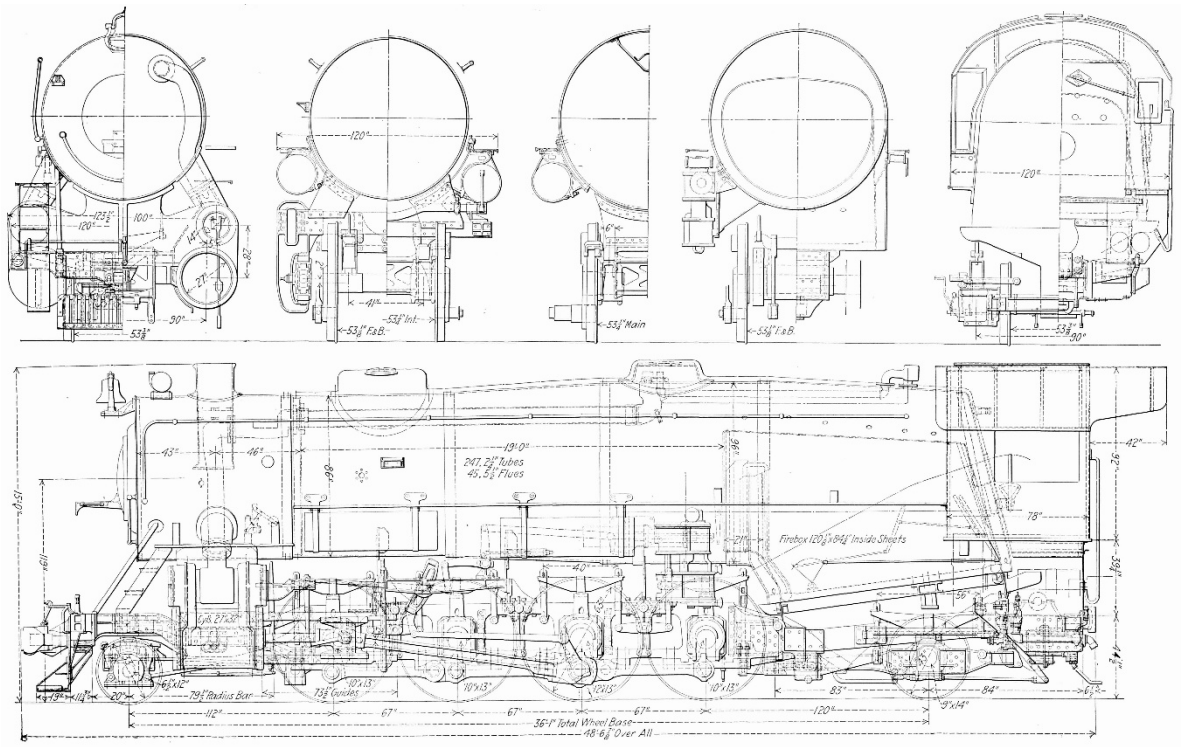

38
nicospit.com


52


THE RAILWAY EDUCATIONAL BUREAU
OMAHA, NEBRASKA
I. C. C. DEFECT CHART
Reprinted from
RAILWAY MECHANICAL ENGINEER
WOOLWORTH BUILDING
NEW YORK


21 2¼" Tubes 40.5⅝" Flues
Firebox 114⅞" x 84¼" Inside
26,230 Lbs.
36'1" Total Wheel Base




120"
53⅜" Fa.B.
53⅜" Int.
53¼" Main
53¼" Fa.B.
247.2½" Tubes
45.5½" Flues
Firebox 120⅝"×84⅛" Inside Sheets
79⅝" Radius Bar
75½" Carlies
36'-1" Total Wheel Base
48'-6⅜" Over All

4.3 Girardot. Centrales 89/ Girardot 29/ 48

Nombre: "NN"

Marca: Skoda

Año: 1928

Numero de fabrica: 455

Nacionalidad: Checoslovakia

Tipo: 4-8-0 doceruedas

Números: 89, 29 y 48

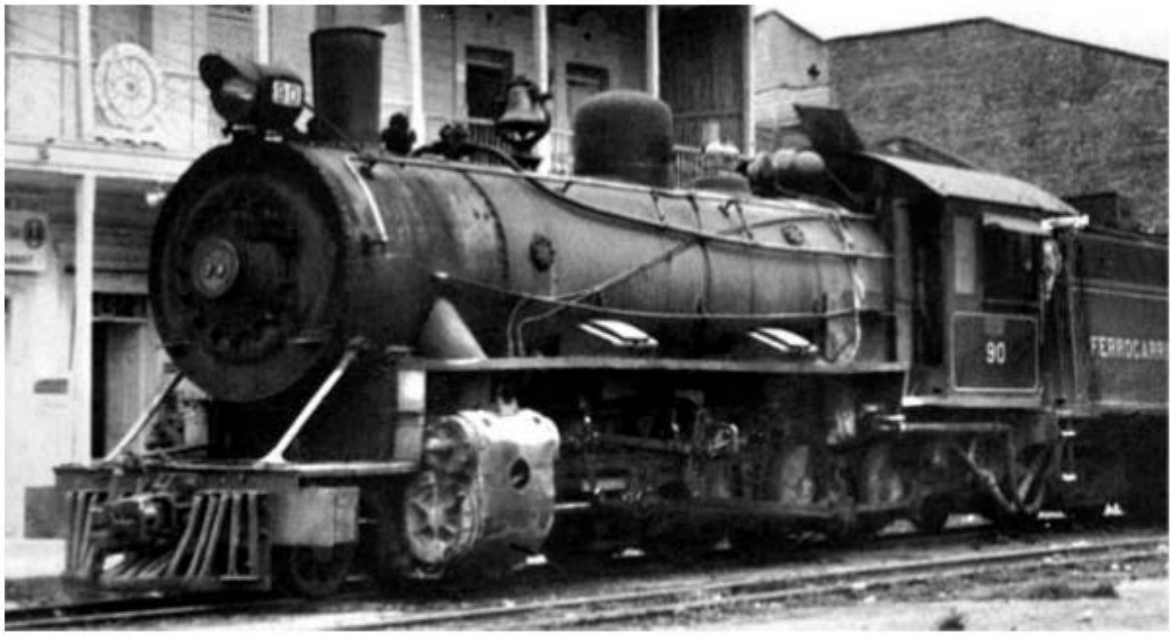
Líneas a las que perteneció y numero:

Centrales, El FC Girardot - Tolima - Huila

Lugar de ubicación: Girardot.

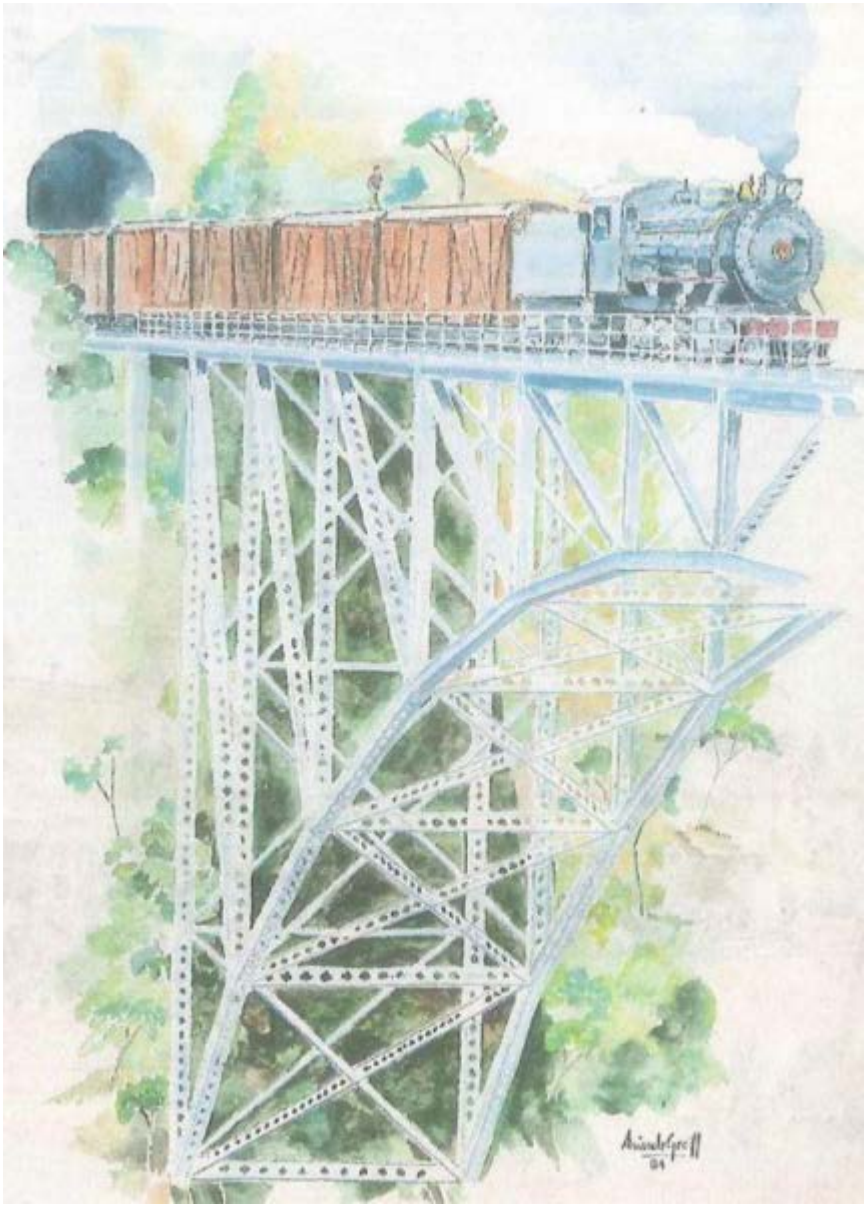



FERROCARRIL DEL PACIFICO


90



Locomotora SKODA doce ruedas.
Fuente: MEJIA Sanabria, Carlos Alberto.



GOLONDRINAS El puente de Golondrinas, arco inferior en celosía de acero, situado entre dos túneles, al sur de Celiano Dussán, permite a la Skoda docerruedas No. 45 de Girardot, salvar el Magdalena con su tren de carga. Una situación de película para los fotógrafos y modelistas ferroviarios, y un nombre que sintetiza toda la poesía de una bella obra de arte.[83]

[83] Arias de Greiff.

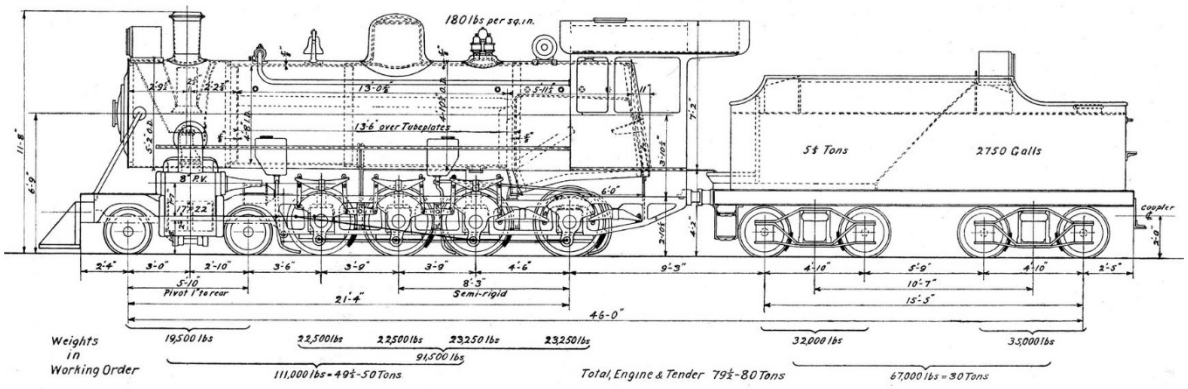



89
FCN

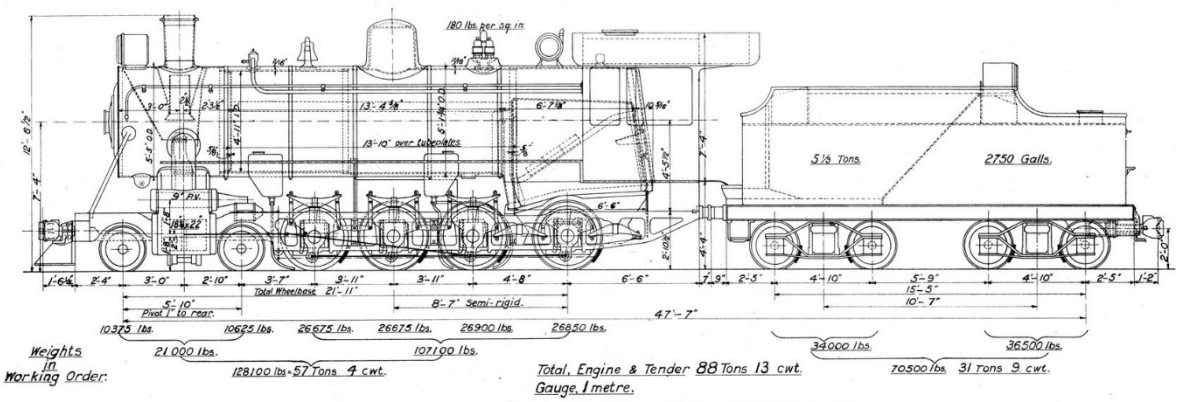

FERROCARRIL DEL PACIFICO



La sencillez del diseño desarrollado por P. C. Dewhurst para máquinas ruedas, se ve claramente en esta skoda adquirida para el FC del Pacifico en 1928. Es difícil distinguir entre las diversas marcas de locomotoras “Dewhurst” 4:8-0, pero las Baldwin y las Skada fueron las mejor proporcionadas y las más



4-8-0 LOCOMOTIVE, 3 FT. GAUGE, GOVERNMENT RAILWAYS OF COLOMBIA,
BUILT BY KITSON & CO., LTD. DESIGNED BY MR. P. C. DEWHURST, CHIEF MECHANICAL ENGINEER.



4-8-0 LOCOMOTIVE, METRE GAUGE, GOVERNMENT RAILWAYS OF COLOMBIA.
BUILT BY BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. DESIGNED BY MR. P. C. DEWHURST, CHIEF MECHANICAL ENGINEER.



4.4 La Dorada Centrales 128/ Girardot 72

Marca: Porter Bell & co

Año: 1948

Numero de fabrica: 8137

Nacionalidad: Estados Unidos

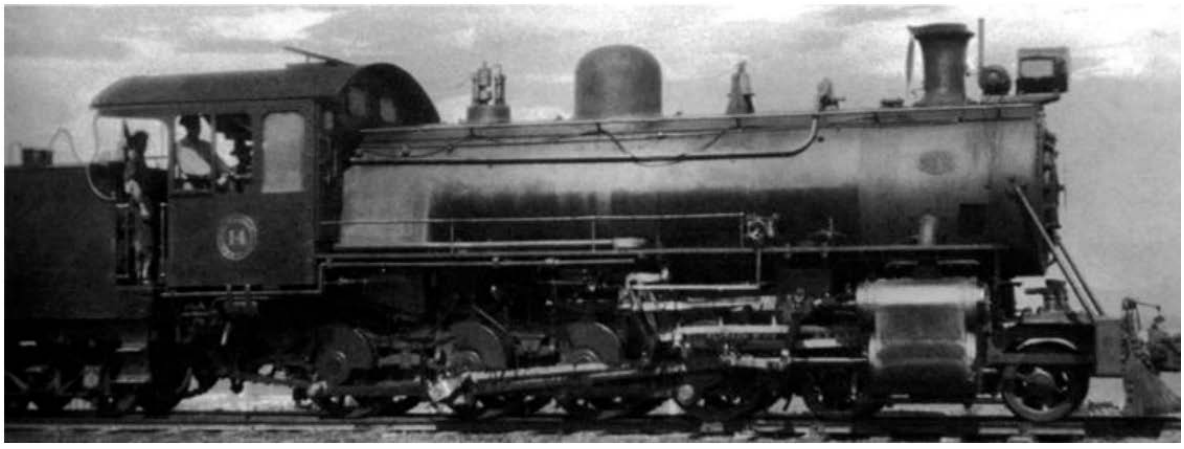
Tipo: 4-8-2 montaña

Números: 128, 72

Líneas a las que perteneció y numero: Centrales y Girardot

Lugar de ubicación: La Dorada






72


70




70

4.5 Manizales

4.5.1 Manizales. Caldas 1 /“La Zapata”/ “La Pichinga”

Nombre: “La Zapata” “La Pichinga”

Marca: Baldwin Locomotive Works

Año: 1916

Numero de fabrica: 42964

Nacionalidad: Estados Unidos

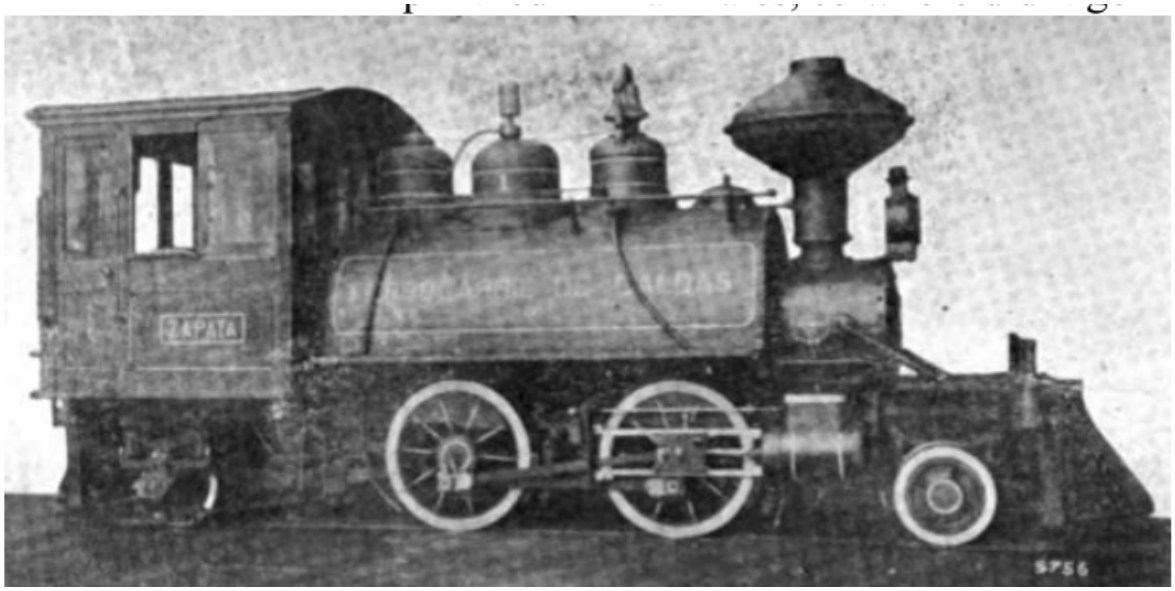
Tipo: 2-4-2 Colombia

Números: #11 renumerada #6 en 1922 #10 en 1940 y posteriormente #11

Líneas a las que perteneció y numero:

Ferrocarril de Caldas.

Lugar de ubicación: Manizales



"Esta locomotora fue parte de un grupo de cuatro compradas directamente por el Ferrocarril de Amagá en el año de 1926"[84]



Zapata por el Ingeniero Felipe Zapata y "La Pichinga" del pastuso *pequeña*

[84] Coombs and Sinclair, "Colombia Steam Locomotive List."p.34


FERROCARRIL DE CALDAS
ZAPATA









HISTORIA FOTOGRAFIAS ANTIGUAS DE MANIZALES


ESTACION DEL FERROCARRIL:
ESTILO: BARROCO REPUBLICANO
CONSTRUCCION: 1926-1928
PROPIETARIO: UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES
DISEÑO Y CONSTRUCCION: CASA ULLEN ANCE & COMPAN
FERROCARRIL DE CALDAS:
Red Ferroviaria de carga y Transporte de pasajeros del viejo caldas (Caldas, Quindio, Risaralda), Recorria desde Cartago Valle hasta manizales fundado en 1913 (Primer Tramo) a 1959.
Recorrido 117 km, Cartago Manizales, 56 km
Nuevo Caldas (Pereira) - Armenia.
THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS
PHILADELPHIA
42964
USA
MARCH 1916
PLACA ORIGINAL DE SU CASA FABRICANTE
MANIZALES
LOCOMOTORA 1
"ZAPATA"
FABRICANTE: BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS (BLW)
PESO: 17.5 TON
VEL: HASTA 30 KM×HRA
LA PICHINGA
AGUADA DE CAFE VISAMA
SANTA ROSA
1500 m.s.n.m
ACIDES: MEDIA
Ancho 10.25 M
COLOR: CALANCEADO
DIGESTION: MEDIA
ESTACION DEL FERROCARRIL
91,45 m
04-04-23




ZAPATA

4.5.2 Manizales Ambalema- Ibague 2 2

Nombre: "NN"

Marca: Baldwin Locomotive works

Año: 1927

Numero de fabrica: 59969

Nacionalidad: Bélgica

Tipo: 2-4-2

Números: 2

Líneas a las que perteneció y numero:

FC Ambalema-Ibagué

Lugar de ubicación: Manizales.




FERROCARRILES NACIONALES





"NB Sr. Gustavo Arias in [8] has suggested that there was an earlier no. 41[1], Baldwin 2-8-2 no. 59969, but that was a 2-4-2T delivered to the FC Ambalema-Ibagué. In the circumstances I have doubts as to whether the first no. 41 ever existed"[85]

"Ordered for FC Ambalema Ibagué, Colombia, according to BLW class 8-16¼C no. 44. Spec. is in vol. 79 p114. "Mark on tank sides: 'F. C. AMBALEMA-IBAGUÉ' Be sure to apply accent mark over the E". "Stack: Rushton Improved". 2"[86]

"Group 4 2-4-2T d/w 33", cyls. 11x16", built by Baldwin in 1927 2 w/n 59969 1927 Ex FC Ambalema-Ibague no. 2. Preserved in front of station at Manizales.

Group"[87]

[85] Coombs and Sinclair. P 34
[86] Coombs and Sinclair. P 98
[87] Coombs and Sinclair. P 171

4.5.3 Manizales. Pacifico 66 / Centrales 87

Nombre: "NN"

Marca: Baldwin Locomotive works

Año: 1928

Numero de fabrica: 60535

Nacionalidad: Estados Unidos

Tipo: 4-8-0

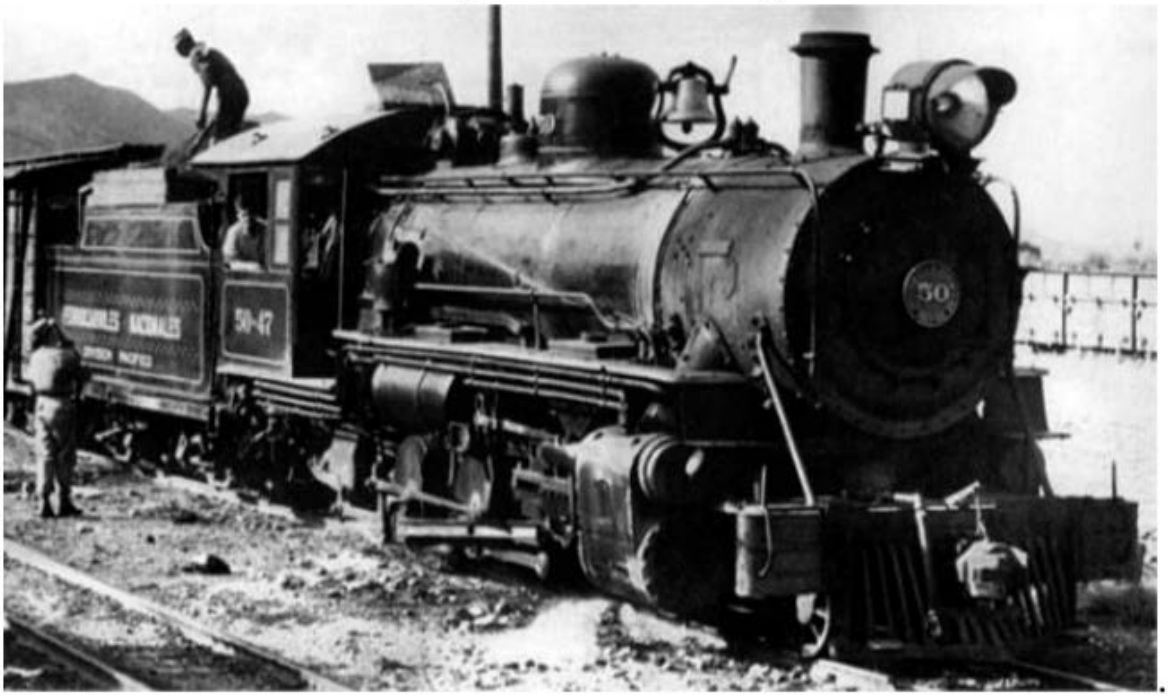
Números: 66 / 87

Líneas a las que perteneció y numero:

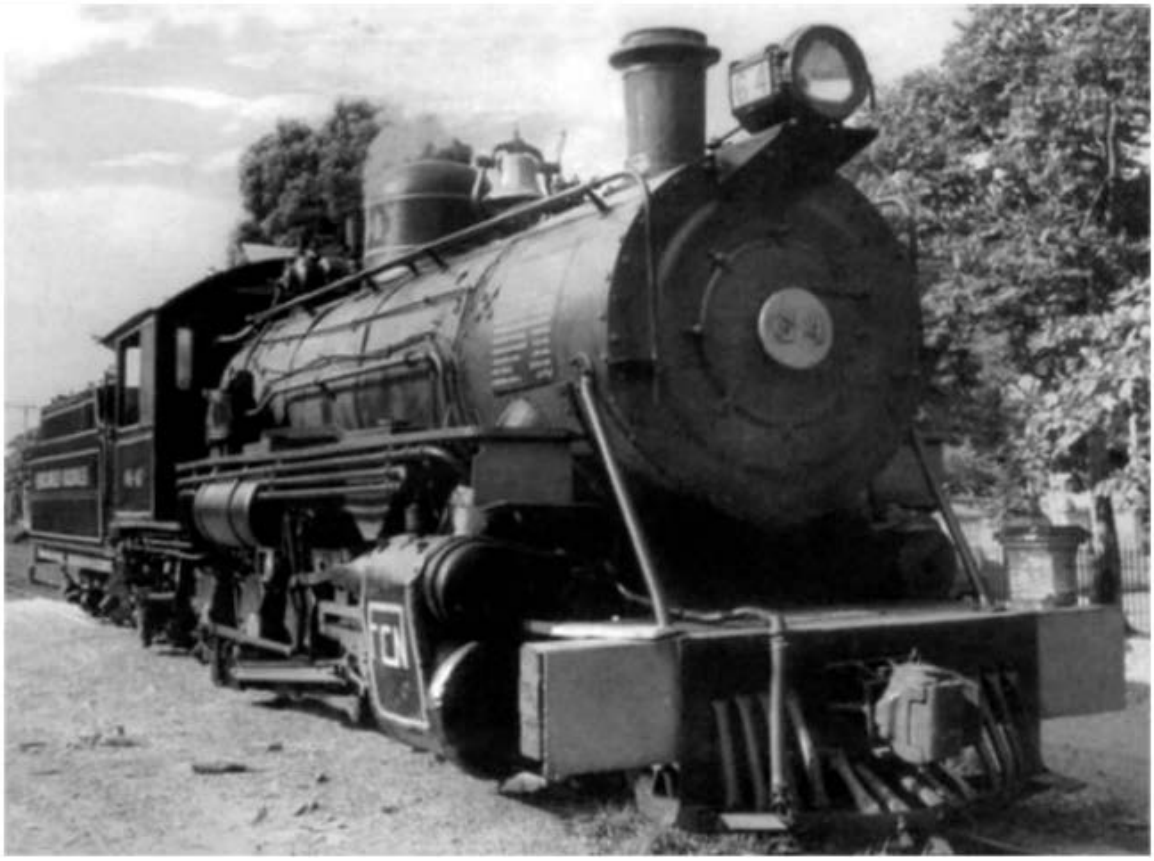
Pacífico y centrales

Lugar de ubicación: Manizales.




50
501-17


57




FERROCARRIL DEL PACIFICO
64

4.6 Puerto Berrío. Amaga 10 / Antioquia 50

Nombre: “, "Camilo C. Restrepo""

Marca: Baldwin Locomotive Works

Año: 1926

Numero de fabrica: 59266

Nacionalidad: Bélgica

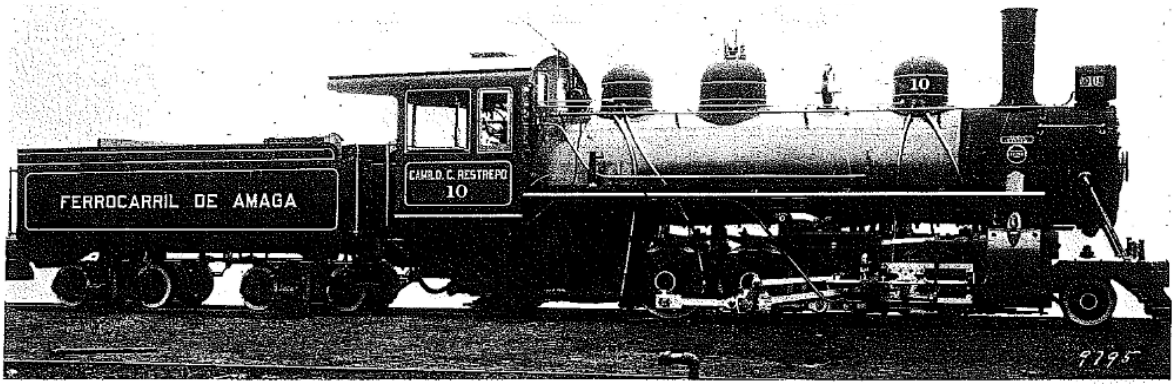
Tipo: 2-8-2 Mikado

Números: 10 y 50

Líneas a las que perteneció y numero:

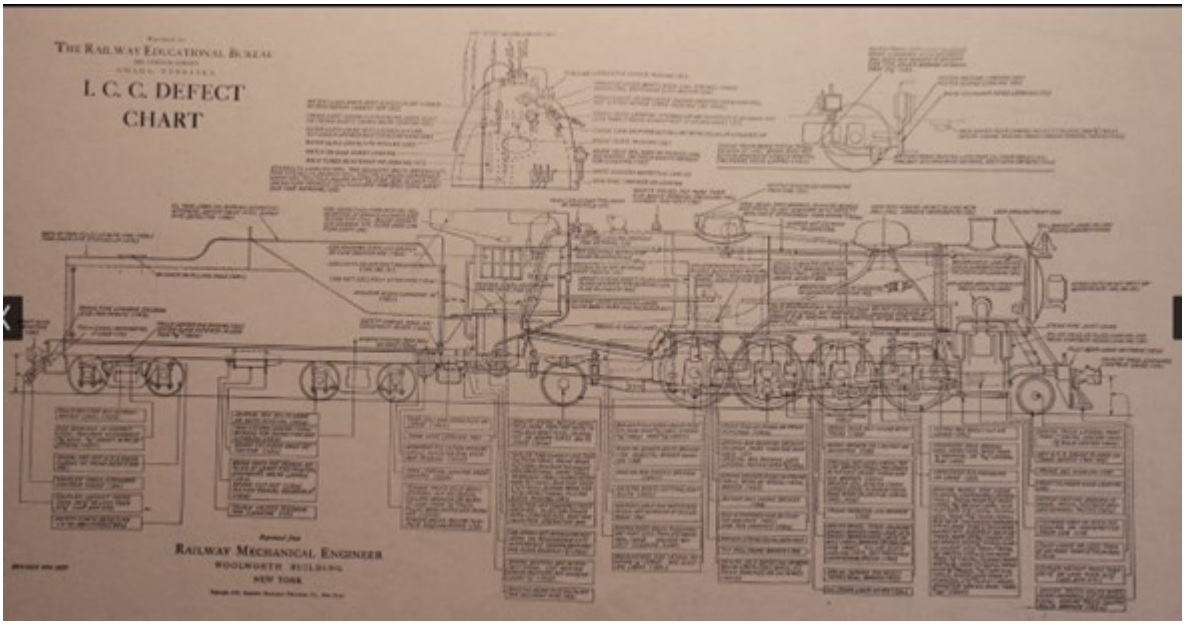
Amagá, Antioquia

Lugar de ubicación: Puerto Berrio



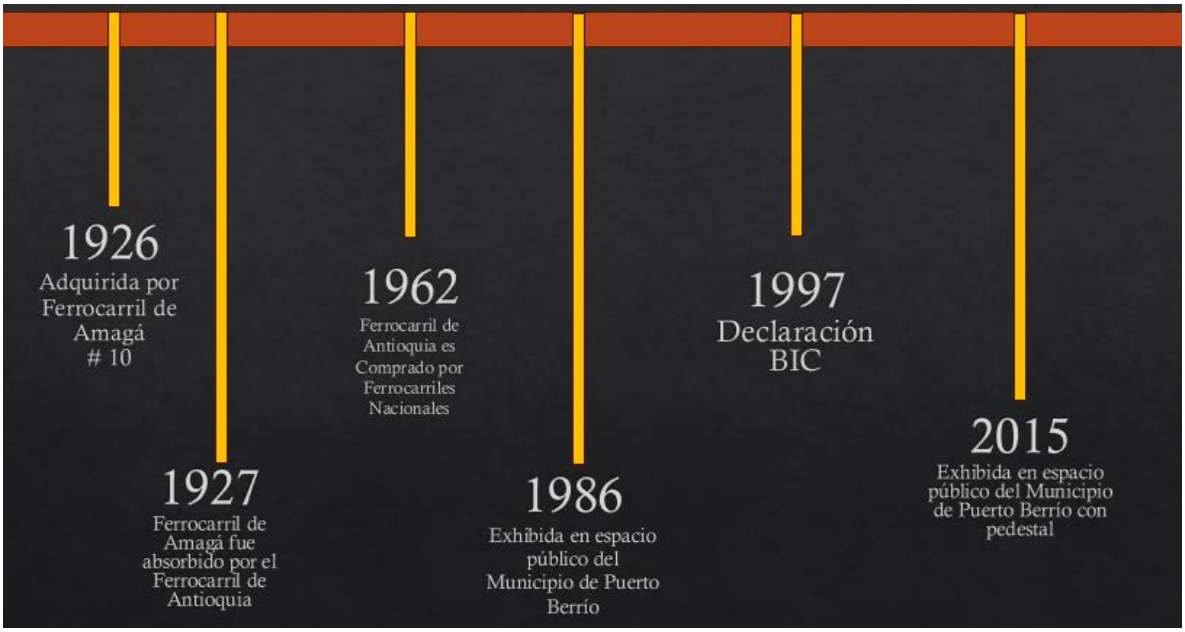
“Bautizada con el nombre del pionero y promotor del FC de Amagá (de Medellin al Cauca), esta Mikado Baldwin fue la tercera pedida por esa empresa. En 1927, cuando el FC de Antioquia absorbió a Amagá, se le dio el No. 5O y hoy se conserva como monumento en Puerto Berrio.”[88]

[88] Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*. P 79


I. C. C. DEFECT
CHART
RAILWAY MECHANICAL ENGINEER


CAMILO C. RESTREPO
10
FERROCARRIL DE AMAGA
9794


FERROCARRIL DE AMAGA
CAMILO C. RESTREPO
10



Línea de tiempo de la locomotora

Ferrocarril de Antioquia (1874-1962)



Estación Puerto Berrío

Primera estación del ferrocarril de Antioquia mayo de 1875

Declarada como Monumento desde el año 1996





Casa Cisneros



Hotel Magdalena

"El arquitecto estadounidense Gregory Burkitt Webb recibió 700 dólares para el diseño del Hotel Magdalena, a orillas del río del mismo nombre en Puerto Berrío (Antioquia). Burkitt, quien luego de trazar formas para erigir bancos, teatros y hoteles en varias ciudades sudamericanas dedicó su vida a diseñar mausoleos y abadías en Nueva York (Estados Unidos) fue comisionado para esta tarea por el Ferrocarril de Antioquia en noviembre de 1915 y, desde entonces, la historia de ese lugar quedó atada a la del paso de los trenes por este municipio del Magdalena Medio"[89]



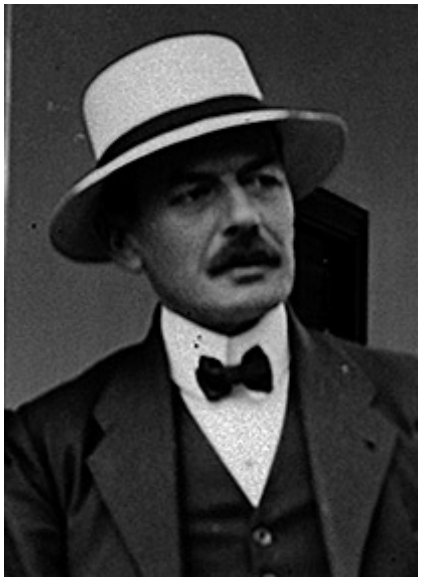


Esta línea empalmó con el Ferrocarril del Pacífico en 1942 con el objetivo de unificar la red férrea nacional, la nación lo adquirió en 1962[90]

Nombre: "Camilo C Restrepo"

Camilo Claudio Restrepo Callejas

[89] Eafitense, "Eafitenses Sacaron Del Olvido Un Símbolo Del Progreso En Puerto Berrío."
[90] "Imagen Del Ferrocarril En La Numismática Colombiana."



Fue un destacado ingeniero colombiano, dejó una huella imborrable en la historia ferroviaria colombiana. Sus estudios lo llevaron desde la Columbia Grammar School hasta el Columbia College (hoy Universidad de Columbia), donde se graduó como ingeniero civil en 1887 y como ingeniero de minas en 1888. Su formación académica le abrió las puertas al mundo ferroviario. Como ingeniero jefe del Ferrocarril de Antioquia, desempeñó un papel fundamental en la expansión de las redes de transporte en la región. A partir de 1892, su experiencia y conocimientos lo llevaron a convertirse en consultor del gobierno nacional para el mismo ferrocarril. Sin embargo, la obra que lo inmortalizó fue el trazado y construcción del Ferrocarril de Amagá. Este ambicioso proyecto abarcó 70 kilómetros de vía, conectando la región de Antioquia con el occidente colombiano y el estratégico puerto de Buenaventura en el Pacífico. Gracias a su visión y tenacidad, Restrepo Callejas allanó el camino para el desarrollo económico y la integración territorial de Colombia.[91]

Exhibida en espacio Publico desde… 1986 arias de greiff

Patrimonialización

Incluida en la lista de BIC 1997

Memoria fotográfica

La locomotora ha tenido al menos tres emplazamientos desde que se encuentra expuesta en 1986 en el municipio de Puerto Berrío.

[91] “Camilo Claudio Restrepo Callejas - Enciclopedia | La Red Cultural Del Banco de La República.”



Parque Enrique Olaya Herrera







Pedestal Parque Enrique Olaya Herrera (Ocupación actual)



4.7 Barranca Pacífico #46 renumerada # 69

Nombre: "NN"

Marca: Haine Saint Pierre

Año: 1927

Numero de fabrica: 1554

Nacionalidad: Bélgica

Tipo: 4-8-0 doceruedas

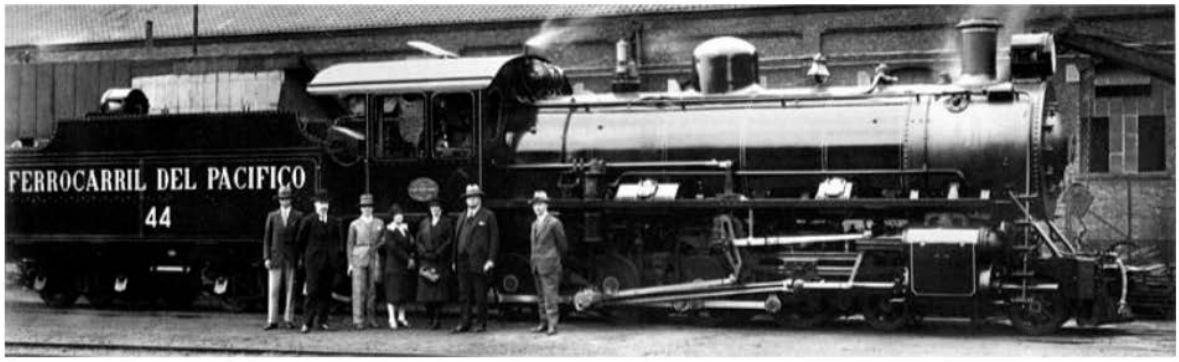
Números: 7

Líneas a las que perteneció y numero:

Pacífico #46 renumerada # 69 en 1948

Central Norte s. 1a. / 27

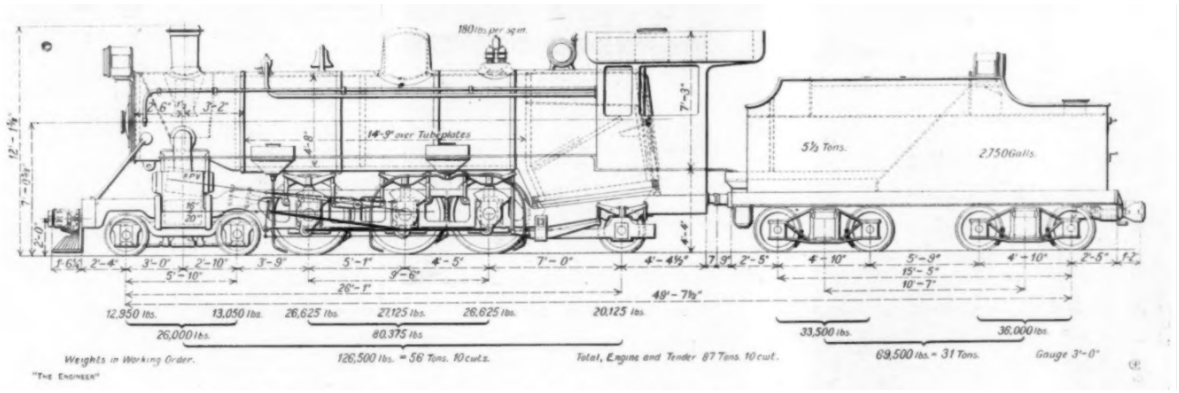
Lugar de ubicación: Barrancabermeja.

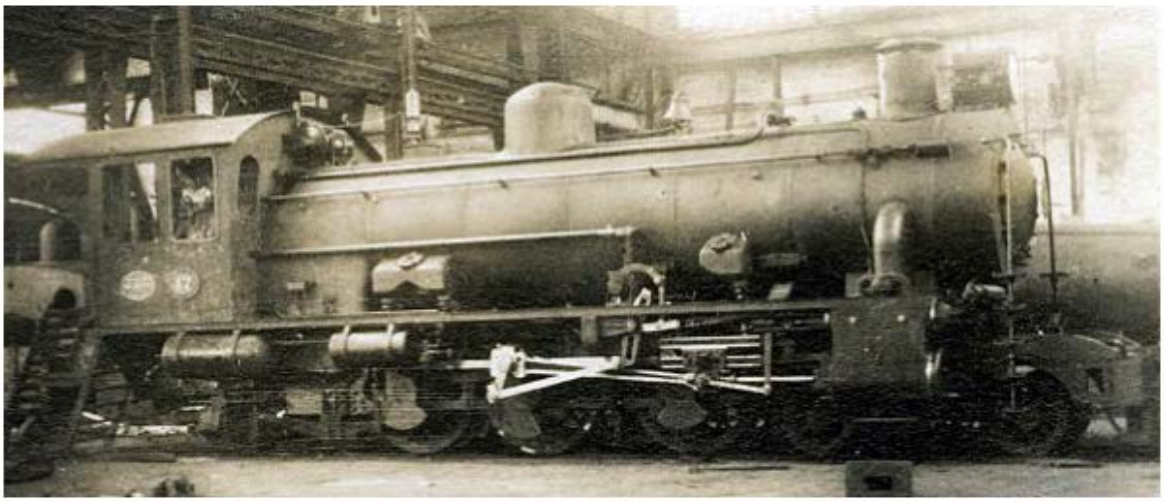


Una hermanita

"Ordered for Columbia, to be nos. 2-3 and 44 according to Jens Merte's HSP list, where 1552-6 were all for Colombia and it looks as though those for the Pacifico were originally to have been nos"[92]

[92] Coombs and Sinclair, "Colombia Steam Locomotive List." P 223


180 lbs. per sq.in.
14'-9" over Tube plates
5⅓ Tons.
2,750 Galls.
12,950 lbs.
13,050 lbs.
26,625 lbs.
27,125 lbs.
26,625 lbs.
20,125 lbs.
26,000 lbs.
80,375 lbs.
33,500 lbs.
36,000 lbs.
Weights in Working Order.
126,500 lbs. = 56 Tons. 10 cwts.
Total, Engine and Tender 87 Tons. 10 cwt.
69,500 lbs. = 31 Tons.
Gauge 3'-0"
"THE ENGINEER"









CREA DIGITAL CREA COLOMBIA


ENCERRAMIENTO TEMPORAL DE LA LOCOMOTORA
EVITE ENTRAR EN EL ENCERRAMIENTO.

4.8 Barranquilla. Dorada 4 / Centrales 1/ Doña Helena

Nombre: "Doña Elena".

Marca: Hudswell Clarke.

Año: 1905.

Numero de fabrica: 732 o 733

Nacionalidad: Inglaterra.

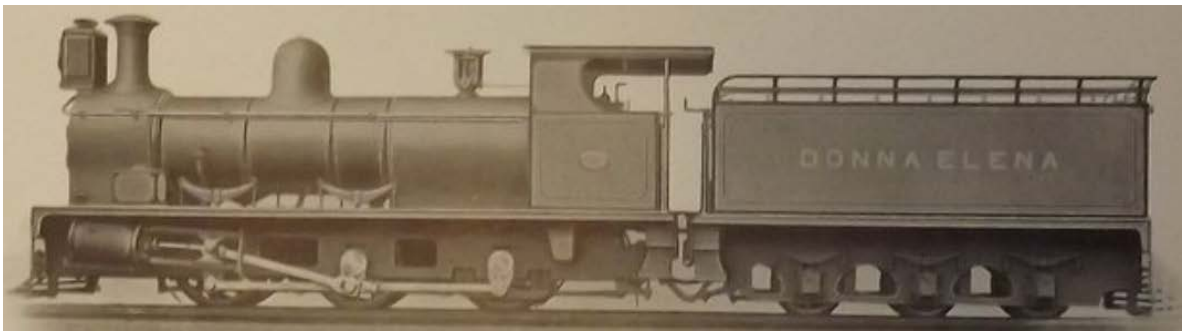
Tipo: 0-6-0 Acoplada

Números: #8 o #9 renumerada #3 o #4 en 1922

Líneas a las que perteneció y numero: The Dorada Railway Co.

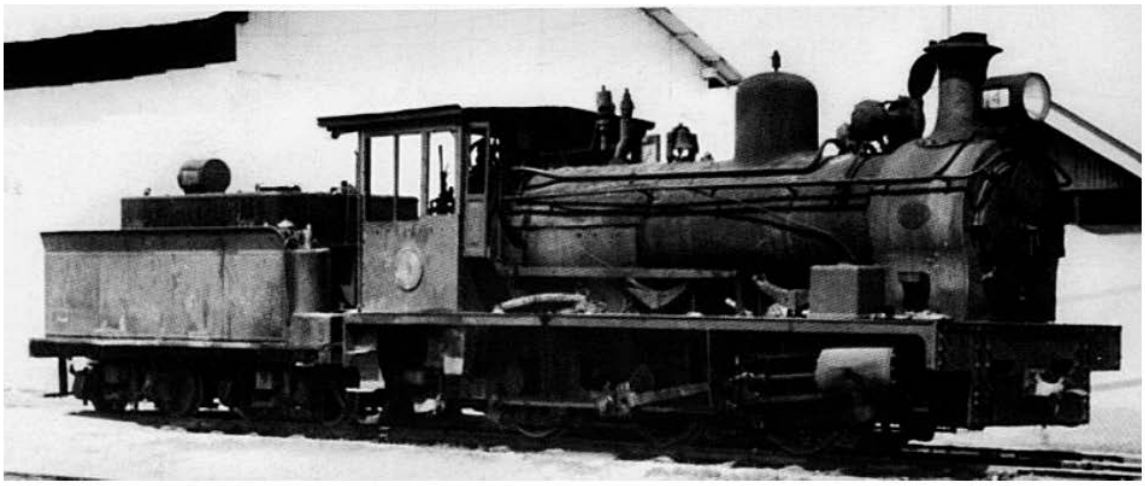
The Dorada Railway Extension Co. Ltd. Ferrocarril Central de La Dorada.

Lugar de Ubicación: Barranquilla



Fotografía extraída del catálogo de la fabrica [93]

[93] Jonhson, "Hudswell Clarke, Narrow Gauge Locomotive Catalogue."



"El FC de La Dorada perteneció a la compañía inglesa The Dorada Railway Co. desde 1889, y tuvo varias máquinas típicamente británicas, Entre ellas la Hudswell Clarke No. 4 de 1905 (s/n 733), que vemos hacia 1960 frente a las bodegas de La Dorada. Fue bautizada originalmente Doña Elena; es la locomotora más antigua que se conserva, aunque desmantelada, en el taller de Flandes."[94]



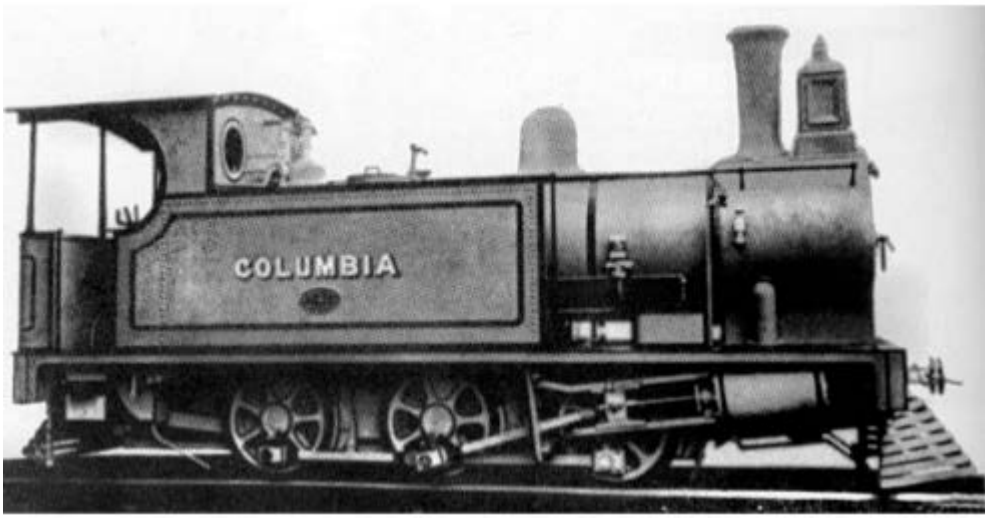
"Se tituló esta fotografía como no. 9 'DOÑA ELENA', pero puede que haya sido simplemente un error. Sea como fuere, el motor parece haber sido recalentado, ha vuelto a tener una chimenea recta, posiblemente la original, y ha adquirido un generador, una cabina y un ténder nuevos."[95]

[94] Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*. P 60
[95] Coombs and Sinclair, "Colombia Steam Locomotive List." P 92





Fotografía actual



5.0 CONCLUSIONES

6.0 Bibliografía

ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN. *Desarrollo Histórico de Las Matemáticas y La Ingeniería En Colombia En Los Siglos XIX y XX*. Edited by Luis Carlos Arboleda. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional, editorial Gente Nueva, 2015.

Alvarez Lleras, Jorge. "ANALES DE INGENIERIA." *ORGANO DE LA SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS* XXXII (1924).

Archila, Mauricio. *Cultura e Identidad Obrera : Colomiba, 1910-1945*, 1991.

Arias de Greiff, Gustavo. *La Mula de Hierro*. *C. Valencia Editores, 1986*, 1986.

Arias de Greiff, Jorge. "Un Momento Estelar de La Ingeniería Mecánica En Colombia: Los Diseños de Locomotoras de P.C. Dewhurst." *Ingeniería e Investigación*, no. 18 (1989): 62–68. https://doi.org/10.15446/ing.investig.n18.24490.

Brown, John Kennedy. *The Baldwin Locomotive Works, 1831-1915 : A Study in American Industrial Practice.* Baltimore: The John Hopkins University press, 1995. https://archive.org/details/baldwinlocomotiv0000brow.

Caballero Calderón, Eduardo. *Memorias Infantiles (1916-1924)*, 2017. https://siise.bibliotecanacional.gov.co/BBCC/(X(1)S(ikgksqr40of22af4wqd5zgqe))/Documents/View/247.

Camacho Roldán, Salvador. *Mis Memorias, Tomo II*. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional, 1946.

"Camilo Claudio Restrepo Callejas - Enciclopedia | La Red Cultural Del Banco de La República." Accessed October 1, 2024. https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Camilo_Claudio_Restrepo_Callejas.

Clarke, Locomotoras Hudswell, and E L Diseño Estándar De. "Locomotoras Hudswell Clarke (1)," no. 1724 (1965): 1–4.

Coombs, Martin, and David Sinclair. "Colombia Steam Locomotive List." In *Railways at the End of the World - Patagonia and the South Atlantic Islands*. Araucaria Press, 2014.

Correa, Juan Santiago. "El Río Magdalena y Sus Ferrocarriles." *Banco de La República*, 2021, 1–11. https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-290/el-rio-magdalena-y-sus-ferrocarriles.

Correa Restrepo, Juan Santiago. "Inversión Extranjera y Construcción de Ferrocarriles En Colombia: The Panama Railroad Co. (1850-1903)." *História Econômica & História de Empresas* 12, no. 1 (2012): 21. https://doi.org/10.29182/hehe.v12i1.15.

Davis, Wade. *Magdalena, Historias de Colombia*, 2020.

Eafitense, Revista El. “Eafitenses Sacaron Del Olvido Un Símbolo Del Progreso En Puerto Berrío,” 2018, 1–6.

“El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de La Ingeniería Antioqueña | La Red Cultural Del Banco de La República.” Accessed October 1, 2024. https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/el-ferrocarril-de-amaga-desarrollo-de-la-ingenieria.

Flórez, Leonidas, Adriano Páez, José María Gutiérrez de Alba, Jose del Carmen Rodriguez, and EL Zipa. *Corona de Honor, Que La República y La Amistad Dedican Al Señor Don Temístocles Tejada, Eminente Poeta Americano*. Bogotá, 1879.

García Márquez, Gabriel. *Cien Años de Soledad*. *Oveja Negra*, 1985. https://doi.org/10.1080/08905762.2017.1415005.

Gobierno de Colombia. *Libro Azul de Colombia, Historia Condensada de La República. Artículos Especiales Sobre El Comercio, Agricultura y Riqueza Mineral, Basados En Las Estadísticas Oficiales*, 1918.

Gómez Gutiérrez, Alberto. *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*. Bogota, 2011. www.ausjal.org.

González Escobar, Luis Fernando. *DEL ALARIFE AL ARQUITECTO. El Saber Hacer y El Pensar La Arquitectura En Colombia*. Medellin: Universidad Nacional De Colombia, Sede medellin, 2011. http://www.bdigital.unal.edu.co/4601/2/15955921._2011_2.pdf.

Gutiérrez de Alba, José María. *Impresiones de Un Viaje a América – Tomo XI*. Edited by Banco de la Republica. 2016 digit. Bogotá: Biblioteca Nacional. Accessed November 16, 2017. http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/gdea/transcripcion-tomoXI.pdf.

Guzman Bejarano, Margarita. “Rafael Reyes Prieto, El Rosario y La Primera Paz Del Siglo XX.” Bogotá: Universidad del Rosario. Accessed September 3, 2018. http://www.urosario.edu.co/Museo/Documentos/Quieres-saber-de/Publicaciones/cartilla-exposicion-rafael-reyes.pdf.

“Henschel & Son,” 1970.

Holton, Isaac Farewell. *La Nueva Granada : Veinte Meses En Los Andes*. New York: Harper & Brothers, 1857.

“Imagen Del Ferrocarril En La Numismática Colombiana.” Accessed October 1, 2024. https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_antioquia.htm.

Jaimes Gonzalez, Diego Andres. “Precedentes y Desarrollos Iniciales de La Participacion Del Estado Soberano de Boyacá En La Guerra de 1876-1877.” Universidad Industrial de Santander, Facultad de

Ciencias Humanas Escuela de Historia. Bucaramanga 2011, 2011.

Jaramillo, Juliana Jaramillo. “El Movimiento Educativo En Los Estados Unidos de Colombia, 1863-1886. Una Mirada a Través de La Participación de Las Asociaciones Voluntarias,” 2013.

Jonhson, J M. “Hudswell Clarke, Narrow Gauge Locomotive Catalogue,” 2024. https://www.leedsengine.info/leeds/gallery.asp?section=/leeds/images/Hudswell Clarke/Narrow Gauge Loco/Steam.

Kinsie, Paul. “Sex Work on the Isthmus of Panama.” In *TRAFFICKING IN WOMEN. Reports for the League of Nations*, 1:356. geneve, 2017.

Llano, Fabián. “La Superación Del Mito de La Atenas Suramericana: Los Cafés Como Espacio de La Producción Cultural (Bogotá 1880-1930),” 2019, 425. http://hdl.handle.net/10803/667757http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ca.

M‘CONNICO, S.B. “Railroad Matters in Colombia.” *THE RAILROAD GAZZETTE*, 1893.

Marshall, Francis Carr. “R & W Hawthorn , Leslie & Company,” 1893.

Martínez, Frederic. *El Nacionalismo Cosmopolita, La Referencia Europea En La Construccion Nacional En Colombia, 1845-1900*. Bogotá: Banco de la Republica, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001.

Mejía Sanabria, Carlos Alberto. “Ferrocarriles Colombianos En El Siglo XIX. Inicio de Una Mentalidad Moderna y Tecnológica En El País.” *Credencial Historia. No 102*. Bogotá, 1998. http://www.banrepcultural.org/node/124748.

Nieto, Carlos Eduardo. “El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País.” *Apuntes* 24, no. 1 (2011): 62–75. https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8888/7160.

Ordoñez, Francisco. *Historia Del Cristianismo Evangélico En Colombia*. Armenia: Tipografía Uníon, Medellin, 1956.

Ortega, Alfredo. *Ferrocarriles Colombianos. Resumen Historico*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1923.

Palacios Rozo, Marco Antonio. “La Fragmentacion Regional de Las Clases Dominantes En Colombia : Una Perspectiva Historica.” *Revista Mexicana de Sociología* 42, no. 4 (1980): 1663–89. http://www.jstor.org/stable/3539965 .

———. “TIERRA Y SOCIEDAD EN LA REGION DE BOGOTÁ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.” In *El Café En Colombia*. Colegio de Mexico, 2002.

Pérez Robles, Shirley Tatiana. “Inmorales, Injuriosos y Subversivos: La Prensa Liberal y Socialista Censurada Durante La Hegemonía Conservadora (1886-1930).” Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, 2017.

Poveda, Gabriel. “El Primer Ferrocarril En Colombia.” *Revista DYNA* 69, no. 137 (2002): 61–73. www.redalyc.org/ pdf/496/49613707.pdf.

Ramírez, María Teresa. “Los Ferrocarriles y Su Impacto Sobre La Economía Colombiana.” *Revista de Historia Economica - Journal of Iberian and Latin American Economic History* 19, no. 1 (2001): 81–122. https://doi.org/10.1017/S0212610900008946.

Ramón, Chao. “Un Tren de Hielo y Fuego.” Valencia, 2001.

Reclus, Eliseo. *Viaje a La Sierra de Santa Marta*. Bogotá: Focion Mantilla, 1869.

Rivas Ardila, Helga Cecilia. “Ciudad Negada y Revolución Urbana Bogotá XXI, En La Urbanización Planetaria.” Universidad Nacional de Colombia, 2016.

Rodriguez Ortiz, Jorge Alonso. “LE COMPLEXE FERROVIAIRE DU « FERROCARRIL DEL PACIFICO » À SANTIAGO DE CALI, EN COLOMBIE : ENTRE L’OUBLI ET LA REUTILISATION.” Universidad de Evora, 2022.

———. “The Colombian Standard Steam Locomotive.” *Poster*, no. 11 (2023).

Sablonniere, Catherine. “El Correo de Ultramar (1842-1886) y La Ciencia : Entre Labor Educativa y Propaganda Política.” *Coloquio Internacional de La Red de Historiadores de La Prensa En Latinoamérica “La Prensa Como Paradigma de Interdisciplinariedad”,*. San Cristóbal de las Casas, México, 2007.

Silva, José Asunción. *De Sobremesa*. Bogotá: IDARTES, 1896.

Thomas Primmer, Andrew. “Capital , Monopoly and Economic Nationalism : A History of British Railways in Colombia , 1902-1930.” University of Bristol, 2018.

Culturas

Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes

N V P CONSORCIO

DATOS BÁSICOS DE IDENTIFICACIÓN DE LAS 12 LOCOMOTORAS A VAPOR PRIORIZADAS PARA EL PEMP.



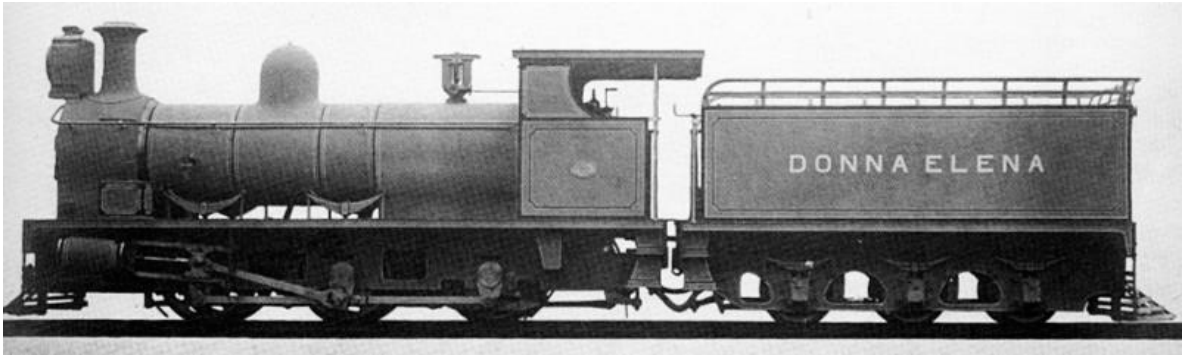
PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, Octubre de 2024

ATLÁNTICO BARRANQUILLA:

1. DORADA 4 / CENTRALES 1 DOÑA HELENA





Nombre (s): DOÑA ELENA DORADA 4 / CENTRALES 1.

Fabricante: Hudswell Clarke. Ordenada por S Person & Son LTD contratistas, para entrega Savanilla

Pais de origen: Inglaterra

Tipo: 0-6-0. Acoplada Seis ruedas. d/w 45", cyls.15x22"

Numero Fabrica: 732.

Numero catalogo: 280

Año de fabricación: 1905

Año llegada a Colombia. 1905.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: Dorada Railway Co 9 (Dorada extensión). Centrales 1.

Ancho de trocha: 3” (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Plaza de la locomotora Barranquilla. CRA 50 NO 36 -135 Norte. Centro Histórico

Acto de declaratoria local: No declarada ni incluida en el POT como patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (no lo conserva)

Tipo de combustible. Carbón – Convertida Fuel Oil.

Uso principal inicial: Trabajos de construcción maniobras y trafico a bajas velocidades.

Usos posteriores:

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario:

ANTIOQUIA PUERTO BERRIO:

2. AMAGÁ 10. CAMILO C. RESTREPO ANTIOQUIA 50.



Fotografía museo de Pensilvania – BLW negativo 09794



Nombre (s): AMAGA 10 CAMILO RESTREPO / ANTIOQUIA 50.

Fabricante: Baldwin Locomotive Works

País de origen: Estados Unidos De America, Philadelphia Pa.

Tipo: 2-8-2 Mikado. d/w 40”, cyls.16x20”

Numero Fabrica: 59266

Numero catalogo: 610

Año de fabricación: 1926

Año llegada a Colombia. 1926

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: Cia. Del FC de Amagá. Pasó a FC Antioquia en 1927

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Parque Enrique Olaya Herrera frente a Palacio municipal.

Acto de declaratoria local: No declarada ni incluida en el POT como patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender (conservado con la locomotora)

Tipo de combustible. Fuel Oil. Llego carbón y se adaptó.

Uso principal inicial: Pasajeros y carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Alcaldía de Puerto Berrio

SANTANDER BARRANCABERMEJA

3. PACÍFICO 46 / 69, NORTE 1A. / 27



Colección Gustavo Arias de Greiff La segunda mula de hierro.





Nombre (s): PACÍFICO 46 / 69, NORTE 1A. / 27

Fabricante: Haine Saint Pierre

País de origen: Bélgica.

Tipo: 4-8-0 Doceruedas. d/w 40", cyls.18x22". Diseño estándar Colombia de Dewhurs

Numero Fabrica: 1544

Numero catalogo: 835

Año de fabricación: 1926

Año llegada a Colombia. 1927

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: Cia. del FC del Pacifico. Renumerada en 1952 Pasó a ferrocarril del Norte 1ª. con el numero 27.

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Frente Antigua Estación del Ferrocarril, Cra. 33 con 50.

Acto de declaratoria local: No declarada ni incluida en el POT como patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender (conservado con la locomotora)

Tipo de combustible. Fuel Oil. Llego carbón y se adaptó.

Uso principal inicial: Pasajeros y carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Alcaldía de Barrancabermeja.



HUILA NEIVA:

4. CENTRALES 128 / GIRARDOT 72.



Nombre (s): CENTRALES 128 / GIRARDOT 72.

Fabricante: Porter Bell & Co.

País de origen: Estados Unidos de America / Pensilvania / Pittsburgh Pa.

Tipo: 4-8-2 Montaña. d/w 42", cyls.18 1/2 x 22"

Numero Fabrica: 8137

Numero catalogo: 915

Año de fabricación: 1948

Año llegada a Colombia. 1948

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: Ferrocarriles Nacionales para Girardot con el numero 72 y posteriormente FC de Girardot Tolima Huila integrados como Ferrocarriles nacionales de Colombia Centrales (FNC-C) con el numero 128.

Ancho de trocha: 3” (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Frente Antigua Estación del Ferrocarril.

Acto de declaratoria local: No declarada ni incluida en el POT como patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (lo conserva pero alterado con techo e interiormente como cocina

Tipo de combustible. Fuel Oil. Llego carbón y se adaptó.

Uso principal inicial: Pasajeros y carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Secretaria de Cultura - Alcaldía de Neiva.

CALDAS MANIZALES.

5. CALDAS 1 / LA ZAPATA / LA PICHINGA.

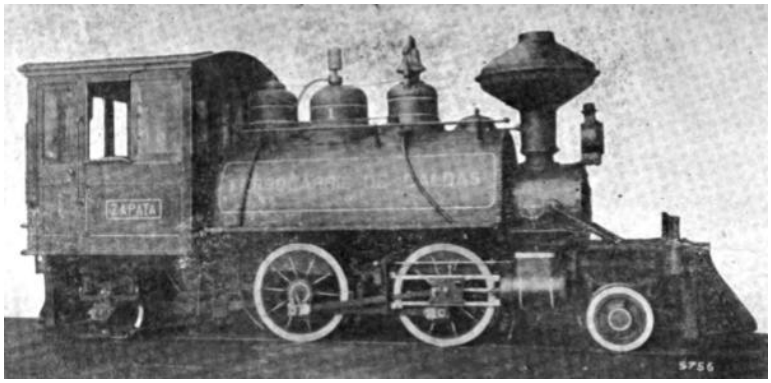


Foto del Fabricante.



Fotografiada en Pereira en 1923 por Paul Dewhurst.



Nombre (s): CALDAS 1 / LA ZAPATA / LA PICHINGA. EN HOMENAJE A Felipe Zapata , Gerente de Ferrocarril de la Sabana Que en 1912 hizo el estudio para el ferrocarril,

Fabricante: Baldwin Locomotive Works.

País de origen: Estados Unidos, Filadelfia Pa. Ordenada por Mecke Co. para FC de Caldas

Tipo: 2-4-2 Columbia. T d/w 37", cyls. 8x12" CLASE BLW 8-10¼C no. 17 PESO 14 Tn A 17 ½ Tn.

Numero Fabrica: 42964

Numero catalogo: 379

Año de fabricación: 1916

Año llegada a Colombia. 1916

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC de Caldas.

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Glorieta frente Universidad Autónoma.

Acto de declaratoria local: incluida en inventario de patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Lateral Incorporado tipo silla

Tipo de combustible. Carbón. Chimenea con chispero

Uso principal inicial: En Patios construcción, pasajeros y carga

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Alcaldía de Manizales.

6. PACÍFICO 66 / 87.





Nombre (s): PACÍFICO 66 / 87.

Fabricante: Baldwin Locomotive Works.

País de origen: Estados Unidos, Filadelfia Pa.

Tipo: Tipo: 4-8-0 Doceruedas. d/w 40", cyls. 18x22 " Ordenada para Pacifico. Diseño estándar Colombia de Dewhurs

Numero Fabrica: 60535 o 60534 según Martin Coombs

Numero catalogo: 796

Año de fabricación: 1928

Año llegada a Colombia. 1928

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC de Pacifico. La 60534 Pasa a FC de Girardot con el numero 87 O de Girardot 44 pasada a pacifico 87.

Ancho de trocha: 3” (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Parque Bosque Popular El Prado, Cra. 23 N° 60-63.

Acto de declaratoria local: incluida en inventario de patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender (conservado con la locomotora)

Tipo de combustible. Fuel Oil. Llego carbón y se adaptó-

Uso principal inicial: Pasajeros y carga

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Alcaldía de Manizales.



7. AMBALEMA IBAGUE 2 .







Nombre (s): AMBALEMA IBAGUE 2.

Fabricante: Baldwin Locomotive Works.

País de origen: Estados Unidos, Filadelfia Pa.

Tipo: 2-4-2 Columbia. 2-4-2T d/w 33", cyls. 11x16" Ordenado para FC Ambalema Ibagué, Colombia, según la clase BLW 8-16¼C no. 44.

Numero Fabrica: 59969

Numero catalogo: 382

Año de fabricación: 1927

Año llegada a Colombia. 1927.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC Ambalema Ibague.

Ancho de trocha: 3” (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Universidad Autónoma. Antigua Estación del Ferrocarril.

Acto de declaratoria local: incluida en inventario de patrimonio.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Lateral Incorporado.

Tipo de combustible. Carbón. Chimenea con chispero

Uso principal inicial: En Patios, construcción, pasajeros y carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Universidad Autónoma de Colombia.

CALDAS LA DORADA.

8. RAILWAY CO.70 / DORADA 14.







Nombre (s): DORADA Ry.Co. 14 / FCN-C . CENTRALES 70

,

Fabricante: Hawthorn Leslie.

País de origen: Inglaterra, Newcastle.

Tipo: 2-8-0 Doceruedas. Clase pacifico. d/w 40", cyls. 17x22" Construida para FC de la Dorada. Diseño estándar Colombia de P.C. Dewhurs.

Numero Fabrica: 3712

Numero catalogo: 839

Año de fabricación: 1928

Año llegada a Colombia. 1928.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC La Dorada con el No 14 y Pasa a División Centrales de Ferrocarriles Nacionales en 1953 renumerada 70.

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Calle 10, entre carreras 1 y 2 o 2 y 3 junto a la línea férrea .

Acto de declaratoria local: No incluida en inventario de patrimonio ni EOT.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (conservado con la locomotora)

Tipo de combustible. Fuel Oil. Adaptada de carbón.

Uso principal inicial: Pasajeros y carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Cámara de Comercio.

FLANDES TOLIMA.

9. ANTIOQUIA 87 “ROJAS PINILLA”, “ANIBAL JARAMILLO”









Nombre (s): ANTIOQUIA 87 "ROJAS PINILLA"/ "ANIBAL JARAMILLO",

Fabricante: Henschel.

País de origen: Alemania.

Tipo: 2-8-2 Mikado. Clase pacifico. d/w 40", cyls. 17x22" Construida para FC de Antioquia. Ultima l locomotora de vapor en llegar a Colombia

Numero Fabrica: 25939

Numero catalogo: 659

Año de fabricación: 1952-1955

Año llegada a Colombia. 1955.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC de Antioquia.

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Predio del Antiguo Taller Ferroviario de Flandes.

Acto de declaratoria local: No incluida en inventario de patrimonio ni EOT.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.
Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (no lo conserva, en sitio 4 tender sin identificar)

Tipo de combustible. Fuel Oil.

Uso principal inicial: Pasajeros y Carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel

Uso actual: Ninguno. En abandono.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Fondo del pasivo Social de los Ferrocarriles.

10. CENTRAL DEL NORTE 1a 7.







Nombre (s): CENTRAL NORTE 1ª 7.

Fabricante: HAINE SAINT PIERRE

País de origen: Belgica.

Tipo: 4-8-0. Doceruedas.. d/w 40", cyls. 18 ¼ x 22. Diseño estándar Colombia de P.C. Dewhurs

Numero Fabrica: 1521

Numero catalogo: 831

Año de fabricación: 1926

Año llegada a Colombia. 1926.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC Central Norte1a.

Ancho de trocha: llega de 1 metro y fue recortada en 1957 a 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Predio del Antiguo Taller Ferroviario de Flandes.

Acto de declaratoria local: No incluida en inventario de patrimonio ni EOT.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (no lo conserva, en sitio 4 tender sin identificar)

Tipo de combustible. Fuel Oíl. Llega a carbón y es actualizada a Fuel Oil.

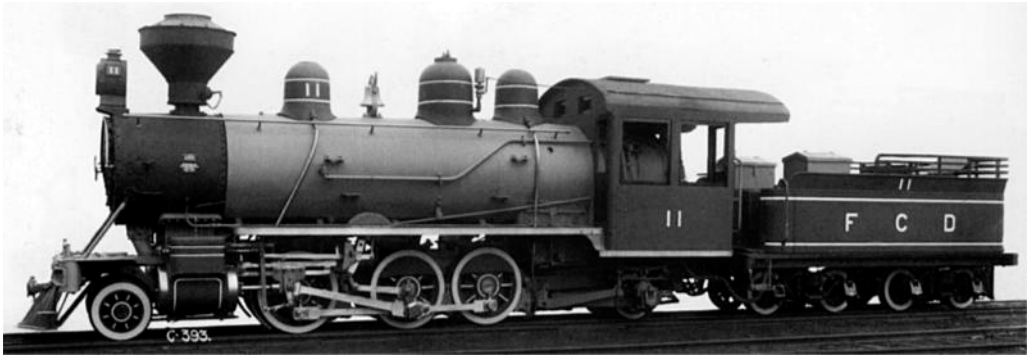
Uso principal inicial: Pasajeros y Carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Ninguno. En abandono.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Fondo del pasivo Social de los Ferrocarriles.

11. DORADA 10 /. 2





NOMBRE (S): DORADA 11. Dorada 6 en 1929. Dorada 10 en 1940.Tambien hay referencia de que en 1953 pasa a Ferrocarriles nacionales con el numero 9

Fabricante: ALCo COOKE, AMERICAN COOKE

País de origen: Estados Unidos de América

Tipo: 4-6-2 Praire . d/w 40", cyls. 15 x 20”

Numero Fabrica: 54478

Numero catalogo: 490

Año de fabricación: 1914

Año llegada a Colombia. 1914.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC Dorada Rly. Co. Ferrocarril de la Dorada.

Ancho de trocha: 3” (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Predio del Antiguo Taller Ferroviario de Flandes.

Acto de declaratoria local: No incluida en inventario de patrimonio ni EOT.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (no lo conserva, en sitio 4 tender sin identificar)

Tipo de combustible. Llega a carbón. Fue actualizada a Fuel Oil

Uso principal inicial: Pasajeros y Carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras con la llegada de las Diesel

Uso actual: Ninguno. En abandono.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Fondo del pasivo Social de los Ferrocarriles.

12. CENTRALES 89 / GIRARDOT 29 / 48.





Nombre (s): CENTRALES 89 / GIRARDOT 29 / 48.

Fabricante: SKODA

País de origen: Checoslovaquia, Praga.

Tipo: 4-8-0. Doceruedas. d/w 40", cyls. 18 x 22. Diseño estándar Colombia de P.C. Dewhurs.

Numero Fabrica: 455

Numero catalogo: 861

Año de fabricación: 1928

Año llegada a Colombia. 1928.

Ferrocarriles-líneas a los que perteneció: FC Girardot y pasa a FNC Centrales.

Ancho de trocha: 3" (1 yarda) 0,914 m.

Localización: Antigua Estación del Ferrocarril, Casa de La Cultura, Calle 16 cra. 14, Parque de La Locomotora.

Acto de declaratoria local: No incluida en inventario de patrimonio ni EOT.

Acto de declaratoria nacional: Propone Resolución 015 de 5 de agosto de 1997.

Declara Resolución del 31 de julio de 0791 de 1998

Tipo de tanque: Tender. (Conservado junto a la locomotora)

Tipo de combustible. Fuel Oíl. Llega a carbón y es actualizada a Fuel Oil

Uso principal inicial: Pasajeros y Carga.

Usos posteriores: Al final llego a maniobras y trabajos secundarios con la llegada de las Diesel.

Uso actual: Monumento en espacio público.

Propietario/ Custodio / Comodatario: Fondo del pasivo Social de los Ferrocarriles.

Culturas

Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes

N V P CONSORCIO

MARCO NORMATIVO
DE LAS 12 LOCOMOTORAS A VAPOR PRIORIZADAS PARA EL PEMP.



PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, Octubre de 2024

Contenido

1. OBJETO 3
2. ENFOQUE Y ALCANCE 3
3. MARCO NORMATIVO NACIONAL 4
3.1. CONSTITUCIÓN DEL 91 6
3.2. LEY 163 DE 1959 7
3.3. LEY 9 DE 1989 7
3.4. LEY 399 DE 1997 7
3.5. EL DECRETO 2358 DE 2019 8
4. DIRECTRICES Y PARAMETROS DESDE EL NIVEL NACIONAL 10
4.1 PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE 10
4.2. EL PLAN ESPECIAL DE MANEO Y PROTECCIÓN PAA BIENES MUELE 11
4.2.1. Categorías de bienes muebles para el PEMP 11
4.2.2. Necesidad del Plan Especial de manejo y Protección para las locomotoras 12
4.2.3. Alcance del PEMP 12
4.3. NORMAS NACIONALES RELATIVAS A LOS FERROCARRILES 13
5. LA DECLARATORIA DE LAS LOCOMOTORAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL 16
6. MARCO NORMATIVO DE CARÁCTER LOCAL 17
6.1. CUADRO NORMATIVO DE NEIVA 17
6.1.1. POT NEIVA 17
6.1.2. PLAN DE DESARROLLO DE NEIVA 20
6.1.3. CONCLUSIONES DEL MARCO LEGAL DE NEIVA 22
6.2. CUADRO NORMATIVO DE LA DORADA, CALDAS 22
6.2.1. POT LA DORADA 22
6.2.2. POT LA DORADA 25
6.2.3. CONCLUSIÓN NORMAS LOCALES LA DORADA 26
6.3. CUADRO NORMATIVO DE BARRANCABERMEJA 26
6.3.1. POT BARRANCABERMEJA 26
6.3.2. PLAN DE DESARROLLO BARRANCABERMEJA 29
6.3.3. CONCLUSION MARCO NORMATIVO BARRANCABERMEJA 30
6.4. CUADRO NORMATIVO DE BARRANQUILLA 30



6.4.1. POT BARRANQUILLA 30
6.4.2. PLAN DE DESARROLLO BARRANQUILLA 33
6.4.3. CONCLUSIÓN MARCO ORMATIVO BARRANQUILLA 34
6.5. CUADRO NORMATIVO DE FLANDES 34
6.5.1. POT FLANDES 34
6.5.2. PLAN DE DESARROLLO FLANDES 34
6.5.3. CONCLUSIÓN MARCO NORMATIVO DE FLANDES 35
6.6. CUADRO NORMATIVO DE GIRARDOT 35
6.6.1. POT GIRARDOT 35
6.6.2. PLAN DE DESARROLLO DE GIRARDOT 36
6.6.3. CONCLUSIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE GIRARDOT 38
6.7. MARCO NORMATIVO DE MANIZALES 39
6.7.1. POT MANIZALES 39
6.7.2. PLAN DE DESARROLLO MANIZALES 41
6.7.3. CONCLUSIÓN DELMARCO NORMATIVO DE MANIZALES 42
6.8. CUADRO NORMATIVO DE PUERTO BERRIO 42
6.8.1. POT PUERTO BERRIO 42
6.8.2. PLAN DE DESARROLLO PUERTO BERRIO 43
6.8.3. CONCLUSIÓN DEL MARCO PUERTO BERRIO 44



1. OBJETO

El marco normativo tiene como objeto identificar las normas que aplican al tema patrimonial, relacionado con el Plan Especial de Manejo y Protección, que nos ocupa, tanto desde el ámbito nacional como local, priorizado para las siguientes locomotoras.

- Atlántico -Barranquilla
- Antioquia -Puerto Berrío
- Santander -Barrancabermeja
- Huila -Neiva
- Caldas -Manizales (3 locomotoras)
- Calas – La Dorada
- Tolima Flandes (3 locomotoras)
- Cundinamarca Girardot

2. ENFOQUE Y ALCANCE

El trabajo busca identificar la normatividad que incide en la protección, conservación, propiedad y custodia de las locomotoras, como leyes, políticas o planes de gestión vigentes. Así como la relación con instrumentos de planificación territorial, tales como Plan o Esquemas de Ordenamiento Territorial (POT - EOT) y planes de desarrollo.

Dicho marco normativo tanto a nivel nacional como local permitirá identificar los problemas relacionados con las instancias, procedimientos y competencias en la aplicación de la normatividad existente, así como los vicios o conflictos generados por la promulgación de legislación del orden nacional o local.

Todo lo anterior basados en la protección del patrimonio cultural y de los mecanismos e instrumentos previstos para tal efecto, donde se resaltarán las normas de aplicación inmediata, normas que establecen políticas y normas regulatorias como los planes de ordenamiento territorial que establecen figuras e instrumentos relacionados con los bienes de uso público y el territorio donde éstos se encuentran.



3. MARCO NORMATIVO NACIONAL

Como es sabido, las normas generales son las que trazan los parámetros y las políticas que deben implementarse, en este caso, en la protección del patrimonio mueble. En tal sentido, tenemos una gran cantidad de disposiciones que parten de la Constitución con la obligación que tiene el Estado y las personas de proteger el patrimonio cultural de la nación.

Tenemos también leyes y decretos del nivel nacional que establecen los mecanismos y crean los instrumentos para la protección de dicho patrimonio, tal como lo es el Plan Especial de Manejo y Protección.

El siguiente cuadro muestra el alcance de las disposiciones más importantes respecto de patrimonio cultural, haciendo la claridad que dichas disposiciones aplican de manera general, pero que son fundamentales a la hora de precisar el alcance y la conformación del patrimonio cultural.

NORMA	TIPO	EPÍGRAFE	ALCANCE
Constitución Política	Norma superior	Constitución Política de Colombia de 1991.	Obliga al Estado y a las personas a proteger las riquezas y el patrimonio cultural. El artículo 72 dice: "*El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica".* *ARTÍCULO 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.*
Ley 163 de 1959	Ley ordinaria	"Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico,	Desarrolla lo acordado en la Séptima Conferencia Internacional Americana, reunida en Montevideo en el año 1933

		artístico y monumentos públicos de la Nación."	
Ley 9 de 1989	Ley ordinaria	"Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones".	Establece mecanismos de gestión de suelo y de articulación del desarrollo físico del territorio con las políticas de los municipios y distritos. Tiene relevancia en la medida que se implementen intervenciones en las zonas donde se ubiquen las locomotoras.
Ley 388 de 1997	Ley ordinaria	"Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones".	Obliga, a las entidades territoriales, en aplicación de la función pública del urbanismo, a la preservación del patrimonio cultural.
Ley 397 de 1997	Ley ordinaria	"Por la cual se desarrollan los Artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias".	Creó los PEP, como instrumentos de protección, que deben adoptarse para bienes inmuebles de interés cultural. Estos instrumentos fueron transformados luego en los PEMP.
Ley 472 de 1998	Ley ordinaria	"Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones."	Esta norma es importante por cuanto la misma tiene fundamento en el artículo 88 de la Constitución que está referido a la protección del patrimonio cultural.
Ley 1185 de 2008	Ley ordinaria	"Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones".	Redefine el patrimonio cultural, obliga a la Nación y a las entidades territoriales a proteger el patrimonio cultural, establece la adopción de los PEMP, como instrumentos de manejo, gestión y protección de los bienes de interés cultural.

Decreto 1077 de 2015	Decreto ordinario,	Compila todas las normas del sector vivienda y territorio	Entre otras cosas, establece los requisitos para el trámite de licencias urbanísticas e intervenciones en el territorio urbano y rural que implique edificaciones y/o usos del suelo. Así mismo, establece disposiciones sobre la protección del patrimonio cultural mueble e inmueble.
Decreto 1080 de 2015	Decreto ordinario compilatorio	Compila todas las normas del sector cultura	Contiene normas reglamentarias de la Ley 1185 de 2008 y demás aplicables.
Ley 1955 de 2019.	Ley Orgánica	"Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022".	Establece normas sobre los bienes de interés cultural, especialmente en cuanto a la enajenación de los mismos.
Decreto 2358 de 2019	Decreto modificatorio	"Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1080 de 2015"	Se refiere, en especial, a las competencias y los planes especiales de manejo y protección.

A continuación, se explica el alcance de las normas más importantes, señaladas anteriormente:

3.1. CONSTITUCIÓN DEL 91

Dice el artículo 72 de la Carta que el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. "El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica".

De lo anterior es preciso resaltar varios asuntos, así:

1. El Estado está obligado a proteger el patrimonio. Esto significa que el Estado debe desarrollar mecanismos y acciones legales. La protección, conforme al ordenamiento jurídico, se desarrolla mediante normas, instrumentos técnicos y operativos, planes, proyectos, etc. Pero también con el control y la autoridad administrativa de policía que el Estado puede usar para garantizar la efectividad de las decisiones.

2. El patrimonio es inembargable, inalienable e imprescriptible. Esta garantía de protección cataloga a los bienes culturales, sean muebles e inmuebles, en una situación muy distinta de los demás bienes, especialmente de los privados que sí son objeto de embargo o que pueden prescribir o enajenarse.

3. La Ley puede establecer los mecanismos para readquirirlos cuando estén en manos de particulares. Es importante resaltar que no por el hecho de que estén en manos de particulares los bienes muebles o inmuebles estén necesariamente en peligro de destrucción, pues el desarrollo

legal establece suficientes medidas para que sean los particulares también los que deban proteger el patrimonio. No obstante, dicha disposición puede aplicar cuando un determinado particular haga caso omiso de su obligación de protección y amenace la integridad del bien.

Por su parte, el artículo 88 de la Constitución establece el mecanismo legal que puede proceder en protección del patrimonio, previa reglamentación legal, haciendo referencia a las acciones populares las cuales fueron reglamentadas mediante la Ley 472 de 1998.

3.2. LEY 163 DE 1959

La Ley 163 de 1959 desarrolla lo acordado en la Séptima Conferencia Internacional Americana, reunida en Montevideo en el año 1933, *"por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, y monumentos públicos de la Nación"*, esta ley fue reglamentada por el Decreto 264 de 1963.

Según lo establecido en el artículo 2 de la Ley, en desarrollo de lo acordado en esa Conferencia se consideran monumentos inmuebles *"(…) a) los que estén íntimamente vinculados con la lucha por la independencia y con el período inicial de la organización de la República, b) Las obras de la naturaleza de gran interés científico indispensables para el estudio de la flora y la geología."*. En el siguiente artículo se le asigna al Consejo de Monumentos Nacionales la tarea de delimitar *"(…) la extensión superficiaria de las reservas nacionales que deban hacerse en los monumentos de que trata el artículo anterior."* Esta ley no menciona nada más referente a las reservas nacionales, por ejemplo, requisitos y condiciones en las que se deban declarar las mismas, implicaciones sobre los predios que queden incluidos, etc. (Nota. Este aparte fue tomado y ajustado del documento PEMP Diagnóstico, Consultora Sandra Karime Zabala Corredor).

3.3. LEY 9 DE 1989

Para el caso de las Locomotoras, esta norma puede ser importante en la medida que los municipios puedan con base en ella, desarrollar instrumentos de planificación y gestión que permitan la implementación de programas o proyectos asentados al territorio o zonas donde se ubican las locomotoras. No obstante, debe tenerse en cuenta que la Ley 9 fue modificada en su mayor parte por la Ley 388 de 1997.

3.4. LEY 399 DE 1997

La Ley 388 de 1997, conocida comúnmente como ley de Ordenamiento Territorial, tiene por objeto *"(…) complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible." (*art. 6 Ley 388 de 1997).

Es la Ley que hoy en día permite o sirve de base para la elaboración y aplicación de instrumentos de planificación, financiación y gestión del territorio. Si bien en el caso que nos ocupa nos referimos a bienes muebles, ello no significa que no se pueda diseñar acciones o complementar estrategias en los instrumentos de planificación del territorio (Planes de ordenamiento territorial, planes parciales, etc.), que permitan o ayuden a la protección de las locomotoras.

La Ley 388 de 1997 está referida también a la protección de los elementos culturales, para lo cual el numeral 2 del artículo 1 señala:

> *"El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del* ***patrimonio ecológico y cultural*** *localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes"* (Resaltos fuera).

Cuando la Ley 388 habla de patrimonio, no distingue entre bienes muebles o inmuebles, por lo que dichas disposiciones caben completamente al tema que nos ocupa.

Esta Ley va más allá de señalar la protección como tal y establece algunos mecanismos como el previsto en el artículo 57 que esta referido a la declaratoria de utilidad pública (…) "Preservación del patrimonio cultural y natural de interés nacional, regional local, incluidos el paisajístico, ambiental, histórico y arquitectónico."

Esta disposición aplica más que todo para bienes inmuebles, pero hay que tener en cuenta y así se observa desde la parte jurídica, que pueden suscitar requerimientos legales no solo para el bien mueble como tal sino también para los inmuebles donde se ubican las locomotoras y por eso es importante resaltar dicho mecanismo.

3.5. EL DECRETO 2358 DE 2019

Este Decreto actualiza todas las normas reglamentarias referidas a la protección del Patrimonio y en especial sobre los Planes Especiales de Manejo y Protección. En este sentido el artículo 15 que modifica el artículo 2.4.1.1.1 del Decreto 1080 de 2015, establece que los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) son instrumentos de gestión de los bienes de interés cultural mediante los cuales se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, y que, en aras de esa protección, deben:

1. Definir las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural, los planes preexistentes y su entorno sociocultural, partiendo de la conservación de sus valores, la mitigación de sus riesgos, el aprovechamiento de sus potencialidades y su relación con las manifestaciones de patrimonio cultural inmaterial.

2. Precisar las acciones en diferentes escalas de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.

3. Establecer las condiciones físicas, de mantenimiento, conservación y rehabilitación de los bienes.

4. Establecer mecanismos o determinantes que permitan la recuperación y sostenibilidad de los bienes.

5. Generar las condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación de los bienes por parte de la comunidad, con el fin de garantizar su conservación y su transmisión a las futuras generaciones.

6. Armonizar y garantizar la regulación del uso del suelo, la ocupación y el aprovechamiento para la protección del BIC e integración con el entorno local; para el caso de BIC inmuebles, la incorporación de los elementos de gestión urbanística y los instrumentos de gestión del suelo, en que el BIC no se considere de manera aislada de las demás realidades urbanas, o para bienes muebles cuando aplique.

Estas disposiciones son de gran relevancia a la hora de elaborar el plan especial de manejo y protección, debido a que obedecen a la naturaleza, alcance y contenido que debe contener el instrumento.

4. DIRECTRICES Y PARAMETROS DESDE EL NIVEL NACIONAL

4.1 PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE

Como es sabido, los planes especiales de manejo y protección buscan proteger el patrimonio cultural, por lo tanto, Según el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008, que modifica el artículo 4 de la Ley 397 de 1997, el patrimonio cultural es aquél que está constituido por "todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico" (Resaltos fuera de texto).

La misma norma dice que se consideran como bienes de interés cultural de los ámbitos nacional, departamental, distrital, municipal, o de los territorios indígenas o de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993 y, en consecuencia, quedan sujetos al respectivo régimen de tales, "los bienes materiales declarados como monumentos, áreas de conservación histórica, arqueológica o arquitectónica, conjuntos históricos, u otras denominaciones que, con anterioridad a la promulgación de esta ley, hayan sido objeto de tal declaratoria por las autoridades competentes, o hayan sido incorporados a los planes de ordenamiento territorial" (Resaltos fuera de texto).

La anterior norma es de vital importancia toda vez que deja en claro que el patrimonio cultural puede ser material a inmaterial, mueble o inmueble. Con lo cual no queda ninguna da que toda acción de protección que se tome acerca de las locomotoras en Colombia se enmarca en lo dispuesto por las normas legales que protegen el patrimonio, asunto que, como se observó anteriormente, tiene asidero en el artículo 72 de la Constitución Política.

El Patrimonio cultural mueble tiene protección tanto local, como nacional y global. En el nivel internacional la UNESCO ha hacho múltiples declaraciones como en la Convención Unesco 1972 o la de 1978 donde se recogieron conceptos sobre obras muebles que constituyen monumentos de protección de toda la humanidad, grupos de elementos que presentan valores que trascienden el ámbito nacional, obras de arte, joyas, tejidos, fotografías, etc.[1]

En Colombia, como puede observarse en las normas antes señaladas, el patrimonio cultural mueble tiene tanta relevancia como el inmueble, su protección no está relegada o supeditada a formas menos importantes, sino que, por el contrario, existen mecanismos previstos en la Ley que permiten a las autoridades tomar decisiones, efectuar declaraciones del patrimonio y consecuentemente adoptar medidas y acciones encaminadas a su protección.

1 Instituto Adaluz de Patrimonio Histórico.
Fuente:https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimoniocultural/documentos/gestion-informacion/que_es_patrimonio_mueble.pdf.

4.2. EL PLAN ESPECIAL DE MANEO Y PROTECCIÓN PAA BIENES MUELE

Conforme con el Decreto 2358 de 2019, los Planes Especiales de Manejo y Protección para bienes muebles son instrumentos que buscan la protección de bienes declarados como bienes de interés cultural de la nación, solo que con precisiones especiales que hacen que se distingan de los planes especiales de manejo y protección para bienes inmuebles.

Entre esas precisiones está el procedimiento, las categorías de los bienes, la iniciativa, los contenidos, entre otros aspectos que deben tenerse en cuenta tanto a la hora de elaborar el diagnóstico, como en la formulación de dichos instrumentos.

Respecto del procedimiento, el artículo 2.4.1.3.1. del señalado Decreto 2358 establece que el Ministerio de Cultura podrá definir aspectos técnicos y administrativos que desarrollen como mínimo dos fases del PEMP: fase I Análisis y diagnóstico; fase II propuesta integral. Es decir, cuando hablamos de un PEMP para bienes muebles, lo correcto no es hablar de formulación sino de propuesta integral, aspecto que en nuestro modo de ver cumple con una distinción formal respecto de los PEMP para bienes inmuebles, pero que en todo caso sigue siendo una propuesta que se tendrá que someter a su respectiva aprobación.

El PEMP, para el caso que nos ocupa, debe ser expedido por el Ministerio de Cultura, según se sigue las facultades de éste, y conforme con la naturaleza y declaratoria de las locomotoras. Ello significa que una vez finalizada la etapa de diagnóstico, el Ministerio podrá considerar o elaborar una propuesta integral de protección, basada en el Decreto 2358 de 2019 y en los resultados delos estudios de diagnóstico.

4.2.1. Categorías de bienes muebles para el PEMP

El artículo 2.4.1.3.2. habla de las categorías de los bienes muebles y dice, además, que “los bienes muebles declarados como bienes de interés cultural, para efectos de la adopción del PEMP, se clasifican como se indica a continuación, sin perjuicio de otros que por vía general reglamente el Ministerio de Cultura:”

1. Colecciones privadas y públicas: conjunto de bienes de entidades públicas o privadas, como bibliotecas, museos, casas de cultura, iglesias y sedes de confesiones religiosas y bienes asociados a manifestaciones de PCI, entre otros.

2. Monumentos en espacio público: se refiere a los monumentos ubicados en espacios públicos como vías, plazas y parques.

3. Bienes muebles asociados a inmuebles: bien o conjunto de bienes adosados o destinados a un bien inmueble y que forman parte integral del mismo.

Con base en los trabajos de campo realizados por la presente Consultoría se pudo evidenciar que hay locomotoras ubicadas en espacios público, por lo que las mismas se podrían clasificar dentro de la categoría 2 antes mencionada; sin embargo hay que señalar que la anterior clasificación no satisface completamente la realidad de las locomotoras a vapor en Colombia, puesto que sobre los bienes muebles patrimoniales pueden darse otras clasificaciones, como por ejemplo los bienes de carácter utilitario.

4.2.2. Necesidad del Plan Especial de manejo y Protección para las locomotoras

La necesidad de elaborar un PEMP, para el caso que nos ocupa, parte de las mismas definiciones legales que obligar a tener en cuenta situaciones reales en las que se encuentran los bienes muebles mencionados. En este sentido, tenemos que el artículo 2.4.1.3.3, del Decreto 2358 de 2019, dice que "se formulará el PEMP para los bienes muebles que se incluyan en la Lista Indicativa de Candidatos a Bienes de Interés Cultural - LIC-BIC-, sin perjuicio de las atribuciones autónomas de decisión que le corresponden a cada autoridad competente, cuando presenten algunas de las siguientes condiciones:"

1. El o los bienes presenten variedad de propietarios o poseedores y, por lo tanto, se dificulte su administración y manejo.

2. Cuando los propietarios o poseedores no garanticen la adecuada protección y conservación, aspecto evidenciado por el avanzado deterioro de los bienes debido a falta de programas de mantenimiento.

3. Cuando exista riesgo de división o fragmentación de la colección.

4. Cuando el diagnóstico integral de un bien mueble o una colección establezca la necesidad de garantizar su manejo y su protección a través de la planeación de acciones de conservación. El diagnóstico integral contempla el análisis del aspecto administrativo, el entorno y el estado de conservación de los bienes.

5. Cuando el inmueble o el contexto espacial en el que se ubican los bienes muebles presente mal estado de conservación y, por lo tanto, ponga en riesgo la integridad y la conservación de los bienes muebles.

La norma agrega que "los bienes muebles declarados con anterioridad a la Ley 397 de 1997, modificada y, adicionada por la Ley 1185 de 2008, requieren PEMP cuando se encuentren en cualquiera de las circunstancias antes enumeradas, sin perjuicio de las atribuciones de la autoridad competente para formularlos en otros casos".

De lo anterior tenemos que efectivamente las locomotoras priorizadas, objeto de este estudio, están cobijadas en las anteriores definiciones y por lo tanto cumplen las condiciones exigidas por la norma para ser objeto de elaboración de un PEMP.

4.2.3. Alcance del PEMP

El alcance del PEMP está definido por el artículo 2.4.1.3.4 del mencionado Decreto 2358, cuando habla del contenido de los PEMP de los bienes muebles. Lo siguiente es lo que dice la norma:

(...) "este indicará el bien o conjunto de bienes, las características del espacio donde están ubicados, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a su conservación".

De lo anterior se tienen que el PEMP debe contener como mínimo:

1. Indicar el bien o conjunto de bienes
2. Características del espacio donde están ubicados los bienes
3. Nivel permitido de intervención
4. Condiciones de manejo
5. Plan de divulgación

Visto desde otro escenario, el PEMP para bines inmuebles tiene como fin ser una norma señala las condiciones de protección y manejo, que parte de los mandatos generales nacionales y se articula con disposiciones locales respecto de programas y proyectos que apunten a la conservación del patrimonio en cada municipio o distrito.

De los contenidos antes mencionados cabe resaltar, entre otros, las características o espacios donde se encuentran ubicados los bienes, así como el uso del suelo donde se encuentren, con el fin de señalar que este es un tema importante de articulación con las normas locales referidas a las actividades y usos del suelo, especialmente con los planes de ordenamiento territorial y sus instrumentos reglamentarios y complementarios.

4.3. NORMAS NACIONALES RELATIVAS A LOS FERROCARRILES

El siguiente cuadro normativo hace referencia a las normas nacionales en Colombia, dictadas sobre el tema de los ferrocarriles. Si bien es cierto que los elementos a proteger son en especial las locomotoras y no los ferrocarriles, desde el contexto jurídico es necesario tener en cuenta otros aspectos relacionados como los ferrocarriles, los cuales pueden en algún momento ser parte de esa conservación integral que habla el Decreto 2358 de 2019.

NORMA	ALCANCE
Ley 76 de 1920	Sobre Policía de Ferrocarriles.
Artículo 1 de la ley 76 de 1920	Los ferrocarriles de cualquiera clase construidos en Colombia estarán sujetos a las prescripciones de la presente Ley y de los Decretos reglamentarios que el Gobierno dicte en su desarrollo.
Artículo 3 de la ley 76 de 1920	En los terrenos contiguos a la zona de un ferrocarril no podrán ejecutarse, a una distancia de menos de veinte metros a partir del eje de la vía, obras que perjudiquen la solidez de ésta, tales como excavaciones, represas, estanques, explotación de canteras y otras semejantes. Tampoco podrán construirse a esa distancia edificios de paja u otra materia combustible ni hacer depósitos de sustancias combustibles o inflamables.
Artículo 5 de la ley 76 de 1920	Tampoco les es permitido a las empresas férreas hacer plantaciones de árboles dentro de la zona a que hace referencia el artículo anterior

Artículo 7 de la ley 76 de 1920	No podrán hacerse entradas de los predios a la vía férrea sin permiso de la empresa respectiva.
Artículo 9 de la ley 76 de 1920	Las estaciones y dependencias de la vía férrea deberán mantenerse en buen estado de servicio para que la circulación del público sea fácil y segura.
Artículo 21 de la ley 76 de 1920	El que voluntariamente destruya o descomponga la vía férrea o coloque en ella obstáculos que puedan producir descarrilamientos o que de cualquiera otra manera trate de producirlos, será castigado, por este solo hecho, con dos a seis años de presidio. Si se produjere el descarrilamiento o accidente buscado, se castigará al responsable con las sanciones establecidas para el caso conforme al Código Penal
Artículo 1 de la ley 21 de 1988	Con fundamento en su importancia por los beneficios económicos y sociales para el país, en las ventajas que ofrece para el transporte, en la utilidad pública de su adecuado funcionamiento y como mecanismo de desarrollo regional e integración territorial, adoptase el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, cuyos lineamientos generales se establecen en esta Ley.
Artículo 3 de la ley 21 de 1988	Se sujetarán a las normas prescritas por el Programa de Recuperación, las líneas físicas que actualmente conforman el sistema de transporte ferroviario nacional; las instalaciones, edificaciones, lotes de terreno, corredores férreos y demás bienes de uso público y fiscales de propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y los demás complementarios que se destinen a la prestación del mencionado servicio público de transporte; los créditos, derechos, participaciones y demás activos que pertenecen a la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia o a las entidades encargadas de la prestación del servicio público de transporte ferroviario.
Artículo 5 de la ley 21 de 1988	Dentro del proceso de estructuración o reorganización del sistema de transporte ferroviario nacional, y para colocarlo en posibilidad de operación adecuada, la Nación queda autorizada para asumir la deuda de la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, por los contratos de empréstitos suscritos con el Banco Mundial, los cuales constan en los documentos

	distinguidos con los números 551-CO, 926-CO y 2090-CO y la deuda interna con la Federación Nacional de Cafeteros, el Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo-Fonade, y los Bancos Ganadero, Cafetero, Popular, del Estado y Central Hipotecario. Así mismo, podrá asumir el déficit acumulado de tesorería que arroje la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Fuente propia

Las anteriores disposiciones tienen la importancia de dar a conocer el alcance de las regulaciones sobre el transporte ferroviario, asunto que se relaciona en cuento a espacios, directrices y restricciones con la operación y por tanto manejo de las locomotoras, especialmente en el contexto histórico legal.

En nuestro modo de ver un PEMP de bienes muebles puede asociar o tener en cuenta bienes inmuebles o bienes adheridos a los inmuebles (como lo serían los ferrocarriles o las casetas o estaciones), con el fin de integrar una norma, cuyo alcance determine acciones de protección conjuntas, sin que deje de ser un PEMP para bienes muebles.

En cal caso que nos ocupa, tenemos elementos relacionados de vital importancia como el espacio público, líneas de ferrocarril, casas de operadores, entre otros. Estos elementos que si bien no constituyen parte integral de la máquina, están directamente relacionados con el fin y el uso al que estaban destinadas las locomotoras, por lo que desde el punto de vista jurídico no se encuentra ningún impedimento legal para trazar medidas de protección conjuntas o integrales.

5. LA DECLARATORIA DE LAS LOCOMOTORAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL

La declaratoria de las locomotoras fue propuesta mediante la Resolución de Colcultura No. 015 del 05 de agosto de 1997, en categoría de Monumentos Nacionales. Señalando, además, que toda restauración, remodelación y obra de protección debía contar con la aprobación del Consejo de Monumentos Nacionales.

Posteriormente, mediante la Resolución No. 0791 del 31 de julio de 1998, el Ministerio de Cultura, realizó la declaratoria, como monumentos nacionales, de las locomotoras a vapor existentes en el país. Esta norma señaló, además, que toda restauración, remodelación, construcción y obras de defensa y protección deben contar con la aprobación del Ministerio de Cultura.

El alcance de esta declaratoria, desde el marco legal, implica que existe la obligación de trazar mecanismos en su protección. Los mismos que aplican para la protección del patrimonio en general.



6. MARCO NORMATIVO DE CARÁCTER LOCAL

El marco normativo local permite identificar el tipo de normas que existen en el respectivo municipio o distrito, donde se encuentra cada locomotora, de tal forma que pueda conocerse el nivel o alcance de protección y manejo del patrimonio.

Esa identificación permite determinar si el municipio o distrito cuenta con suficiente normatividad de tal forma que desde cualquier otro ámbito pueda establecerse una articulación, alianzas o convenios para desarrollar cualquier acción o proyecto que fuera identificado o propuesto por el PEMP. En este sentido, el trabajo concreto consistió en revisar cada plan de ordenamiento territorial y cada plan de desarrollo, a fin de resaltar las normas más relevantes.

6.1. CUADRO NORMATIVO DE NEIVA

6.1.1. POT NEIVA

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 026 de 2009	"Por medio del cual se revisa y ajusta el acuerdo número 016 de 2000 que adopta el plan de ordenamiento territorial de Neiva"
Artículo 32 del acuerdo 026 de 2009	Suelo de Protección. Está constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases de suelo rural, urbano, suburbano y de expansión urbana, que por sus características geográficas, paisajísticas y ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras, para la provisión de servicios públicos domiciliarios, o de las áreas de amenaza y riesgos no mitigables o salubridad para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse y edificarse; igualmente se deben incluir los inmuebles declarados de patrimonio histórico, cultural y arquitectónico en suelo urbano y de expansión.
Artículo 36 del acuerdo 026 de 2009	Componentes. Dentro de la estructura del sistema ambiental hacen parte las áreas de reserva, protección, conservación del medio ambiente, recursos naturales y defensa del paisaje, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 99 de 1993, el Código de Recursos Naturales, en sus distintas categorías: 1. Áreas protegidas. 2. Ecosistemas estratégicos. 3. Red hídrica municipal y Áreas para la protección y el abastecimiento del recurso hídrico 4. Suelos de protección por amenaza y riesgo natural. 5. Patrimonio cultural.
Artículo 40 del acuerdo 026 de 2009	Definición.

	El patrimonio cultural del municipio está compuesto por todos los elementos, tangibles e intangibles que son expresión de la comunidad que lo habita y le compete al Plan de Ordenamiento Territorial, establecer los mecanismos para el manejo y aprovechamiento del patrimonio tangible, como también proporcionar en el territorio las condiciones adecuadas de equipamiento e infraestructura para que las expresiones culturales intangibles se desarrollen y fortalezcan de forma adecuada.
Artículo 135 del acuerdo 026 de 2009	Estrategias de la Administración Municipal para la Preservación del Patrimonio Cultural Son estrategias de la Administración Municipal para la preservación del patrimonio cultural las siguientes: 1. Destinar los recursos necesarios para el cumplimiento de las estrategias y hacer el seguimiento del desarrollo de las mismas, garantizando su ejecución. 2. Hacer efectivos los instrumentos de planificación, aplicados al patrimonio, como los Planes Especiales de protección, previa declaratoria y aprobación de la Filial del Consejo de Monumentos Nacionales Seccional Huila. 3. Consolidación y funcionamiento del plan de rutas turísticas propuestas. 4. Mejorar y complementar los proyectos para la realización de equipamientos culturales, principalmente Bibliotecas y centros de capacitación. 5. Realizar la propuesta para el reconocimiento del Municipio como paisaje cultural, con el fin de valorar el territorio rural y potenciarlo, tanto en la región como a nivel nacional. 6. Aplicación de instrumentos de gestión como incentivos al sector privado, para la recuperación de inmuebles de Interés Cultural. 7. Aplicar los lineamientos existentes definidos por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, para el manejo del patrimonio arqueológico, con el fin de contribuir a la reconstrucción de un pasado que tiene trascendencia no solo regional sino nacional e internacional. Patrimonio Cultural
Artículo 141 del acuerdo 026 de 2009	Criterios Para su Reglamentación. Las normas y reglamentaciones específicas que se expidan tendrán como fundamento el respeto y la valoración al bien patrimonial, así como a su entorno inmediato y a sus áreas de influencia. Por tal motivo, se dará primordial importancia al manejo de los elementos de amoblamiento urbano y en general, de todos aquellos que en alguna forma afecten la edificación como son los avisos, las antenas para recepción de señales.
Artículo 142 del acuerdo 026 de 2009	Requisitos Para Desarrollo de Proyectos. Cualquier proyecto público o privado que se pretenda desarrollar en el área de interés patrimonial, o intervención sobre cualquiera de los elementos, deberá contar con el concepto previo favorable de la entidad competente

	que hizo la declaratoria, sobre el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Plan, y las que complementen, adicionen, modifiquen o sustituya.
Artículo 145 del acuerdo 026 de 2009	Responsabilidades. El Patrimonio Cultural se rige por las reglamentaciones estipuladas por el Ministerio de Cultura, los Centros filiales del Consejo de Monumentos Nacionales y por la Administración Municipal quien los identificará, catalogará y normatizará, cuando sean de su competencia y ámbito territorial. Parágrafo 1. Los propietarios de bienes identificados como de patrimonio serán responsables de garantizar sus buenas condiciones de seguridad, salubridad, ornato y de realizar las obras de mantenimiento.
Artículo 146 del acuerdo 026 de 2009	Compensaciones. Los propietarios de terrenos e inmuebles determinados como de preservación urbanística, ambiental, arquitectónica, artística y cultural, deberán ser compensados mediante la aplicación de derechos transferibles de construcción y desarrollo, compensaciones económicas, beneficios y estímulos tributarios, los contemplados en el Decreto Nacional 151 del 22 de enero de 1998 y demás normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan, y otros sistemas que se reglamenten. La Administración Municipal desarrollará los instrumentos y mecanismos de compensación para efectos de dar aplicación al artículo anterior.
Artículo 147 del acuerdo 026 de 2009	Zonas de desarrollo turístico prioritario. Las zonas de desarrollo turístico prioritario son las extensiones de territorio que por contener un potencial de recursos turísticos deben someterse a medidas especiales de protección y a un planeamiento integrado que ordene su territorio. Se establecen las siguientes zonas de desarrollo turístico prioritario, ubicadas en el casco urbano del Municipio de Neiva: 1. Centro empresarial y comercial de Negocios y Servicios José Eustasio Rivera. 2. Parque Islas de Aventura. 3. Malecón. 4. Concha Acústica Jorge Villamil. 5. Parque Remate Río del Oro. 6. Corredor Férreo. 7. Estación del Ferrocarril. 8. Paseo del Bambuco. 9. Parque Lineal Las Ceibas. 10. Predio del Teatro Pigoanza. 11. Parque Peñón Redondo. 12. Parque El Curibano. 13. Parque Mampuesto. 14. Jardín Botánico.
Artículo 148 del acuerdo 026 de 2009	Predios de Desarrollo Turístico Prioritario. Se determinan y declaran los siguientes predios de desarrollo turístico prioritario del municipio de Neiva, correspondiente al Centro Poblado de Fortalecillas:

	1. Declaratoria de Áreas Turísticas Prioritarias de predios: Estos predios serán identificados y definidos en la Unidad de Planificación Rural adoptada por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal. 2. Declaratoria de Áreas Turísticas Prioritarias de vías de Fortalecillas: Estas vías serán identificadas y definidas en la Unidad de Planificación Rural adoptada por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal. 3. Declaratoria de Áreas Turísticas Prioritarias del corredor férreo: El corredor férreo se declara como área turística prioritaria desde la ciudad de Neiva hasta el Río Fortalecillas pasando por el Centro Poblado del mismo nombre. El predio de la estación del ferrocarril ubicado en el plano.
Artículo 196 del acuerdo 026 de 2009	Política Para La Conservación y Valoración del Patrimonio Histórico, Cultural y Arquitectónico. Valoración y conservación de los inmuebles y en general de los elementos constitutivos del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico, por medio de estudios técnicos que permitan su identificación y definan su tratamiento.
Artículo 205 del acuerdo 026 de 2009	Estrategias para la Reducción y Prevención del Riesgo Privilegiar una función ecológica equilibrante y la productividad ambiental en las zonas urbanas y rurales de valor ambiental, estableciendo relaciones espaciales efectivas entre las zonas urbana y rural mediante la adecuada integración de los elementos naturales y agropecuarios al paisaje, el espacio público y al patrimonio cultural. Además, limitar el crecimiento de la ciudad sobre los bordes de características restrictivas al desarrollo urbano.
Artículo 208 del acuerdo 026 de 2009	Componentes. Hacen parte del sistema ambiental urbano 1. El Sistema hídrico urbano. 2. Las rondas de protección de las fuentes hídricas urbanas. 3. Las zonas determinadas como zonas de riesgo alto no mitigable. 4. El patrimonio histórico y cultural.

6.1.2. PLAN DE DESARROLLO DE NEIVA

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 004 de 2024	Por medio de la cual se adopta el plan de desarrollo municipal 2024 — 2027, "acciones para recuperar Neiva".
Programa 3302 del acuerdo 004 de 2024	Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano. Objetivo del programa: Ejecutar acciones asociadas a la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano y a su apropiación social.

<table>
<tr><td></td><td>Para el cumplimiento, se establece la siguiente meta de producto:
<table>
<tr><th>Código Producto</th><th>Producto</th><th>Código indicador Producto</th><th>Indicador de producto</th><th>Unidad de Medida</th><th>Línea Base</th><th>Año línea base</th><th>Meta Cuatrienio</th></tr>
<tr><td>3302002</td><td>Documentos de lineamientos técnicos</td><td>330200203</td><td>Documentos con los planes especiales de manejo y protección de bienes de interés cultural del ámbito nacional realizados</td><td>Número de documentos</td><td>1</td><td>2023</td><td>5</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Estrategias del acuerdo 004 de 2024</td><td>• Consolidación de las escuelas municipales de formación artística y cultural.
• Fortalecimiento y ejecución del Plan Decenal de Cultura.
• Fortalecimiento de la identidad cultural a través de estrategias con instituciones educativas y Gestores Culturales.
• Realizar mantenimiento a la infraestructura de los escenarios culturales y de eventos.
• Establecer un programa de conservación, preservación y embellecimiento para los bienes de patrimonio reconocidos y protegidos (urbanismo táctico).
• Apoyo y fortalecimiento de las empresas culturales, mediante capacitación, asociatividad del sector, proyectos y escuelas de formación.
• Promover y realizar un festival de cine de carácter social al año.
• Promover los procesos de exhibición en las diez comunas del municipio.
• Establecer, promover y difundir un calendario cultural de eventos.
• Promover la formación cultural en las instituciones educativas y vincular sus expresiones artísticas a la agenda municipal.
• Elaborar el plan de salvaguarda para los bienes de patrimonio reconocidos y protegidos.
• Estructurar un plan de financiación de proyectos de modelos de emprendimientos sostenibles culturales creativos.
• Estructurar y financiar un plan de realización de contenidos audiovisuales de carácter histórico
• Reinvención de la política pública de cultura ciudadana.
• Recuperar y adecuar las casas de la lectura.
• Fortalecer la investigación profesional en historia local.
• Adelantar un estudio que fortalezca la cultura como transversalidad en la capacidad institucional municipal.
• Fortalecer la capacidad de planificación y ejecución del consejo municipal de cultura
para la implementación de la política pública de la cultura.
• Crear, impulsar, promocionar circuitos de productos turísticos culturales.</td></tr>
</table>

	• Realizar convenios con las universidades para una caracterización de gestores culturales. • Coadyuvar por acuerdo municipal un programa de trabajo reconocimiento integral para la conmemoración de centenario de la obra literaria "LA VORÁGINE".

6.1.3. CONCLUSIONES DEL MARCO LEGAL DE NEIVA

Como se puede observar, Neiva cuenta con disposiciones jurídicas respecto de la protección del patrimonio y los bienes de interés cultural en general. No se trata de programas o proyectos que apunten directamente a las locomotoras, sino a todo el sistema patrimonial en general.

También cuenta con algunas disposiciones sobre el turismo, donde se menciona el corredor férreo y la estación del ferrocarril, tal como se señala en el artículo 147 del Acuerdo 026 de 2009 (POT).

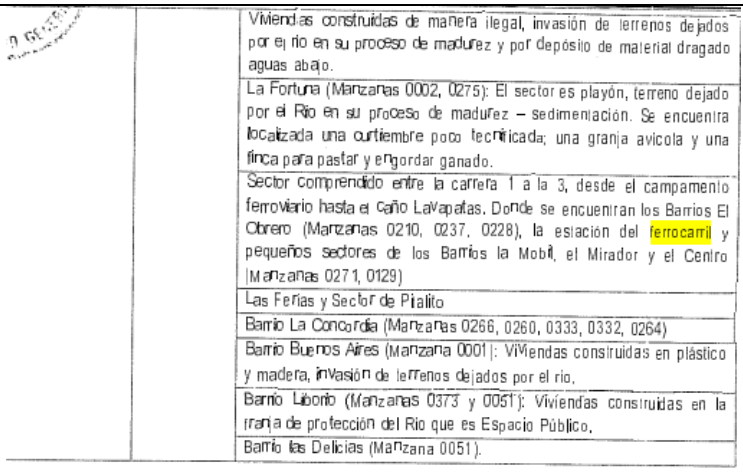
Dichas disposiciones permiten saber que desde el marco jurídico hay elementos protegidos relacionados con las locomotoras, como el corredor ferrocarril y la estación; que al estar enmarcados en la política del turismo, podrían servir como ejes de articulación con las disposiciones que podría adoptar el PEMP

6.2. CUADRO NORMATIVO DE LA DORADA, CALDAS

6.2.1. POT LA DORADA

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 038 de 2013- modificado por el acuerdo 035 de 2018	"Por el cual se adopta la revisión del plan básico de ordenamiento territorial del municipio de la Dorada: un proyecto colectivo de territorio."
Artículo 17 del acuerdo 038 de 2013	Política, objetivos, estrategias, planes y programas para la conservación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico. Se establece como política, objetivos, estrategias planes y programas para la conservación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico los señalados a continuación: Política. Propender por la recuperación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico del municipio, los cuales comprenden aquellos elementos construidos, en su expresión arquitectónica, urbanística o paisajística, de significación especial para la colectividad y en lo cultural (…) 12. Declarar previo agotamiento del procedimiento descrito en el artículo 38 de este acto administrativo los siguientes sitios como patrimonio histórico, cultural y arquitectónico del municipio: Barrio El Conejo; La Charca de Guarinocito; el Centro Poblado de Buenavista;

<table>
<tr><td></td><td>el Puente sobre el Rio Magdalena (Puente a Puerto Salgar); el Puerto de Las Lanchas y las bodegas de la Estación del Tren.</td></tr>
<tr><td>Artículo 24 del acuerdo 038 de 2013</td><td>Política, objetivos, estrategias, planes y programas para el Turismo.
Se establece como política, objetivos, estrategias planes y programas para el turismo, los señalados a continuación:
Política. Desarrollar el sector turístico en La Dorada, para que a través del aprovechamiento de su diversidad ambiental y paisajística genere dinámicas de desarrollo económico local y cadenas productivas sostenibles que promuevan la competitividad.
(…)
1. Formular el proyecto del Paseo del Rio.
2 recuperar el patrimonio histórico del municipio.
3. Desarrollar proyectos de promoción turística en los centros poblados y la zona rural del municipio.</td></tr>
<tr><td>Artículo 50 del acuerdo 038 de 2013</td><td>Suelos en amenaza, vulnerabilidad y riesgo.
Para el área urbana, Se establecen las zonas de amenaza, vulnerabilidad y riesgo en el municipio. Además, se definen los
programas y proyectos para las zonas en riesgo:
<table>
<tr><td colspan="3">PLAN INDICATIVO DE AMENAZA, VULNERABILIDAD Y RIESGO (CORPOCALDAS, 2009) Y PLAN MUNICIPAL DE GESTIÓN DEL RIESGO (2012)</td></tr>
<tr><td>TIPO AMENAZA</td><td>NIVEL DE AMENAZA</td><td>SECTORES AFECTADOS</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>El Chico (Manzanas 0089, 0088, 0101)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>San Antonio Bajo (Manzanas 0121, 0122, 0136, 0137, 0150, 0151, 0163, 0164, 0175)</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>El Obrero (Manzanas 0213, 0223, 0224, 0231, 0232, 0240, 0244).</td></tr>
<tr><td rowspan="5">DESLIZAMIENTO</td><td rowspan="2">ALTO</td><td>Barrio Las Margaritas (Manzanas 0457, 0503, 0504)</td></tr>
<tr><td>El Cabrero (Manzanas 0195, 0218)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">MEDIO O MODERADO</td><td>La Concordia (0256, 0259, 0261)</td></tr>
<tr><td>Barrio Las Cruces (0216, 0203, 0204, 0594); San Antonio (0140, 0141, 0175, 0176, 0179, 0382)</td></tr>
<tr><td>Barrio El Cabrero (Manzanas 0381, 0194, 0193, 0191, 0190, 0370, 0379, 0221, 0378)</td></tr>
<tr><td></td><td>BAJO</td><td>Barrio Las Margaritas (Manzanas 0462, 0511, 0505, 0453, 0454, 0463, 0464, 0482, 0466, 0506, 0467, 0509)
La Concordia (Manzanas 0258).
Se presenta en zonas con pendientes menores al 50%. Se afecta por este fenómeno la mayor parte de la zona urbana del municipio.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">SOCAVACIÓN LATERAL</td><td>ALTA</td><td>Afecta las riberas de los Barrios Las Delicias (Manzanas 0006, 0051, 0050); Liborio (Manzana 0048); Correa (Manzanas 0038, 0035, 0027, 0311, 0020, 0019); Las Villas; Las Granjas (Manzana 0017); Renán Barco; Buenos Aires (Manzanas 0337, 0002, 0001); Bucamba (Manzana 0001); El Conejo (Manzanas 0064, 0065, 0075, 0084); El Centro (Manzanas 0063, 0114, 0182, 0196); Barrio Obrero (Manzanas 0210, 0228, 0237); La Mobil (Manzanas 0250, 0602); Villa Carmenza (Manzanas 0553, 0552, 0551) y Laureles (Manzana 0336).</td></tr>
<tr><td>MODERADO</td><td>Comprende el sector desde las antiguas bodegas del ferrocarril hasta el Barrio La Fortuna; afectando las riberas de los Barrios El Conejo, Centro, Obrero, sector de la Plaza de Los Limones, además de los Barrios Villa Carmenza, La Concordia y La Fortuna.</td></tr>
<tr><td>BAJO</td><td>Sectores que no se encuentran en contacto con el flujo de aguas del Rio Magdalena.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">TORRENCIALIDAD</td><td>ALTO</td><td>Se ubica dentro del área urbanizada entre las carreras 11 y 4ª y entre las calles 22 y 23 (Barrio Las Margaritas y Santa Lucia - Manzanas 0399, 0492, 0508-), en la carrera 4ª con calle 22, desemboca al caño Lavapatas. Se ven afectados los siguientes barrios: El Obrero (Manzanas 0231, 0232, 0237, 0240, 0241, 0244, 0249); El Jardín (Manzanas 0310, 0245); Las Ferias (Manzanas 0151, 0150, 0149, 0146, 0147, 0148, 0178, 0177, 0176, 0175, 0174, 0173, 0172, 0171, 0170, 0169, 0152, 0153); y El Porvenir (Calle 42 entre las Carreras 8° y 6°)</td></tr>
<tr><td>MEDIO</td><td>Corresponden a sectores próximos a la zona que normalmente se ven afectados. Se encuentran los siguientes barrios: Las Margaritas (Manzanas 0479, 0478, 0483, 0477, 0484, 0485, 0474, 0475, 0476, 0486, 0487, 0488, 0473); Santa Lucia (Manzanas 0490, 0491, 0492, 0468, 0469, 0470, 0471, 0472, 0489, 0507, 0469); El Paraíso (Calle 38 A La Calle 39 y Carrera 4 a Carrera 5); Pitalito (Calle 39 a Calle 40 A y Carrera 4 a Carrera 5 A); Los</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

	 Viviendas construidas de manera ilegal, invasión de terrenos dejados por el rio en su proceso de madurez y por depósito de material dragado aguas abajo. La Fortuna (Manzanas 0002, 0275): El sector es playón, terreno dejado por el Rio en su proceso de madurez – sedimentación. Se encuentra localizada una curtiembre poco tecnificada; una granja avicola y una finca para pastar y engordar ganado. Sector comprendido entre la carrera 1 a la 3, desde el campamento ferroviario hasta el caño Lavapatas. Donde se encuentran los Barrios El Obrero (Manzanas 0210, 0237, 0228), la estación del ferrocarril y pequeños sectores de los Barrios la Mobil, el Mirador y el Centro (Manzanas 0271, 0129) Las Ferias y Sector de Pialito Barrio La Concordia (Manzanas 0266, 0260, 0333, 0332, 0264) Barrio Buenos Aires (Manzana 0001): Viviendas construidas en plástico y madera, invasión de terrenos dejados por el rio. Barrio Laborio (Manzanas 0373 y 0051): Viviendas construidas en la franja de protección del Rio que es Espacio Público. Barrio las Delicias (Manzana 0051).
Artículo 99 del acuerdo 038 de 2013	Localización de los nodos. Los nodos urbanos del municipio de La Dorada se localizan Así: a) Nodo Norte. Comprende los barrios: Primavera, Los Andes, Villa esperanza, Las Ferias, San Javier, Victoria Real, Ferromexico, El Paraíso, El Reposo, Alfonso López, La Fortuna, Nueva Magdalena y La Concordia. 6) Nodo Centro. Comprende los barrios Villa Carmenza, Laureles, Plaza de los Limones, La Mobil, El Mirador, El Dorado, Las Margaritas, Santa Lucia, El Jardin, El Obrero, Las Cruces, El Cabrero, Centro, Estación del Ferrocarril, San Antonio, Vivero Variante, Sara López, Las Palmas, Chico, La Soledad. c) Nodo Sur.
Artículo 151 del acuerdo 038 de 2013	Para la Inspección de Policía de Buenavista, se incorporará al espacio público las rondas hídricas y se modificaran secciones de vía para la transformación en Parque Lineal, estas áreas corresponden a: Ronda hídrica del rio La Miel, y Carrera 4 entre Calles 6 y 12, Conectando con el antiguo campamento del Ferrocarril y su Estación. El Índice de Espacio Público Efectivo propuesta pala Buenavista y el Listado de Proyectos de Espacio Público en inspección de policías de Guarinocito y Buenavista, están detallados en el Documento Técnico de Soporte que forma parte integral de este acto administrativo.
Artículo 163 del acuerdo 038 de 2013	Sector turístico del municipio de La Dorada. Plan: Con el apoyo del Ministerio de comercio, Industria y turismo, desarrollar e implementar un plan integral de sector turístico, que involucre la seguridad ciudadana, accesibilidad vial hacia los lugares de destino e infraestructura hotelera. Programa: Gestionar alianzas entre organizaciones y entidades que promuevan el turismo en el municipio, para la difusión de la Agenda Turística Local y la promoción de atractivos para su disfrute integral. Proyectos (…) ✓ Proyecto dentro del Plan Turístico que comprenda: Corredores viales turísticos (Malecón del Rio), Gestionar el tren turístico regional, ecoturismo, optimizando la infraestructura existente; Fincas que

	ofrezcan atractivos turísticos con la vocación pecuaria y piscícola; Parque ecológico de Guarinocito Feria ecoturística; Circuito turístico: Rio La Miel, Laguna del Coco, Caverna de la Danta, Puerto Turístico y Nuevo Bucamba.

6.2.2. POT LA DORADA

NORMA,	ALCANCE
Acuerdo 007 de 2024	Por medio el cual de adopta el plan de desarrollo territorial del municipio de La Dorada -Caldas 2024-2027 “La fuerza de las ideas y se dictan otras directrices
7.1.2 del acuerdo 007 de 2024	El corredor ferroviario La Dorada – Chiriguaná, es una arteria fundamental para el transporte colombiano, la historia del corredor ferroviario La Dorada – Chiriguaná se remonta a finales del siglo XIX, cuando se iniciaron las obras de construcción con el objetivo de conectar el interior del país con el mar. Juega un papel crucial en la economía colombiana. Se estima que por este trayecto se transporta cerca del 80% del carbón exportado desde Colombia, lo que genera importantes ingresos para el país y dinamiza la economía de las regiones por las que atraviesa.
7.3.5 del acuerdo 007 de 2024	Sector identidad cultural y sentido de pertenencia, programa 2 l segundo programa del sector cultural en La Dorada, denominado "Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural de La Dorada - 3302", se centra en el fortalecimiento de iniciativas y la consolidación de grupos de vigías del patrimonio. Este programa busca potenciar y proyectar el patrimonio cultural local como un eje central del turismo, posicionando a La Dorada en el ámbito departamental y nacional como un destino de turismo experiencial. (…) La Administración Municipal de La Dorada adelanta gestiones frente a una iniciativa emocionante y culturalmente significativa destinada a elaborar un estudio integral de viabilidad técnica, jurídica y financiera para determinar la factibilidad de establecer un Instituto de Cultura y un Museo Temático

	Ferroviario en la antigua estación del Ferrocarril - Parque Gaitán. Esta iniciativa busca preservar y exaltar el rico patrimonio e íconos culturales de nuestra ciudad, al tiempo que se promueve la educación, la historia y el turismo cultural en La Dorada. Mediante gestiones se llevará a cabo un estudio exhaustivo de viabilidad técnica, jurídica y financiera, que incluirá análisis de la infraestructura existente, la normativa legal aplicable y la estimación de costos y fuentes de financiamiento. Deberá recopilar información histórica y documental sobre el ferrocarril en La Dorada, incluyendo fotografías, documentos, testimonios y objetos relacionados con la historia ferroviaria local con el propósito de estimar si el material existente es museable y reviste interés histórico - patrimonial.

6.2.3. CONCLUSIÓN NORMAS LOCALES LA DORADA

El municipio de la Dorada contiene disposiciones generales sobre la protección del patrimonio cultural, y si bien no se refiere a las locomotoras como tal, sí lo hace frente al corredor férreo y la antigua estación del ferrocarril.

6.3. CUADRO NORMATIVO DE BARRANCABERMEJA

6.3.1. POT BARRANCABERMEJA

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 033 de 2022	‘‘Por el cual se adopta la revisión general del plan de ordenamiento territorial de Barrancabermeja 2022 - 2035”.
Artículo 19 del acuerdo 033 de 2022	Política de Patrimonio cultural. Gestionar, proteger y salvaguardar el Patrimonio Cultural muebles de Barrancabermeja de conformidad con la normatividad existente. 1. Objetivos. a. Conservar, salvaguardar, proteger, recuperar y mejorar las condiciones de sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural que sirven de testimonio de la identidad cultural de Barrancabermeja. b. Desarrollar la identificación y valoración de patrimonio cultural de Barrancabermeja que cumpla con las condiciones de la Ley General de Cultura y sus normas reglamentarias. 2. Estrategias. a. Implementación de medidas para salvaguardar los Bienes de Interés Cultural declarados y que se declaren en el futuro.

<table>
<tr><td></td><td>b. Elaboración de un estudio de identifique, valore y declare los Bienes de Interés Cultural conforme a la normatividad vigente.
c. Fortalecimiento institucional con el fin de mejorar la capacidad de manejo y protección del Patrimonio Cultural de Barrancabermeja.
d. Generación de incentivos tributarios para el patrimonio declarado como Bienes de Interés Cultural, que mejoren las condiciones de sostenibilidad.</td></tr>
<tr><td>Capítulo 3, artículo 78 del acuerdo 033 de 2022</td><td>Patrimonio Cultural.
Concepto. El patrimonio cultural se concibe como el conjunto de bienes y manifestaciones culturales materiales e inmateriales, que se encuentran en permanente evolución transformando el vivir de las comunidades. Dichos bienes y manifestaciones se constituyen en valores estimables que conforman sentidos y lazos de pertenencia, identidad y memoria para un grupo o colectivo humano.</td></tr>
<tr><td>Artículo 82 del acuerdo 033 de 2022</td><td>Elementos de la valoración del Patrimonio Cultural. Son los que integran y articulan los Bienes de Interés Cultural (BIC) declarados en el ámbito nacional, departamental, distrital y sus zonas de influencia; define además los mecanismos para su mantenimiento, manejo, valoración y los procedimientos para futuras declaratorias a integrar el Patrimonio Distrital. Comprenden aquellos elementos construidos y naturales, que, en su expresión arquitectónica, urbanística y paisajística, poseen una significación y representatividad especial para la colectividad y se clasifican en los siguientes grupos:
(…)</td></tr>
<tr><td>Artículo 86 del acuerdo 033 de 2022</td><td>La LICBIC debe integrarse al Inventario de Patrimonio Cultural de la Nación que administra el Ministerio de Cultura o a los inventarios que administren, en sus respectivas especialidades, las autoridades nacionales y territoriales competentes. En todo caso la Inclusión de bienes en una LICBIC del ámbito nacional o territorial debe informarse en un término no superior a un mes al Ministerio de Cultura, el cual podrá fijar las características que deberá reunir dicha información.
Parágrafo 1. En cumplimiento de la normatividad nacional vigente, a continuación, se presentan las áreas, inmuebles y muebles con valor cultural identificados en el Distrito de Barrancabermeja, y que podrán conformar la lista Indicativa de candidatos a Bienes de Interés Cultural:

la normatividad de protección de Bienes de Interés Cultural existente.
<table>
<tr><th>Bienes inmuebles existentes con valor cultural en el Distrito</th></tr>
<tr><td>Capilla San Luis Beltrán</td></tr>
<tr><td>Antiguo Hospital San Rafael</td></tr>
<tr><td>Iglesia Sagrado Corazón de Jesús</td></tr>
<tr><td>Antigua Escuela Normal de Señoritas</td></tr>
<tr><td>Colegio de la Uso antiguo campamento</td></tr>
<tr><td>Plaza de Mercado Central</td></tr>
<tr><td>Palacio Municipal</td></tr>
<tr><td>Cuartel de Policía Sector Comercial</td></tr>
<tr><td>Teatro Unión (Corregimiento el Centro)</td></tr>
<tr><td>Museo del Petróleo (Corregimiento el Centro)</td></tr>
<tr><td>Sede de la Inspección Fluvial</td></tr>
<tr><td>Estación de Ferrocarriles Nacionales Antigua ubicada en la Avenida 52</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Artículo 87 del acuerdo</td><td>Bienes de Interés Cultural. Los Bienes de Interés Cultural ubicados en Barrancabermeja son los siguientes:</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>033 de 2022</td><td>
1. Bienes inmuebles de Interés Cultural del Ámbito Nacional.
<table>
<tr><th>Identificación</th><th>Número Predial</th><th>Acto de Declaratoria</th></tr>
<tr><td>Estación del Ferrocarril Barrancabermeja</td><td>010501440001000</td><td>Decreto Nacional 746 del 24-04-1996</td></tr>
<tr><td>Estación del Ferrocarril Pénjamo</td><td>000100050002000</td><td>Decreto Nacional 746 del 24-04-1996</td></tr>
<tr><td>Estación del Ferrocarril Cuatro Bocas</td><td>000200010001000 / 000100010002000</td><td>Decreto Nacional 746 del 24-04-1996</td></tr>
</table>
1. Bienes muebles de Interés Cultural del Ámbito Nacional.
<table>
<tr><th>Identificación</th><th>Número Predial</th><th>Acto de Declaratoria</th></tr>
<tr><td>Locomotora a vapor de Barrancabermeja</td><td>No aplica</td><td>Resolución 0791 del 31 de julio de 1998</td></tr>
</table>
3. Bienes inmuebles de Interés Cultural del Ámbito Departamental.
<table>
<tr><th>Identificación</th><th>Número Predial</th><th>Acto de Declaratoria</th></tr>
<tr><td>Hotel Pipatón</td><td>010100010001000</td><td>Resolución Nº 16964 del 16 de noviembre de 2010, expedida por la Gobernación de Santander.</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Artículo 88 del Acuerdo 033 de 2022</td><td>Definición y objetivo de los PEMP. Los Planes Especiales de Manejo y Protección PEMP- son un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los BIC o de los bienes que pretendan declararse como tales. Si a juicio de la autoridad competente dicho plan se requiere; los PEMP deben establecer las relaciones que se tiene con el patrimonio cultural de naturaleza material, inmaterial y las condiciones ambientales.
Como instrumento del Régimen Especial de Protección de los BIC, deben: 1 Definir las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural, los planes preexistentes y su entorno sociocultural, partiendo de la conservación de sus valores, la mitigación de sus riesgos, el aprovechamiento de sus potencialidades y su relación con las manifestaciones de patrimonio cultural inmaterial.
2. Precisar las acciones en diferentes escalas de protección .de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.</td></tr>
<tr><td>Artículo 93 del acuerdo 033 de 2022</td><td>Niveles permitidos de intervención de los Bienes de interés cultural. Son las pautas o criterios relacionados con la conservación de los valores del inmueble y su zona de influencia. Define el(los) tipo(s) de obra que puede(n) acometerse en el área afectada y su zona de influencia, con el fin de precisar los alcances de la intervención. Se deben tener en cuenta los siguientes niveles de intervención, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Cultura de reglamentar por vía general otros niveles de intervención para BIC de los ámbitos nacional y territorial:
1. Nivel de Intervención uno (1) Conservación integral. Se aplica a inmuebles de excepcional significación cultural de conformidad con el estudio de valoración respectivo, y que por ser irremplazables deben ser preservados en su integralidad. Si las condiciones de los inmuebles lo permiten; se podrán realizar ampliaciones con el objetivo de promover su revitalización y sostenibilidad.
Respecto a los inmuebles del grupo arquitectónico, se permite la intervención de los espacios internos siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial, técnica constructiva y materialidad o la vocación de uso relacionado con manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial.
permite la intervención de los espacios internos del inmueble, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.</td></tr>
</table>

Artículo 246 del acuerdo 033 de 2022	Definición. Este tratamiento orienta y regula las actuaciones urbanísticas para estimular procesos de redensificación y reconversión de usos, que garanticen la generación de estructuras de soporte urbano, la protección del patrimonio cultural y propenda por la permanencia de los habitantes y participación de los propietarios.
Artículo 495 del acuerdo 033 de 2022	Operación Estratégica Especial Centro Cultural y de Negocios: Se desarrollará en el centro de la ciudad, en inmediaciones de la Antigua Estación del Ferrocarril, donde se busca integrar la ciudad entre el oriente-occidente y norte-sur, generando infraestructura que permita la localización de oficinas de negocios relacionados con las actividades propias del Distrito, así como espacios culturales de encuentro, los que a su vez permitirán la disminución de la segregación socioespacial, que históricamente ha caracterizado a la ciudad.

6.3.2. PLAN DE DESARROLLO BARRANCABERMEJA

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 003 de 2024	Por medio el cual se adopta el plan de desarrollo distrital de Barrancabermeja 2024-2027
0.9 del acuerdo 003 de 2024	ASPECTOS CULTURALES símbolos culturales. Por ello, podemos mencionar algunos símbolos que adoptaron los habitantes de esta región para justificar la existencia y ocupación de este territorio. En primer lugar, se adoptó la naturaleza liberal del pueblo Yarigui como fundamento para defender y reclamar tierras, a pesar de que a lo largo de la historia los pueblos indígenas habían sido reubicados y exterminados por españoles y colonos. La Construcción de poblaciones, carreteras, ferrocarriles y carreteras, Creó toda una cultura asociada al comercio y a los viajes por caminos que a veces no existían. En este sentido, las figuras de mulas, arrieros e incluso cargueros son celebradas como ilustraciones de la tenacidad humana en la adaptación al medio. Esta zona y las montañas adyacentes.
2.14.3 del acuerdo 033 de 2024	patrimonio tangible e intangible con que cuenta el Distrito de Barrancabermeja. Promover las artes, las letras, el folclore, las artesanías, la gastronomía y en general, todas las formas de expresión y creación artística, así como la defensa del patrimonio cultural de Barrancabermeja. Fomentar la investigación cultural desde una perspectiva multidisciplinaria.
Programa 3302 del acuerdo 003 de 2024	Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano

Objetivo Programático: Realizar acciones asociadas a la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano y a su apropiación social.

Tabla No. 270 indicadores de Producto – Programa Gestión, protección y
salvaguardia del patrimonio cultural colombiano

Nombre del Programa	Producto	Meta de Producto	Indicador Meta de Producto	Código del Indicador	Línea Base	Valor MP del Cuatrienio	Unidad de Medida
Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano	Documentos de lineamientos técnicos	Realizar la identificación y cuantificación de bienes y valores culturales del Distrito	Documentos de lineamientos técnicos realizados	330200200	1	1	Número
Responsable:	Secretaría de Cultura, Turismo y Patrimonio						
Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano	Documentos de lineamientos técnicos	Apoyar la realización de dos (2) documentos necesarios para materializar la protección del patrimonio cultural material e inmaterial del distrito	Documentos técnicos sobre el patrimonio material e inmaterial	330200202	2	2	Número
Responsable:	Secretaría de Cultura, Turismo y Patrimonio						
Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano	Servicios de restauración del patrimonio	Realizar dos (2) acciones de intervención de bienes de patrimonio cultural, para su protección y salvaguardia.	Restauraciones realizadas	330207300	1	2	Número
Nombre del Programa	Producto	Meta de Producto	Indicador Meta de Producto	Código del Indicador	Línea Base	Valor MP del Cuatrienio	Unidad de Medida
	cultural material inmueble						
Responsable:	Secretaría de Cultura, Turismo y Patrimonio						
Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano	Servicio de educación informal en asuntos patrimoniales	Fortalecer y salvaguardar el patrimonio histórico y cultural a través de campañas cívicas y divulgación de protección del patrimonio cultural, mediante la capacitación de quinientas (500) personas durante el cuatrienio.	Personas capacitadas	330207801	0	500	Número
Responsable:	Secretaría de Cultura, Turismo y Patrimonio						

6.3.3. CONCLUSION MARCO NORMATIVO BARRANCABERMEJA

Al igual que en los casos anteriores, Barrancabermeja hacer referencia al patrimonio cultura, desde una protección general, pero con referencia a instrumentos de protección como los planes especiales de manejo y protección. Hace referencia a la antigua estación de ferrocarril como un nodo de integración de la ciudad. No establece disposiciones directas sobre las locomotoras.

6.4. CUADRO NORMATIVO DE BARRANQUILLA

6.4.1. POT BARRANQUILLA

NORMA	ALCANCE
DECRETO No. 0212 DE 2014	Por el cual se adopta el plan de ordenamiento territorial del distrito especial, industrial y portuario de barranquilla 2012-2032
Artículo 115 del acuerdo 033 de 2024	VOCACIÓN Y ACCIONES ESTRATÉGICAS EN LAS PIEZAS URBANAS.

<table>
<tr><td></td><td>Cada una de las piezas tiene unas vocaciones y en ellas se desarrollarán las siguientes
acciones estratégicas dentro del modelo de ordenamiento del suelo urbano:

<table>
<tr><th>No</th><th>PIEZA URBANA</th><th>CENTRALIDAD</th><th>VOCACIÓN</th><th>ACCIONES ESTRATÉGICAS</th></tr>
<tr><td>1</td><td>RIOMAR</td><td>Centralidad Norte</td><td>Predominio del uso residencial con corredores comerciales.</td><td>-Promover y conservar el desarrollo residencial para sectores determinados.
-Incentivar el desarrollo Turístico- comercial de gran categoría.
-Atraer inversión extranjera.</td></tr>
<tr><td>2</td><td>PRADO NORTE</td><td>Centralidad Calle 72 (sectores 2 y 3)</td><td>Sector patrimonial con predominio comercial y complento de viviendas e institucionales</td><td>-Proteger el patrimonio cultural.
-Consolidación y conservación urbana.
-Cualificar el espacio urbano.</td></tr>
<tr><td>3</td><td>CENTRO CRA 38</td><td>Centralidad Calle 72 (sector 1)</td><td>Predominio del uso residencial con corredores comerciales.</td><td>-Consolidación de las áreas residenciales con procesos de densificación para aprovechamiento de infraestructuras de soporte.
-Generación de espacio público y equipamientos locales.
-Integración urbana a través la cualificación de la red vial.</td></tr>
<tr><td>4</td><td>CENTRO METROPOLITANO</td><td>Centralidad Histórica</td><td>Predominio del uso comercial e institucional</td><td>-Proteger el patrimonio cultural.
-Promover la renovación urbana a través de planes parciales para su revitalización.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">5</td><td rowspan="2">SURORIENTAL</td><td>Centralidad Oriental</td><td rowspan="2">Predominio residencial, con corredores comerciales y con concentración industrial en PEC Cll 30</td><td rowspan="2">-Mejoramiento integral de la pieza. Generación de espacio público y equipamientos zonales.
-Integración logística a través del corredor portuario</td></tr>
<tr><td>Centralidad Sur</td></tr>
<tr><td>6</td><td>RIBERA OCCIDENTAL</td><td>Centralidad de la Ribera</td><td>Destinada para usos comerciales.</td><td>-Consolidar servicios portuarios.
-Atraer inversión</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>de servicios, Portuarios e Industriales.</td><td>multisectorial.
-Apertura de la ciudad al río desde el sector turístico, recreativo y cultural.</td></tr>
<tr><td>7</td><td>SUROCCIDENTAL 1</td><td>Centralidad Occidental</td><td rowspan="2">Predominio de uso residencial y comerciales de bienes y de servicios complementarios</td><td rowspan="2">- Fortalecer el tejido residencial
- Realizar procesos de mejoramiento integral y programas de vivienda con sus subprogramas
- Implementar el programa de reasentamiento y reutilizar las zonas de ladera con riesgo no mitigable como espacio público.</td></tr>
<tr><td>8</td><td>SUROCCIDENTAL 2</td><td>Centralidad Sur</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Artículo 303 del acuerdo 003 de 2024</td><td>✓ <u>Programa integral de conservación y recuperación del patrimonio cultural</u>, cuya responsabilidad corresponde a la Secretaría de Cultura.
Programa integral de renovación urbana, cuya responsabilidad corresponde a la
Secretaría de Planeación.</td></tr>
<tr><td>Artículo 324 del acuerdo 033 de 2024</td><td>OBJETIVO DEL <u>PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO.</u></td></tr>
</table>

	El programa para el patrimonio del Distrito responde a lo establecido en la Ley 1185 de 2008 y el Decreto Nacional 763 de 2009 y tiene como objetivos la salvaguarda, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del patrimonio, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural, tanto en el presente como en el futuro.
Artículo 325 del acuerdo 033 de 2024	COMPONENTES DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA. Lo integran los bienes de interés cultural sean estos inmuebles, sectores o espacios públicos, declarados por la Nación, el Departamento o el Distrito.
Artículo 326 del acuerdo 033 de 2024	PATRIMONIO URBANO ARQUITECTÓNICO. El patrimonio urbano arquitectónico lo constituye el conjunto de inmuebles y/o espacios públicos que representan para la comunidad un valor urbanístico, arquitectónico, documental, asociativo, testimonial, tecnológico, de antigüedad, de autenticidad, histórico y/o afectivo y que forman parte de la memoria urbana colectiva. Se encuentran dentro de esta categoría las áreas de interés patrimonial, los inmuebles aislados de interés patrimonial (los recintos, hitos urbanos), las estatuas, monumentos y fuentes.
Artículo 327 del acuerdo 033 de 2024	CLASIFICACIÓN DEL PATRIMONIO. Se clasifica el Patrimonio Cultural urbano arquitectónico del Distrito de Barranquilla en Sectores de Interés Cultural e Inmuebles y Bienes de Interés Cultural, así: 1. Sector de Interés Cultural, los cuales se identifican con la sigla SIC. 2. Bienes de Interés Cultural, los cuales se identifican con la sigla BIC. 3. Inmuebles de Interés Cultural, los cuales se identifican con la sigla IIC. Parágrafo. El listado específico de inmuebles por cada categoría se encuentra consignado en el Anexo No.5, Condiciones urbanísticas para los sectores patrimoniales.
Artículo 328 del acuerdo 033 de 2024	PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO. Si un BIC fuere demolido parcial o totalmente, o fuere intervenido sustancialmente, sin la autorización correspondiente y en contravención de las normas que obligan a su conservación, la autoridad competente Parágrafo. En caso de que un BIC se estuviese demoliendo o interviniendo, sin la autorización de la entidad competente, la Secretaría de Control Urbano y Espacio Público, o la Oficina o dependencia distrital que haga sus veces, de manera inmediata procederá a la apertura del proceso sancionatorio, ordenando al propietario o poseedor, la suspensión

	de obras, la restitución de lo indebidamente intervenido, con su diseño original y sin perjuicio de las sanciones previstas en la ley 1185 de 2008.
Artículo 398 del acuerdo 033 del 2024	BIENES DE INTERÉS CULTURAL DE CARÁCTER DISTRITAL. De conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 4 del Decreto Nacional 763 de 2009, se faculta al Alcalde Distrital para que, mediante decreto y previo concepto favorable del Consejo de Patrimonio Cultural del Distrital, declare los bienes de interés cultural, BIC, del Distrito que cuenten con alguno de los valores establecidos en el artículo 6 del decreto nacional mencionado.
Artículo 633 del acuerdo 033 del 2024	(…) 2. Construcción y Mantenimiento: Dentro de este grupo se encuentran las actividades dedicadas a la fabricación de equipos de transporte tales como: la construcción de barcos y botes, la fabricación de material rodante para ferrocarriles y locomotoras, la fabricación de otros tipos de transporte como motocicletas, la fabricación de aeronaves y naves espaciales y la fabricación de sus partes y accesorios.

6.4.2. PLAN DE DESARROLLO BARRANQUILLA

NORMA	ALCANCE
ACUERDO No. 006 DE 2024	"Por el cual se adopta el plan de desarrollo territorial barranquilla a otro nivel 2024-2027"
Artículo 15.24 del acuerdo 006 de 2024	Proyecto: Consolidación del Sistema Distrital de Estímulos para la creación, investigación y gestión sostenible de las artes, las culturas y el patrimonio cultural. Este proyecto responde al mandato constitucional de promover las artes en todas sus manifestaciones, así como otras expresiones simbólicas.
15.3 del acuerdo 006 de 2024	PROGRAMA: GESTIÓN, PROTECCIÓN Y SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURAL El programa busca la gestión, protección y promoción del patrimonio cultural de nuestra ciudad, así como su integración activa en la vida social. Esto implica una serie de acciones que van desde la conservación física de los bienes culturales hasta su difusión y valoración por parte de la comunidad.

Artículo 35 del acuerdo 006 de 2024	(…) Se llevarán a cabo gestiones ante las entidades ejecutoras de estas líneas estratégicas, con el ánimo de impulsar y dinamizar proyectos de gran impacto identificados en el Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026. Entre estos proyectos, destacan: • Tren Regional del Caribe. • Vías de interconexión regional (Doble calzada Cartagena – Barranquilla – Santa Marta).

6.4.3. CONCLUSIÓN MARCO ORMATIVO BARRANQUILLA

Hace referencia al patrimonio cultural, de manera general. Establece proyecto de protección para el patrimonio histórico y arquitectónico. Se refiere de manera genera al tren regional del Caribe, pero sin que ello comprenda disposiciones para las locomotoras a vapor, que son los bienes objeto de este estudio.

6.5. CUADRO NORMATIVO DE FLANDES

6.5.1. POT FLANDES

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 009 de 2015	Por el cual se modifica, desarrolla y complementa el acuerdo No 035 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

6.5.2. PLAN DE DESARROLLO FLANDES

NORMA	ALCANCE
DECRETO No. 131 DE 2024	"Por el cual se adopta el plan de desarrollo municipal, para la vigencia 2024-2027 denominado "unidos para transformar a Flandes"
Comercio, industria y turismo del decreto 131 de 2024	Entre los puntos de interés turístico en Flandes, se pueden mencionar:

ATRACTIVO TURISTICO	ZONA URBANA	ZONA RURAL
Puente Vehicular Ospina Pérez	x	
Puente Férreo — Patrimonio Histórico de Colombia	x	
Aeropuerto Santiago Vila	x	
Malecón Turístico — Puerto Dinde	x	
Escultura Homenaje al Pescador Flamenco	x	
Puerto Payande — Vereda Paraíso		x
Rio Magdalena 28 Km	x	x
Balneario los Chorros — Vereda Paradero Colegio		x
Rio Coello — Vereda Puerta Blanca		x
Quebrada las Chontas		x

<table>
<tr>
<td>3). Sector 33: Cultura- del decreto 131 de 2024</td>
<td>(…)
Programa: <u>Gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural</u>
Se refiere a un conjunto de acciones y medidas destinadas a preservar y promover el patrimonio
cultural del municipio.
<table>
<tr><th>Meta (indicador) de Resultado</th><th>Linea Base</th><th>Año linea base</th><th>Fuente de información</th><th>Meta Esperada 2027</th></tr>
<tr><td>Mejorar el porcentaje del índice de Gobernanza, Participación e Instituciones del ICM.</td><td>50,29</td><td>2023</td><td>Índice de ciudades Modernas (ICM)</td><td>52%</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th>Meta (indicador) de Producto</th><th>Linea Base</th><th>Año linea base</th><th>Fuente de información</th><th>Unidad de medida</th><th>Meta Esperada 2027</th></tr>
<tr><td>Museo de la aviación en el Municipio de Flandes</td><td>0</td><td>2024</td><td>Secretaria de educación, desarrollo económico y social</td><td>Numero</td><td>1</td></tr>
<tr><td>Esculturas creadas que fortalecen la identidad cultural del Municipio (Monumentos históricos construidos)</td><td>2</td><td>2024</td><td>Secretaria de educación, desarrollo económico y social</td><td>Numero</td><td>4</td></tr>
<tr><td>Adopción de un vestuario y danza típica para los habitantes del Municipio (Procesos de salvaguardia efectiva del patrimonio inmaterial realizados)</td><td>0</td><td>2024</td><td>Secretaria de educación, desarrollo económico y social</td><td>Numero</td><td>1</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

6.5.3. CONCLUSIÓN MARCO NORMATIVO DE FLANDES

El marco normativo de Flandes no presenta mayores disposiciones sobre el patrimonio, quizás solo lo hace de manera general el Plan de Desarrollo.

6.6. CUADRO NORMATIVO DE GIRARDOT

6.6.1. POT GIRARDOT

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 024 de 2011	Proyecto de acuerdo por el cual se adopta la modificación excepcional del plan de ordenamiento territorial “POT” municipio de Girador, departamento de Cundinamarca noviembre de 2011
Formulación del ajuste del plan de ordenamiento territorial del acuerdo 024 de 2011	· El señalamiento de las áreas de reserva y medidas para la protección del medio ambiente, conservación de los recursos naturales y defensa del paisaje, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 99 de 1.993 y el Código de Recursos Naturales, así como de las áreas de conservación y <u>protección del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico.</u>
Jerarquía del acudo 024 de 2011	· Bienes arquitectónicos urbanos y históricos que implican la preservación y sus de áreas inmuebles y muebles <u>identificados como patrimonio histórico, cultural y arquitectónico</u>
Artículo 09 del acuerdo 024 de 2011	· Recuperar y preservar la base natural de los recursos naturales. · <u>Rescatar el patrimonio cultural e histórico.</u>

Artículo 41 del acuerdo 024 de 2011	(….) 10.- CONJUNTOS HISTORICOS URBANOS Y ARQUITECTONICOS Los conjuntos urbanos, históricos y arquitectónicos de interés patrimonial, se agruparon en cinco zonas de influencia, respondiendo a algún elemento o hecho espectrito de gran importancia y los cuales están ubicados en el centro de la ciudad, como se dijo anteriormente y explícitos cada uno en las fichas de patrimonio del documento anexo a el presente. Estas zonas de Influencia son: a) Zona de Influencia No 1: El Rio Magdalena con dos elementos arquitectónicos y un elemento urbano. b) Zona de Influencia No 2: La Plaza de la Constitución. c) Zona de Influencia No. 3: El Camellón de Comercio. d)Zona de Influencia No. 4: La Estación del Ferrocarril (….) Iglesia y Casa Cural de San Miguel. Casona de Santa Elena. Plaza de Mercado. Hotel San German. Puente Férreo. Estación y Plaza del Ferrocarril, desde la calle 19 hasta el puente férreo. para lo cual deberá elaborarse una reglamentación específica para su Entorno. (…)
Artículo 67 del acuerdo 024 de 2011	(…..)

6.6.2. PLAN DE DESARROLLO DE GIRARDOT

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 003 de 2024	Plan de desarrollo municipal 2024-2027- Girardot socialmente justa.
Artículo 10.1 del acuerdo 003de 2024	(…) La sinergia de esta región localizada en el centro geográfico y económico del país, la ubica como una de las más importantes por su situación estratégica, contando con medios de transporte, aéreo con el Aeropuerto Santiago Vila localizado en Flandes, fluvial del rio Magdalena conectando puertos del sur al norte del país, férreos con la conexión del ferrocarril entre Neiva y Bogotá, con especial énfasis en el trama Flandes - Facatativá, terrestre con las vías concesionadas que parten desde esta zona, como son la Concesionaria Vía Sumapaz (Bogotá - Girardot): Concesión Autovía Neiva-Girardot, Concesión Alto Magdalena (Honda-Puerto Salgar-Girardot), Concesión Girardot-Ibagué-

	Cajamarca, Concesión DEVISAB (Chía - Mosquera - La Mesa - Girardot). (…)
Artículo 16 del acuerdo 003 de 2024	Diagnóstico de la Cultura La cultura del municipio se ha visto fuertemente ligada a su enfoque turístico, lo que ha Revelado carencias en el conocimiento del rico patrimonio histórico de Girardot, Estas Carencias, paradójicamente, han contribuido al desarrollo turístico de la ciudad Direccionamiento del sector cultural en el municipio El instituto Municipal de Turismo, Cultura y Fomento de Girardot (MTCF) es la entidad Tabla 5.2 – Datos generales del parque de la locomotora de Girardot Antigua estación del ferrocarril y casa de la cultura municipal  Esta Construcción de 1923, remodelada en el 2000 tiene un estilo republicano con amplios corredores en el primer piso y muros que sostienen una estructura en madera adornada con hierajos, el segundo piso tiene muros detallados en madera. El Ministerio de Cultura declaró Patrimonio Histórico en 1995 la estación. Desde el año 2000 funciona la Casa de la Cultura, donde se ofertan entre otros, el programa de Escuelas de Formación Artística y Cultural. (Fuente: Guía turística del municipio de Girardot, 2021) Fuente imagen tomada el 2 de febrero de 2024 de la URL: https://blog.redbus.co/colombia/la-aventura/cach/pay/attachment/estacion_girardot_3-2/ Tabla 5.3– Datos generales de la plaza de mercado de Girardot. Plaza de mercado Leopoldo Rother  "La Plaza de Mercado" diseñada por el Arquitecto Alemán Leopoldo Rother, y que lleva su nombre, la cual fue construida entre 1948 y 1950. La plaza de mercado se declaró patrimonio histórico y arquitectónico de la nación en 1993. Posteriormente con la Resolución 1743 de 2020, es aprobó el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la Plaza de Mercado de Girardot declarada por el Decreto 1012 de 1993, como Monumento Nacional - hoy Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional Fuente: Imagen y textos tomados de la Guía Fuente: Imagen y textos tomados de la Guía turística del municipio de Girardot (2021) <u>De otro lado, las vías férreas</u> de Colombia fueron declaradas patrimonio de la nación mediante el Decreto 2076 de 1992. Este decreto reconoce la importancia histórica, cultural, y económica de las vías férreas en el país, así como su contribución al desarrollo de las regiones que atraviesan. Los gobiernos municipales, en virtud de este decreto, tienen la responsabilidad da salvaguardar, preservar y promover su valor histórica y cultural A continuación, se detallan algunas de las acciones que los gobiernos municipales deben emprender en relación con las incas férreas Los gobiernos municipales deben trabajar en estrecha (…)
Artículo 18 del acuerdo 003 de 2024	Diagnóstico de Comercio, Industria y Turismo (….) Girardot es un destino turístico variado, que ofrece múltiples experiencias a los turistas. E municipio tiene un gran potencial para desarrollar el agroturismo y el turismo religioso. El Agroturismo por el clima cálido y la rica diversidad agrícola, Los visitantes pueden aprender sobre procesos agrícolas locales, participar en actividades de cosecha y disfrutar de

productos frescos de las granjas. Además, el agroturismo proporcionaría una fuente adicional de ingresos de los agricultores locales y promovería la sostenibilidad ambiental.

Sobre el Turismo Religioso, Girardot tiene la Catedral Inmaculado Corazón de María, reconocida por su infraestructura moderna y acondicionada acústicamente. La catedral puede atraer a visitantes interesados en arquitectura religiosa y por su fe. Además, la ciudad podría organizar eventos y festivales religiosos para atraer a más visitantes.

Girardot cuenta, con una amplia infraestructura turística cultural, dentro de las que podemos mencionar.

	El **embarcadero Turístico**, es un punto de encuentro tradicional donde sobresalen la Barca del Capitán Razo como restaurante típico.
	El **puente férreo**, que se inauguró el 01 de enero de 1930, sus 468 metros de estructura lineal lo convierten en un permanente atractivo, en razón a que los visitantes consideran un "recorrido obligado".
	El **Boga**, es un monumento homenaje a la raza ribereña que cultivaba la tierra, cazaba y pescaba en el río Magdalena, quienes transportaban los productos hacia el puerto de los guamos para su comercialización
	La plaza de la estación, contiguo al Parque de la Locomotora, se encuentra frente a la antigua estación de ferrocarril, donde hoy funciona la Casa de la Cultura. Actualmente se encuentra en proceso de recuperación física y arquitectónica.
	El **Templo de San Miguel Arcángel**, patrono de la ciudad, está ubicado en uno de los costados de la plaza de la Constitución, hoy parque Santander.
	El **Mirador del Alto**, es un sitio turístico, que ofrece una vista hermosa del Río Magdalena, y de fondo la cordillera central y sus montañas.
	La escuela "La Argentina", única edificación con patio interior porticado es una I.E.O. que fue construida a inicio del s. XX y donde funciona la secretaría municipal de educación.

Fuente: relación tomada del de la guía turística del municipio de Girardot (2021) e imágenes de Internet tomadas el 13 de febrero de 2024 por el estudio.

Gestión planificación turística en el municipio de Girardot

La gestión del turismo en Girardot se ha centrado en varios aspectos clave para garantizar un desarrollo participativo, organizado y sostenible.

6.6.3. CONCLUSIÓN DEL MARCO NORMATIVO DE GIRARDOT

Girardot hacer referencia directa a las locomotoras a vapor, especialmente en el Plan de Desarrollo, tanto desde el enfoque de la cultura del municipio como desde los programas de desarrollo turístico.

6.7. CUADRO NORMATIVO DE MANIZALES

6.7.1. POT MANIZALES

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 958 de 2017	"Por el cual se adopta la revisión ordinaria de contenidos de largo plazo del plan de ordenamiento territorial del municipio de Manizales"
Artículo 7 del acuerdo 958 de 2017	(…) 3. Un territorio amable, competitivo y sostenible, soportado y articulado a través de su Estructura Ecológica, mejor adaptada al cambio climático, con énfasis en el aprovechamiento de su riqueza natural, en el reconocimiento de su patrimonio, en la educación sobresaliente, la cultura, la innovación y el emprendimiento, con una amplia y calificada oferta en ciencia y tecnología
Artículo 65 del acuerdo 958 de 2017	La Política, los Objetivos y las Estrategias de mediano y largo plazo del Modelo de Ordenamiento Terrilorial, para la Conservación y Revitalización del Patrimonio Cullural del municipio de Manizeles, son las contenidas en el numeral 1.2.11 del Componente General del Documento Técnica de Soporte que hace parte integral del presente Plan de Ordenamiento Territorial,
Artículo 66 del acuerdo 958 de 2017	INTEGRACIÓN DELE PATRIMONIO CULTURAL DEL MUNICIPIO DE MANIZALES. El Patrimono Cultura del municipio de Manizales está constituido por bienes materiales manifestaciones inmateriales, producios y representaciones de la cultura que son expresión de la comunidad, entre los que se encuentran el paisaje cultural, asi como por bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, estético o simbólico, en embilos tales como el plastico, arquitectónico, urbano, arqueológico. testimonial, documental, o antropológico, entre otros.
Artículo 67 del acuerdo 958 de 2017	ESCALAS DEL PATRIMONIO CULTURAL, El Patrimonio Cultural del municipio de Manizales se divide, de acuerdo con su representatividad para la sociedad, en diferentes escalas o ámbitos, según lo señalado en el numeral 1.5.7.2.1 del Documento Técnico de Soporte del Componente General, que hace parte integral del presente Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 69 del acuerdo 958 de 2017	COMPONENTES DEL PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL - BIENES INMUEBLES Y BIENES MUEBLES- La aplicación de los criterios expresados en los erticulos precedentes (Clasificación y Categorización), conlleva a senalar que el Patrimonio Cultural del municiplo de Manizales, objeto de la presente reglamentación en el Plan de Ordenamiento Tenitorial, serán aquellos de naturaleza materal, expresados en el numeral 1.5:7.2.4 del Componente General del Documento Técnico de Soporte del Componente General, que forma parte integral del presente Plan de Ordenamiento Territorial.
Artículo 70 del acuerdo 958 de 2017	PLANES DE MANEJO DEL PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL BIENES INMUEBLES Y BIENES MUEBLES Para garantizar la protección del Patrimonio Cultural Material - Blenes Inmuebles y Bienes Muebles - del municipio de Manizales, se definen los siguientes instrumentos, de acuerda con b establecido en la Ley 1185 de 2008 y en el Decreto
Artículo 71 del acuerdo 958 de 2017	REPRESENTACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL (BIENES INMUEBLES Y BIENES MUEBLES), El Patrimonio Cultural del municipio de Manizales, está representado por todos los Bienes Inmuebles y los Bienes Muebles de Interés Cultural (BIC) de los ámbitos Nacional, entre ellos, el "Conjunto de inmuebles de arquitectura republicana"-Centro Histórico-, por los Blenes de Interés Cultural Nacional localizados fuera del Centro Histórico (Bienes Inmuebles y Bienes Muebles); por los Bienes de Interés Cultural Departamental (Blen Inmueble) yEpor los Bienes de Interés Cultural Municipal (Inmuebles y Muebles), ubicados en el área urbana y rural del municipio de Manizales,
Artículo 82 del acuerdo 958 de 2017	DELIMITACIÓN O DEMARCACIÓN DEL ÁREA AFECTADA Y DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA. La delimitación planimétrica de las áreas afectadas y las zonas de influencia de los Bienes de Interés Cultural, se relacionan en el numeral 1.5.7.4.2 del Componente General del presente Plan, y en los Planos U-25 a U-27 y R-19 BIENES DE INTERÉS CULTURAL, y en las Fichas contenidas en el Anexo A-7 FICHAS PATRIMONIO CULTURAL DEL MUNICIPIO DE MANIZALES que forma parte integral del presente Plan.
Artículo 87 del acuerdo 958 de 2017	JUNTA DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FÍSICO DEL MUNICIPIO DE MANIZALES. La Junta de Protección del Patrimonio Cultural Físico del municipio de Manizales, como organismo y ente rector de la defensa y promoción del patrimonio cultural, histórico, artístico,

	arquitectónico y urbanístico del municipio de Manizales, se reestructurará en su conformación y funciones, según lo señalado en el numeral 1.5.7.7 del Componente General del Documento Técnico de Soporte, que forma parte integral del presente Plan de Ordenamiento Territorial

6.7.2. PLAN DE DESARROLLO MANIZALES

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 1162 de 2024	Por medio el cual se adopta el plan de desarrollo para el municipio de Manizales para le periodo 2024-2027.
1.2. PROGRAMAS 1.2.1. ARTE Y CULTURA	Algunas de las actividades que acompañan la ejecución de las metas se basan en la construcción de la política pública del libro, el fomento a la lectura, el programa de cultura ciudadana, la implementación del sistema de información cultural de la ciudad, programas de fomento del patrimonio cultural,
2. Línea estratégica: desarrollo económico – productivo 2.1. Descripción situacional	Logros: Capacitación en comidas tradicionales para dar un valor agregado a la promoción del patrimonio cultural del municipio. Durante el quinquenio se impactaron 702 familias de los siete corregimientos del municipio con el programa de seguridad alimentaria se apoyó población vulnerable madres cabeza de hogar, víctimas del conflicto armado, discapacidad entre otro con la instalación de huertas, entrega de gallinas de postura e insumos
Incentivos tributarios	▪ Incentivos por adopción de Planes de exaltación Decreto 1009 del 28 de diciembre de 2017 “POR EL CUAL SE REGLAMENTEN LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS PLANES DE EXLATACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DEL MUNICIPIO DE MANZIALES DE QUE TRATAN LOS ARTICULOS 7 Y 8 DEL ACUERDO Acuerdo Municipal N° 0861 del 2014 “POR EL SECTOR CULTURA, EN LO RELACIONADO CON EL PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL E INMATERIAL”.
2.2.7. DESARROLLO EMPRESARIAL Y EMPRENDIMIENTO	(….) De acuerdo con información del Producto de Turismo MICE (FONTUR, 2018), dentro del inventario turístico del municipio se identificaron 15 atractivos, de los cuales aproximadamente el 80% corresponde a Patrimonio Cultural Material y el 20% restante a

	Sitios Naturales. No se identificaron Grupos de especial interés.
3.2. PROGRAMAS 3.2.1. MEDIO AMBIENTE: Fortalecimiento del sistema municipal de áreas protegidas	(…) ✓ Áreas e inmuebles considerados patrimonio cultural.

6.7.3. CONCLUSIÓN DELMARCO NORMATIVO DE MANIZALES

Tanto en el Plan de Ordenamiento Territorial como en el Plan de Desarrollo se hace alusión al patrimonio cultural, de manera general, sin que se establezcan disposiciones sobre las locomotoras a vapor.

6.8. CUADRO NORMATIVO DE PUERTO BERRIO

6.8.1. POT PUERTO BERRIO

NORMA	ALCANCE
Acuerdo 004 de 2023	Por medio del cual se adopta la revisión general del plan básico de ordenamiento territorial del municipio de Puerto Berrio 2023-2035 el consejo municipal de Puerto Berrio
Artículo 7 del CUERDO 004 DE 2023	Modelo de Ocupación Territorial Futuro Es por amplio consenso un Territorio con Historia, Patrimonio y Memoria, que accede a las Oportunidades del Desarrollo, supera factores de profunda desigualdad y pobreza estructural, recupera su grandeza de frente al Río Magdalena como Centro Subregional y se proyecta al siglo XXI…
Artículo 9 del CUERDO 004 DE 2023	Elementos del MOT apuesta desde la perspectiva local. (…) AIE-1: La Ciudad Puerto Histórico en Renovación y Consolidación. Este ámbito reconoce la importancia de la construcción histórica del asentamiento de Puerto Berrío de unos 60 mil habitantes al año 2035 y su necesaria modernización, adecuación, mejora y ampliación de su capacidad de soporte en todos los sistemas de espacialidades públicas e infraestructuras, la restauración de su patrimonio cultural (BIC), la regularización de asentamientos informales a partir del conocimiento y reducción del riesgo, adecuación de usos y aprovechamientos…
Artículo 10 del CUERDO 004 DE 2023	Sostenibilidad del desarrollo territorial, bienestar, resiliencia, reducción de riesgos y adaptación al cambio climático, municipio que Preserva el Patrimonio Natural y Cultural Prelacion del interés general y entornos de desarrollo con identidad cultural, Buen Gobierno y Gobernanza Territorial.
Artículo 72 del acuerdo 004 de 2023	Bienes de interés cultural con declaratoria en el Municipio de Puerto Berrio: 2.Bienes inmuebles con declaratoria Municipal 3.Bienes muebles con interés cultural con declaratoria Municipal

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Artículo 106 del acuerdo 004 de 2023</td><td>Durante la vigencia del presente Plan Básico se espera la generación de los siguientes espacios públicos en el suelo urbano y de expansión:
<table>
<tr><th>Espacio Público Efectivo Propuesto</th><th>Área (ha)</th><th>Área (m2)</th><th>Dimensiones</th></tr>
<tr><td>Ecoparque Jardín Botánico Ciénaga Parasiempre</td><td>39,48</td><td>394.800,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Ecoparque de Avifauna Ciénaga La Samaria</td><td>13,92</td><td>139.200,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Ecoparque Recreativo El Ahogado</td><td>3,34</td><td>33.400,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Parque Lineal de Borde La Malena</td><td>5,64</td><td>56.400,00</td><td>Longitud 11,33 Km
Ancho 10 m</td></tr>
<tr><td>Parque Cementerio</td><td>0,17</td><td>1.690,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Parque Puerto Colombia</td><td>0,47</td><td>4.700,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Parque Norte</td><td>0,62</td><td>6.200,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Parque Barrial La Gaitana</td><td>0,02</td><td>230,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Mirador Panorámico del Alto del Abismo</td><td>0,91</td><td>9.100,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Mirador Panorámico Cerro El Cacique</td><td>0,78</td><td>7.800,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Malecón Puerto Colombia</td><td>1,25</td><td>12.520,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Malecón del Puerto</td><td>0,43</td><td>4.300,00</td><td></td></tr>
<tr><td>Malecón del Ferrocarril</td><td>1,52</td><td>15.200</td><td></td></tr>
<tr><td>TOTAL</td><td>68,55</td><td>685,500</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Artículo 181 del acuerdo 004 de 2023</td><td>Equipamiento colectivo
(…)
4. Equipamientos rurales del subsistema infraestructuras básicas
<table>
<tr><th>Nombre del equipamiento</th><th>Ubicación</th><th>Clasificación</th><th>Tipología</th></tr>
<tr><td>Antigua Estación y bodega del Ferrocarril Virginias</td><td>Centro Poblado Virginias</td><td>Transporte</td><td>Estación del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Antigua Bodega y Estación del ferrocarril Cristalinas</td><td>Centro Poblado Cristalinas</td><td>Transporte</td><td>Bodega del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Cementerio Virginias</td><td>Centro Poblado Virginias</td><td>Sanitario</td><td>Cementerio</td></tr>
<tr><td>Antigua Estación y bodega del Ferrocarril Cabañas</td><td>Cabañas</td><td>Transporte</td><td>Estación del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Antigua Estación y bodega del Ferrocarril Calera</td><td>Calera</td><td>Transporte</td><td>Bodega del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Antigua Estación y bodega del Ferrocarril Malena</td><td>Malena</td><td>Transporte</td><td>Estación del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Antigua Estación y bodega del Ferrocarril Vionos</td><td>Vereda Virginias</td><td>Transporte</td><td>Bodega del Ferrocarril</td></tr>
<tr><td>Antigua Bodega y Estación del ferrocarril Estación Cabañas</td><td>Cabañas</td><td>Servicios</td><td>Almacenamiento y distribución</td></tr>
<tr><td>Cementerio Calera</td><td>La Calera</td><td>Sanitario</td><td>Cementerio</td></tr>
<tr><td>Cementerio Estación Malena</td><td>Malena</td><td>Sanitario</td><td>Cementerio</td></tr>
<tr><td>Planta de tratamiento de aguas residuales, Batallón de Infantería Bomboná</td><td>Las Flores</td><td>Servicios</td><td>Servicios públicos</td></tr>
<tr><td>Subasta Ganadera Las Flores</td><td>Las flores</td><td>Servicios</td><td>Comercial y soporte productivo</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Artículo 205 del acuerdo 004 de 2023</td><td>Artículo 205. Usos del suelo en las áreas de protección del patrimonio cultural
Se establecen los siguientes usos para las áreas de Protección y conservación del patrimonio cultural, arqueológico y arquitectónico
<table>
<tr><th>Principal</th><th>Complementarios</th><th>Restringido</th><th>Prohibido</th></tr>
<tr><td>Protección y conservación del patrimonio cultural, arqueológico y arquitectónico.</td><td>Ecoturismo de bajo impacto con estudio de capacidad de carga.
Espacialidades Públicas y Equipamientos Colectivos, acorde con el nivel de conservación previsto en la declaratoria del BIC.</td><td>Minería e Hidrocarburos.</td><td>Agricultura y minería y las demás que se excluyan por las entidades que establecen la declaratoria</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

6.8.2. PLAN DE DESARROLLO PUERTO BERRIO

NORMA	ALCANCE

Acuerdo 003 de 2024	Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo 2024-2027 “Un gobierno cercano a la gente” y se dictan otras disposiciones.
6.12.5 del acuerdo 003 de 2024	(…) Estaciones de tren Dado que el municipio de Puerto Berrío está influenciado por las redes férreas de La Dorada – Chiriguaná y Puerto Berrío Medellín, esta última en estado inactiva actualmente, en el territorio se encuentran ubicadas estaciones que permiten la integración multimodal del territorio.
6.14.2 del acuerdo 003 de 2024	AVANCES EN TURISMO (…) Consolidar el producto turístico a partir de la recuperación y puesta en valor del patrimonio cultural material e inmaterial y los atractivos naturales que existen en todo territorio, con lo cual se espera desarrollar proyectos que atraigan nuevos flujos de turismo; además del desarrollo, adecuación, mejoramiento en la implementación de equipamientos, espacios e infraestructuras
8.1.1. Programa (2402). Infraestructura red vial regional del acuerdo 003 de 2024	(…) concentrando la atención de la inversión en Se hará la gestión ante los entes territoriales a nivel nacional y departamental correspondiente, para el mejoramiento de la red vial secundaria, para la recuperación del proyecto de la reactivación del ferrocarril como medio de movilidad tanto de carga como de pasajeros. (…)

6.8.3. CONCLUSIÓN DEL MARCO PUERTO BERRIO

Puerto Berrío cuenta con disposiciones referidas a la protección de su patrimonio cultural y algunas están relacionadas con las estaciones del tren. Estas disposiciones apuntan a restablecer y recuperar el patrimonio.

Culturas

Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes

N V P CONSORCIO

MARCO LEGAL APLICABLE A LAS 12 LOCOMOTORAS A VAPOR PRIORIZADAS PARA EL PEMP.



PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, Octubre de 2024

Contenido

1. OBJETO 3

2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS 3

3.1. NEIVA - LOCOMOTORA CENTRALES 128 / GIRARDOT 72. PORTER (BELL & CO) 3

3.1.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO SECRETARIA DE CULTURA 3

3.1.2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS NEIVA 5

3.2. LA DORADA - LOCOMOTORA RAILWAY CO. 70 / DORADA 14. HAWTHORN LESLI 7

3.2.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO CAMARA DE COMERCIO DE LA DORADA 7

3.2.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS LA DORADA 7

3.3. BARRANCABERMEJA - LOCOMOTORA PACIFICO 46 / 69, NORTE 1ª / 27. HAINE SAINT PIERRE CENTRALES 128 / GIRARDOT 72. PORTER (BELL & CO) 9

3.3.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDÍA BARRANCABERMEJA 9

3.3.2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE BARRANCABERMEJA 9

3.4. BARRANQUILLA – LOCOMOTORA LA DORADA 4 / CENTRALES 1 DOÑA HELENA 10

3.4.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DEL CLENA 10

3.4.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE BARRANQUILLA 10

3.5. FLANDES – LOCOMOTORA ANTIOQUIA 87 “ROJAS PINILLA” / ANIBAL JARAMILLO. HENSCHEL. LA LOCOMOTORA DORADA 10/11. AMERICAN COOKE, LOCOMOTORA Y LA LOCOMOTORA NORTE 1ª 7. HAINE SAINT PIERRE 11

1.5.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO FONDO DE PASIVO SOCIAL DE FERROCRRILES NACIONALES DE COLOMBIA 11

1.5.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE FLANDES 11

1.6. GIRARDOT – LOCOMOTORA 89 / GIRARDOT 48. SKODA 12

1.6.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDIA GIRARDOT 12

1.6.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE DESARROLLO GIRARDOT 12

1.7. MANIZALES – LOCOMOTORA CALDAS 1 / LA ZAPATA / LA PICHINGA. BADWIN LOCOMOTIVE WORKS. 13

1.7.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA SECRETARIA DE CULTURA Y CIVISMO 13

1.7.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES 13

1.8. MANIZALES – LOCOMOTORA PACIFICO 66 / 87. BADWIN LOCOMOTIVE WORKS 14

1.8.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA SECRETARIA DE CULTURA Y CIVISMO 14

1.8.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES 14

1.9. MANIZALES – LOCOMOTORA AMBALEMA – IBAGUE 2. BALDWIN LOCOMOTIVW WORKS 15

1.9.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES 15

1.9.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES 15

1.10. PUERTO BERRIO – LOCOMOTORA AMAGÁ 10. CAMILO C. RESTREPO ANTIOQUIA 50. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS 15

1.10.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDÍA DE PUERTO BERRIO 15

1.10.2. PLAN DE DESARROLLO PUERTO BERRIO 16

1. OBJETO

Tiene como objetivo la identificación de planes, programas y proyectos que se estén desarrollando en las entidades de orden municipal, departamental y nacional, o en las comunidades o grupos relacionados con las locomotoras para su manejo y protección, así como el de su entorno inmediato. Incluyendo la revisión de los Planes de Gobierno y Planes de Desarrollo a nivel municipal y departamental. Así como las acciones que fomenten el reconocimiento y valoración de las siguientes locomotoras.

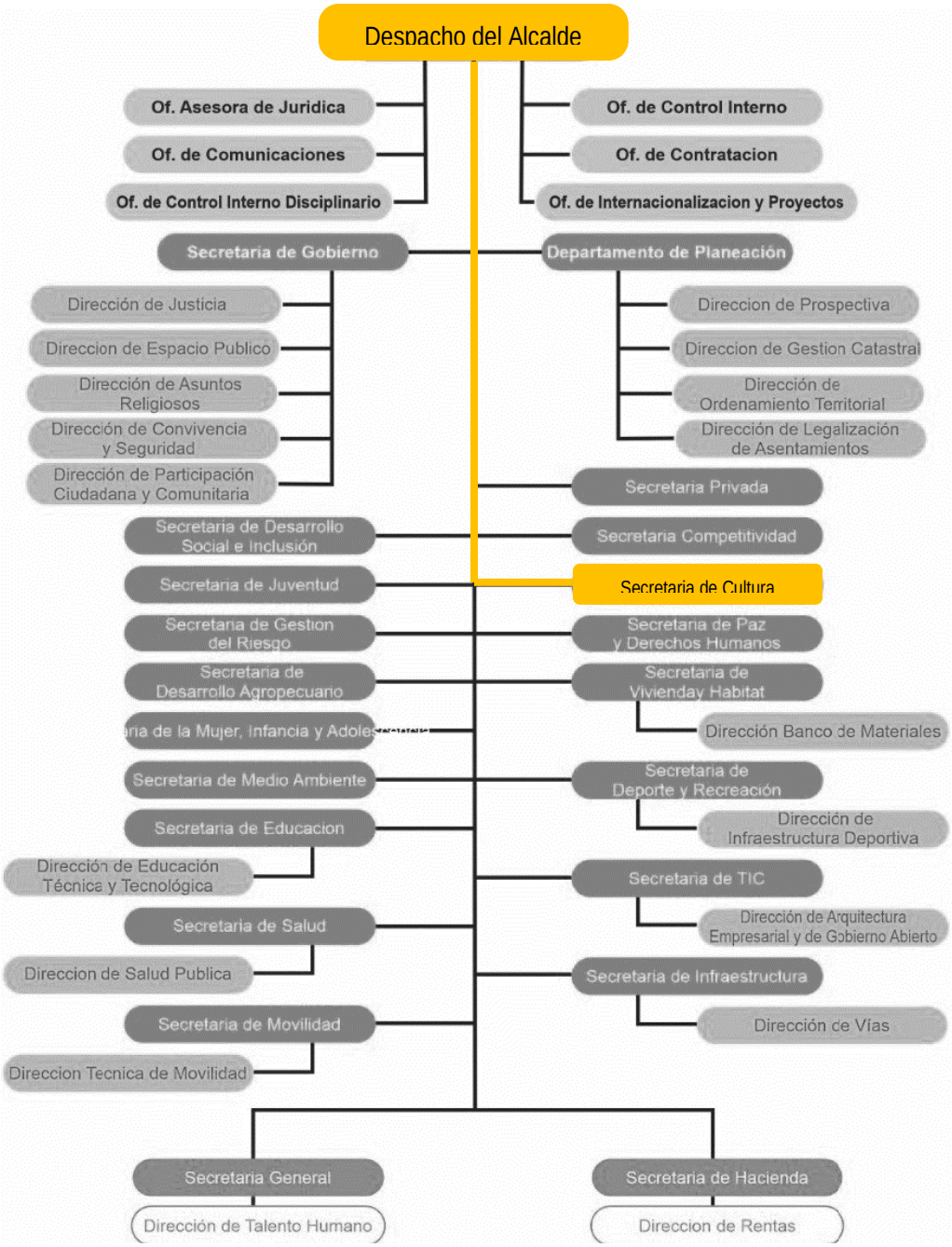
- Atlántico -Barranquilla
- Antioquia -Puerto Berrío
- Santander -Barrancabermeja
- Huila -Neiva - locomotora centrales 128 / girardot 72. Porter (bell & co)
- Caldas -Manizales (3 locomotoras)
- Calas – La Dorada
- Tolima Flandes (3 locomotoras)
- Cundinamarca Girardot

2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS

Consiste en el estudio de la organización y del manejo institucional que incide en la toma de decisiones y en la ejecución de programas y proyectos cuando existan, a nivel local para cada locomotora, desde el punto vista administrativo y financiero y si existen otros actores que podrían incidir o aportar en la conservación y sostenibilidad de las locomotoras ya sean de orden público o privado.

3.1. NEIVA - LOCOMOTORA CENTRALES 128 / GIRARDOT 72. PORTER (BELL & CO)

3.1.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO SECRETARIA DE CULTURA



La locomotora fue adquirida por el municipio de Neiva (el Instituto de Cultura Municipal de Neiva ahora secretaria de Cultura) al fondo del pasivo de ferrocarriles nacionales entre 1997-2003, con el fin de fortalecer la recién restaurada Estación del Ferrocarril de Neiva con la adquisición de un bien de interés cultural mueble como lo es una locomotora a vapor. Fue llevada entre el año 2005-2006 a su actual emplazamiento frente a la estación de tren sobre la vía férrea. Por lo anterior y de acuerdo a la reunión realizada el 16 de septiembre del 2024 con planeación y a las entrevistas realizados a exfuncionarios del Instituto de Cultura Municipal de Neiva manifestaron que la Secretaria de Cultura es la encargada de la administración y gestión de la locomotora, a la fecha no se cuenta con ningún documento ya sea de la compra, traslado o comodato.

Se están realizando las gestiones pertinentes con la Secretaria de Cultura para la obtención de la documentación

3.1.2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS NEIVA

Actualmente no hay planes programas y proyectos específicos para la locomotora, si hay un proyecto para la antigua estación de tren de Neiva

PROYECTO	MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE NEIVA
ALCANCE	"La Alcaldía de Neiva realiza el mantenimiento a la Estación del Ferrocarril Con el liderazgo del alcalde de Neiva, Gorky Muñoz Calderón y la secretaria de Cultura, Marieta Trujillo Collazos, se adelantaron gestiones ante el instituto Nacional de Vías, Invías, para el mantenimiento de la Estación del Ferrocarril del municipio. Para esto se logró la inversión de $636.412.445, mediante un proyecto de Casa de la Memoria"
PROMOTOR	Alcaldía de Neiva
COSTO DE INVERSIÓN	$636.412.445
ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS VINVULADOS	Instituto Nacional de Vías, Invías Universidad Surcolombiana Alcaldía de Neiva
DESCRIPCION	Esta intervención tiene como finalidad el mantenimiento de la estación del ferrocarril, el embellecimiento de 16 esculturas que rodean el Parque Andino, buscando la conservación del patrimonio histórico y cultural. Tiene como finalidad que el sitio se convierta en un museo paleontológico, con una sala dedicada al escritor José Eustasio Rivera Salas, y otra como memoria histórica de lo que representó el conflicto armado en el Municipio.
IMPACTO SOBRE EL BIC MUEBLE	Si bien, la ejecución de este proyecto no involucra específicamente a la locomotora objeto de estudio, si hay un mejoramiento del entorno inmediato de la locomotora (parque andino) donde se encuentra ubicada la locomotora. Favoreciendo positivamente a la locomotora contribuyendo a su conservación, disminuyendo su vandalismo, generando una mayor apropiación por parte de la comunidad.



Imagen 1 Fotografía Fachada Principal.
Fuente: CONSORCIO NVP 2024

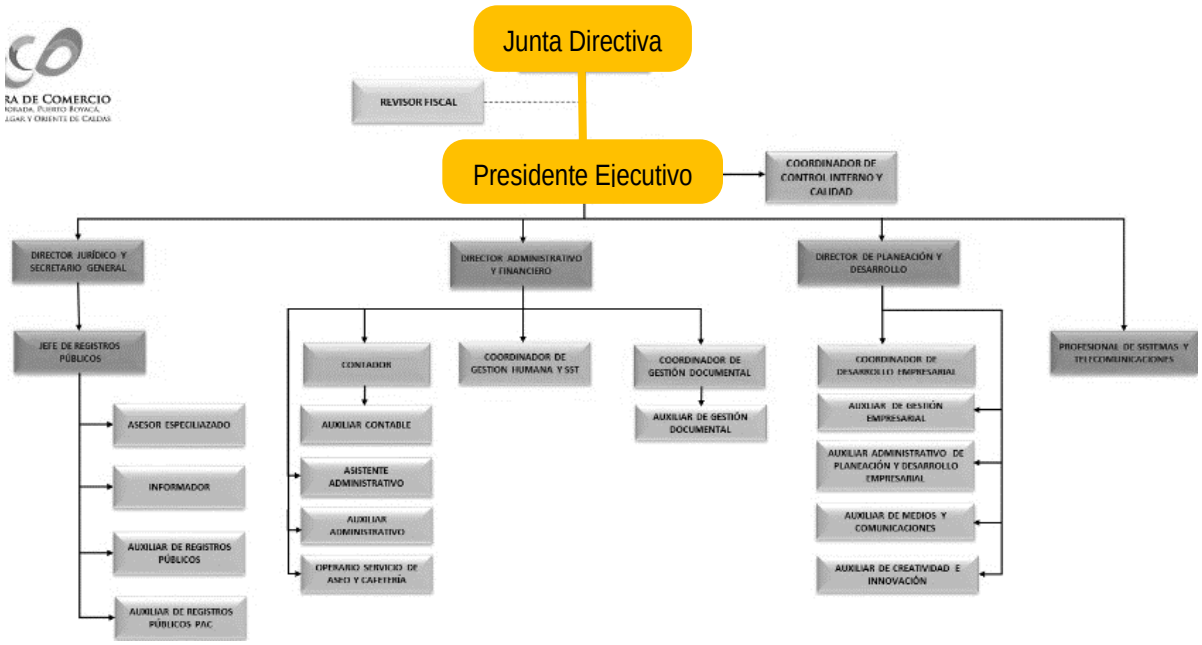


Imagen 2 Fotografía Corredor posterior
Fuente: CONSORCIO NVP 2024

Nota: Actualmente la estación del ferrocarril ya fue intervenida, pero no esta en fucnionamiento lo que ha generado problemas de seguridad en el Parque Andino afectando el estado de conservación de la locomotora por la presencia de habitantes de calle evitando el disfrute del Bien mueble por la comunidad.

3.2. LA DORADA - LOCOMOTORA RAILWAY CO. 70 / DORADA 14. HAWTHORN LESLI

3.2.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO CAMARA DE COMERCIO DE LA DORADA



La locomotora a vapor No.70, junto con el Tender No 499 fue adquirida por la Cámara de Comercio al fondo del Pasivo de Ferrocarriles Nacionales entre 1997-2003. Actualmente la dirección de la cámara de comercio es la encargada de la administración, de los proyectos de intervención y de la sostenibilidad de la locomotora, esta dirección depende de la junta.

3.2.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS LA DORADA

Actualmente no hay planes programas y proyectos específicos para la locomotora, pero si hay un proyecto que afecta que afecta el entorno inmediato de la locomotora y el sistema ferroviario (vías férreas, la antigua estación de tren, campamento ferroviario)

PROYECTO	Construcción Malecón turístico fase I en la zona urbana del municipio de la Dorada, Caldas La Dorada
ALCANCE	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA LA EJECUCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL MALECÓN DE LA DORADA, CALDAS
PROMOTOR	Convenio Interadministrativo suscrito entre el departamento de caldas y el municipio de la Dorada No. 08112022-1621

COSTO DE INVERSIÓN	$11’510.089.579.00 de los cuales $10’510.089.579,00 gobernación $1’000.000.000,00 municipio de la Dorada
ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS VINVULADOS	Entidad ejecutora la Alcaldía de la Dorada
DESCRIPCION	El proyecto busca la conexión con el río Magdalena por medio de un proyecto urbano de 1.3 kilómetros desde el barrio el Conejo hasta el parque lineal, creando espacios de esparcimiento y actividades al aire libre. Tiene como finalidad el fortalecimiento de la identidad local y convertir a la Dorada en un referente de turismo fluvial de la región
IMPACTO SOBRE EL BIC MUEBLE	Si bien, la ejecución de este proyecto no involucra específicamente a la locomotora objeto de estudio, si hay un mejoramiento del entorno inmediato donde se encuentra ubicada la locomotora. Favoreciendo positivamente a su conservación, disminuyendo su vandalismo, generando una mayor apropiación por parte de la comunidad. Adicionalmente gracias a su diseño urbano y paisajístico fortalece la lectura del bien mueble al sistema ferroviario (vías férreas, la antigua estación de tren, campamento ferroviario)





Nota: Actualmente el entorno donde se encuentra la locmotora ya fue intervenido, pero no esta terminado y entregado el malecon, sitación que ha generado problemas de seguridad afectando el estado de conservación de la locomotora por la presencia de habitantes de calle evitando el disfrute del Bien mueble por la comunidad.

3.3. BARRANCABERMEJA - LOCOMOTORA PACIFICO 46 / 69, NORTE 1ª / 27. HAINE SAINT PIERRE CENTRALES 128 / GIRARDOT 72. PORTER (BELL & CO)

3.3.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDÍA BARRANCABERMEJA

Actualmente la Secretaria de Cultura turismo y patrimonio de la alcaldía de Barrancabermeja es la encargada de la administración y gestión de la locomotora



3.3.2. PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE BARRANCABERMEJA

Actualmente la locomotora de Barrancabermeja no cuenta con planes programas y proyectos específicos para la locomotora.

3.4. BARRANQUILLA – LOCOMOTORA LA DORADA 4 / CENTRALES 1 DOÑA HELENA

3.4.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DEL CLENA

3.4.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE BARRANQUILLA

Actualmente la locomotora de Barrancabermeja no cuenta con planes programas y proyectos específicos para la locomotora.

3.5. FLANDES – LOCOMOTORA ANTIOQUIA 87 “ROJAS PINILLA” / ANIBAL JARAMILLO. HENSCHEL. LA LOCOMOTORA DORADA 10/11. AMERICAN COOKE, LOCOMOTORA Y LA LOCOMOTORA NORTE 1ª 7. HAINE SAINT PIERRE

3.5.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO FONDO DE PASIVO SOCIAL DE FERROCRRILES NACIONALES DE COLOMBIA

Actualmente el GIT Gestión, bienes compras y servicios administrativos es la encargada de la administración y gestión de la locomotora. Este departamento depende de la Secretaria General, quien a su vez de la Dirección General y este del Consejo directivo.

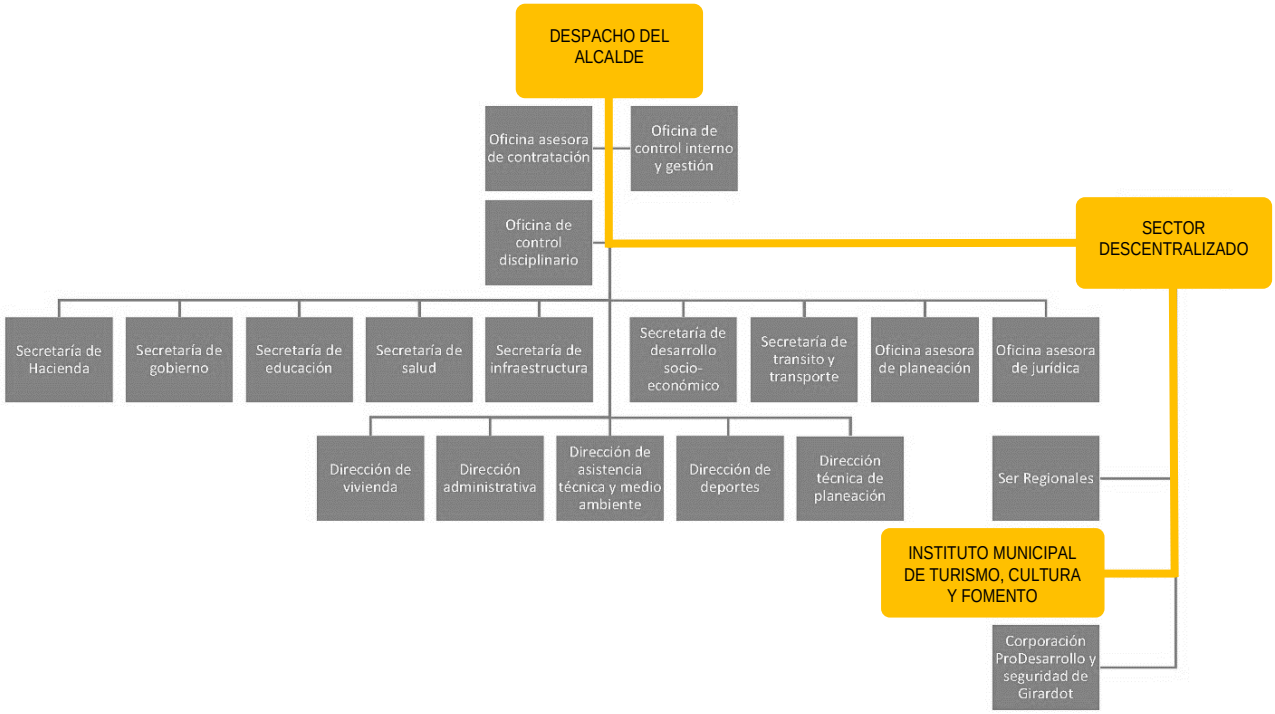


3.5.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE FLANDES

Actualmente la locomotora Antioquia 87 “Rojas Pinilla” no cuenta con planes programas y proyectos específicos.

3.6. GIRARDOT – LOCOMOTORA 89 / GIRARDOT 48. SKODA

3.6.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDIA GIRARDOT



Actualmente el Instituto Municipal de turismo, Cultura y fomento es el encargado de la administración y gestión de la locomotora. Este instituto depende directamente del despacho del alcalde

3.6.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE DESARROLLO GIRARDOT

Actualmente no hay planes programas y proyectos específicos para la locomotora, pero si hay un proyecto que afecta que afecta el entorno inmediato de la locomotora, estamos a la espera de la información del proyecto por parte de la alcaldía

3.7. MANIZALES – LOCOMOTORA CALDAS 1 / LA ZAPATA / LA PICHINGA. BADWIN LOCOMOTIVE WORKS.

3.7.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA SECRETARIA DE CULTURA Y CIVISMO



Actualmente la secretaria de cultura y civismo, es la encargada de la administración y gestión de la locomotora, específicamente la Unidad de patrimonio

3.7.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES

Actualmente la locomotora no cuenta con planes programas y proyectos específicos.

3.8. MANIZALES – LOCOMOTORA PACIFICO 66 / 87. BADWIN LOCOMOTIVE WORKS

3.8.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA SECRETARIA DE CULTURA Y CIVISMO



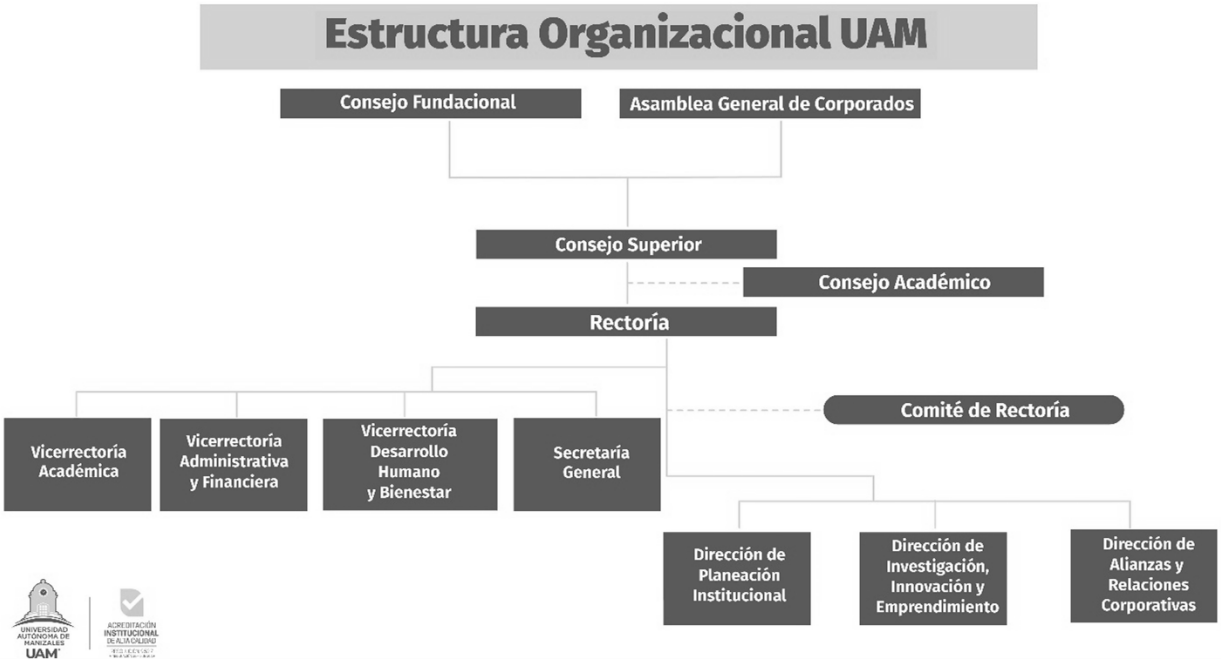
Actualmente la secretaria de cultura y civismo, es la encargada de la administración y gestión de la locomotora, específicamente la Unidad de patrimonio

3.8.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES

Actualmente la locomotora no cuenta con planes programas y proyectos específicos.

3.9. MANIZALES – LOCOMOTORA AMBALEMA – IBAGUE 2. BALDWIN LOCOMOTIVW WORKS

3.9.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES



La locomotora a vapor AMBALEMA / Ibagué 2. fue adquirida por la Universidad Autónoma de Manizales donde la oficina de Planeación Física es la encargada de su administración, de los proyectos de intervención y de su sostenibilidad

3.9.2. PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE MANIZALES

Actualmente la locomotora no cuenta con planes programas y proyectos específicos.

3.10. PUERTO BERRIO – LOCOMOTORA AMAGÁ 10. CAMILO C. RESTREPO ANTIOQUIA 50. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS

3.10.1. ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO DE LA ALCALDÍA DE PUERTO BERRIO



Actualmente la dirección de la casa de la cultura, es la encargada de la administración y gestión de la locomotora.

3.10.2. PLAN DE DESARROLLO PUERTO BERRIO

Actualmente la locomotora no cuenta con planes programas y proyectos específicos.

MAPA DE ACTORES
DE LAS 12 LOCOMOTORAS A VAPOR PRIORIZADAS PARA EL PEMP.



Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, Octubre de 2024

Contenido

1. MAPEO DE ACTORES 2
1.1 ACTORES DEL ÁMBITO NACIONAL 7
1.2 ACTORES CLAVE HUILA - NEIVA 8
1.3 ACTORES CLAVE CUNDINAMARCA - GIRARDOT 15
1.4 ACTORES CLAVE TOLIMA – FLANDES 20
1.5 ACTORES CLAVE CALDAS – LA DORADA 25
1.6 ACTORES CLAVE SANTANDER - BARRANCABERMEJA 32
1.7 ACTORES CLAVE ANTIOQUIA – PUERTO BERRIO 40
1.8 ACTORES CLAVE CALDAS – MANIZALES 48
Bibliografía 55

1. MAPEO DE ACTORES

Para la Fase de Diagnóstico del Plan Especial de Manejo y Protección del primer conjunto priorizado de Locomotoras a Vapor declaradas Bien de Interés Cultural de Ámbito Nacional ubicadas en ocho municipios de Colombia, el Mapeo de Actores Clave (MAC) también conocido como análisis de redes o análisis de stakeholders es una representación de la realidad social con la intención de comprenderla y establecer estrategias para valorarla, representarla, fortalecerla o mitigarla; pretendiendo captar la perspectiva de los actores sociales a la hora de valorar o atribuir resultados e impactos a una determinada intervención (Tapella, 2023).

Este análisis permitirá acceder de manera rápida a reconocer las relaciones sociales dadas en una zona determinada y brindar elementos para intervenciones o actuaciones futuras en los ámbitos locales, regionales o de orden nacional. De acuerdo con los planteamientos de Tapella (2023), un proyecto independientemente de su objeto no puede ser ajeno a los cambios que se presentan en los contextos o entornos donde se desarrolla y, tampoco puede dejar de reconocer variables asociadas a la realidad cultural y social de los actores.

El MAC es una herramienta que permite y puede generar una impresión de la realidad y su resultado es el proceso de identificación de los principales actores vinculados o relacionados con el bien, el análisis de sus intereses y la manera como cada uno de ellos puede afectar el bien mueble; la información recogida en función de dimensiones sociales, espaciales y temporales en las cuales se integran las Locomotoras priorizadas.

Tabla No. 1 Conjunto de Locomotoras Priorizadas

DEPARTAMENTO	CIUDAD MUNICIPIO	UBICACIÓN	TÍTULO O NOMBRE	USO ACTUAL
Atlántico	Barranquilla	Antigua Aduana Nacional - Plaza de La Locomotora. Cra 50 No 36 -135 Norte. Centro Histórico	Dorada 4 / Centrales 1 Doña Helena	Monumento espacio público
Antioquia	Puerto Berrio	Frente Antiguo Hotel Magdalena / Actual sede XIV Brigada del Ejército. Parque Enrique Olaya Herrera frente a Palacio municipal	Amagá 10, "Camilo C. Restrepo" Antioquia 50.	Monumento espacio público
Santander	Barrancabermeja	Frente Antigua Estación del Ferrocarril, Cra. 33 con 50	Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27	Monumento espacio público
Huila	Neiva	Antigua Estación del Ferrocarril	Centrales 128 / Girardot 72	Monumento espacio público
Caldas	Manizales	Glorieta frente Universidad Autónoma	Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga	Monumento espacio público

	Manizales	Parque Bosque Popular El Prado, Cra. 23 N° 60-63	Pacífico 66 / 87	Monumento espacio público
	Manizales	Universidad Autónoma. Antigua Estación del Ferrocarril.	Ambalema-Ibagué 2	Monumento interior
	Dorada	Calle 10, entre carreras 1 y 2 o 2 y 3	Railway Co.70 / Dorada 14	Monumento espacio público
Tolima	Flandes	Taller del Ferrocarril	Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Anibal Jaramillo"	Ninguno
	Flandes	Taller del Ferrocarril	Norte 1a. 7	Ninguno
	Flandes	Taller del Ferrocarril	Dorada 10 / 11	Ninguno
Cundinamarca	Girardot	Antigua Estación del Ferrocarril, Casa de La Cultura, Calle 16 cra. 14, Parque de La Locomotora.	Centrales 89 / Girardot 29 / 48	Monumento espacio público

En este sentido, el MAC para la fase de Diagnóstico pretende:

- Identificar a los actores públicos, privados y sociales involucrados o vinculados con la Locomotora priorizada como Bien de Interés Cultural en su espacio territorial, sus proyectos y relaciones.
- Conocer las relaciones y acciones que desempeñan los actores en el ámbito territorial con quiénes sería favorable concertar y coordinar acciones locales.
- Realizar un análisis que permita la toma de decisiones concertadas con respecto al Bien de Interés Cultural.

La existencia de diferentes métodos para realizar el mapeo de actores clave, permite establecer el paso a paso que permitirá la obtención de información en la generación de escenarios de gestión, desarrollo de acciones y agendas compartidas a futuro; así como monitorear los cambios en las acciones implementadas en territorio y fortalecer las capacidades de toma de decisión (Tapella, 2023). Así mismo, el MAC puede estar constituido por relatos, rótulos, símbolos, fotografías, dibujos, flujogramas, organigramas, planos territoriales o una combinación de tales elementos tal como lo menciona (Gutiérrez, 2007). Es necesario asumir que el mapeo que se realiza es válido para este momento y se constituye en una herramienta de constante actualización.

La propuesta metodológica establecida para el proceso se asume en 4 pasos; el primero de ellos se denomina Inventario de Actores Clave, buscando identificar quiénes son los principales actores relacionados con la Locomotora, se caracterizará brevemente cada actor desde sus roles y funciones, así

como aquellas organizaciones, grupos o personas que podrían ser más relevantes en función del proceso a futuro; se realiza con base al conocimiento y la consulta a informantes calificados.

En la tabla que se presenta a continuación, se presenta la clasificación de actores clave definida para la fase de Diagnóstico del PEMP.

Tabla 2 Inventario de Actores Clave

INVENTARIO DE ACTORES CLAVE	
Actores Clave	Características
Entidad Públicas	Representadas por entidades de gobierno del orden nacional, regional y local.
Instituciones Privadas	Empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales que puedan incidir, contribuir, participar y/o afectar
Academia	Instituciones de Educación Formal y No formal
Organizaciones culturales	Agrupaciones de personas que desarrollan una labor colectiva, voluntaria, solidaria y de activación social a través de la cultura y el arte, en el territorio que habitan
Organizaciones comunitarias y de base	Conformadas por actores que tienen fines u objetivos en común que buscan mejoramiento de las condiciones de vida de su comunidad, la satisfacción de sus necesidades, hasta la reivindicación de derechos.
Personas Naturales	Ciudadanos Interesados y Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)

Una vez consolidado el inventario de actores clave, se procede al establecimiento de la *Matriz de Actores* la cual permite evidenciar las relaciones, niveles de interés y poder frente a las actuaciones que se puedan derivar sobre el bien mueble, en este caso las Locomotoras.

Las relaciones entre actores clave (paso 2) demuestra el nivel de apoyo que el actor puede o tiene con el bien, diferenciando quiénes están a favor -elementos, sentimientos o condiciones asociadas al cuidado, protección, recuperación del bien que movilizan o pueden movilizar al actor-, o en contra -factores asociados al descuido del bien, el entorno, cambio de lugar que provocan la insatisfacción del actor-.

Las variables asociadas al poder e interés de los actores se constituyen en el paso 3. El poder se entiende como los niveles de incidencia del actor sobre el bien mueble, su entendimiento y capacidad para limitar o facilitar; impedir o promover acciones y/o proyectos; se identifica en categorías alto, medio, bajo. Por su parte el interés, se visualiza en el nivel de acogida, aceptación o rechazo que tiene el actor respecto de la Locomotora y se evidencia en su posición respecto a la actuación en este caso la Fase de Diagnóstico del

PEMP (a favor, indiferencia y oposición). Puede ajustarse durante el proceso, según se observe con más claridad en el papel que cada actor juega en la intervención.

Finalmente, se evidencian las relaciones y las redes sociales identificadas para comprender programas o proyectos cuya intervención supone la articulación de actores (beneficiarios, organizaciones sociales o de base, entidades y otras instituciones que pueden funcionar como contrapartes de dicha intervención). identificando y analizando el tipo de relaciones que puede existir entre ellos, sugerir recomendaciones, decisiones o actuaciones a futuro. Los elementos mencionados anteriormente, muestra como la clasificación de los grupos de valor y de interés permite establecer además de una aproximación a las relaciones con los actores, las expectativas que una vez cumplidas pueden satisfacer una serie de necesidades del bien mueble facilitando la definición de rutas o estrategias considerar.

Los resultados de las categorías de posición, poder e interés responden a los resultados de entrevistas con actores de interés clave y a la sistematización de sondeos de percepción que se realizaron de manera aleatoria con ciudadanos presentes durante el trabajo de campo en el área de influencia directa de la Locomotora.

La indagación general se relaciona con las siguiente preguntas ¿Cuál es el nivel de conocimiento que tienen sobre la Locomotora? ¿Cuál es la representación que se tiene de la Locomotora?, en este nivel se identificaron asociaciones acerca del bien historia – condiciones de abandono – chatarra - otras y, finalmente se pretende identificar las relaciones o acciones que se podrían generar con la Locomotora particularmente, enfatizando en el entorno o en la ubicación de estas -lo que es actualmente y lo que debería ser-.

Las fuentes de recolección de información se fundamentan en:

- Recorridos de observación y realización de sondeos de percepción por el área de influencia (entorno) de los lugares donde se encuentran ubicadas las Locomotoras señalado anteriormente.
- Reuniones y entrevistas con actores sociales clave presentes en el área de influencia, que tienen algún interés o relación particular con el bien. [1]

[1] Las fuentes de información están representadas en diálogos, entrevistas y/o sondeos de percepción.

De acuerdo con los elementos considerados anteriormente, a continuación, se presentan por cada Locomotora el Inventario de Actores, la Matriz de Actores Clave y su representación gráfica, metodológicamente la presentación de los resultados se realiza de acuerdo con los acercamientos a cada territorio. Vale la pena enunciar que la recolección de información e insumos frente a cada actor, varía de acuerdo con el contexto social, cultural y político del lugar donde se encuentran las Locomotoras.

1.1 ACTORES DEL ÁMBITO NACIONAL

A continuación, se presentan los Actores Clave con actuación en el ámbito nacional.

ACTORES CLAVE: Ámbito Nacional		
Tipo de Actor	**Actor**	**Características**
Entidad Pública	Ministerio de las Culturas las Artes y los Saberes Grupo de Patrimonio Cultural Mueble	Rectores de la Política para la Gestión, Protección y Salvaguardia del Patrimonio Cultural. Fortalecimiento de la gestión e inversión nacional y regional, así como el desarrollo de planes, programas y proyectos que permitan proteger el Patrimonio Cultural Mueble PCMU y los Bienes de Interés Cultural BIC, Nacionales.
Entidad Pública	Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia Grupo Interno de Trabajo Bienes Compras y Servicios Administrativos	Empresa del sector público adscrita al Ministerio de Salud y Protección Social. Responsable de la administración bienes recibidos de la Liquidación de los Ferrocarriles Nacionales. Entre ellos inmuebles, locomotoras y vehículos rodantes que no estaban en operación.
Entidad Pública	Instituto Nacional de Vías INVIAS	Entidad del orden nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de transporte carretero, férreo, fluvial y marítimo. Propietario de la infraestructura de la red férrea nacional, entre las que se encuentran los bienes inmuebles que conforman el corredor férreo, sus zonas anexas, contiguas o de seguridad. Entre otros, su gestión debe evitar la invasión de los bienes, contratar el mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura férrea no concesionada y de las estaciones ferroviarias.
Instituciones Privadas	Fundación Nacional de Pensionados Ferroviarios	Asociación Gremial de Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Cobertura Nacional a través de 6 Directivas o Comités Coordinadores Aguachica, Barrancabermeja, Barranquilla, Bucaramanga, Facatativá y Santa Marta.

1.2 ACTORES CLAVE HUILA - NEIVA

Inventario de Actores: AMBITO LOCAL		
Ubicación (Departamento, Ciudad o Municipio)	*HUILA, NEIVA*	
Nombre:	*Centrales 128 / Girardot 72*	
Uso Actual:	*Monumento espacio público - Antigua Estación del Ferrocarril*	
Tipo de Actor	**Actor**	**Características**
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE NEIVA SECRETARIA DE PLANEACION Camilo Fabian Gómez Secretario de Planeación	Responsable del proceso de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamiento, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal. Proyectos y actuaciones definidas en espacio público desde el ámbito municipal
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE NEIVA SECRETARIA DE CULTURA Tania Beatriz Peñafiel España Secretaria de Cultura	Responsable de la identificación, protección, salvaguardia y divulgación del patrimonio cultural material e inmaterial del Municipio.
Entidad Pública	GOBERNACION DEL HUILA SECRETARIA DE CULTURA José Fernando Torres Director Unidad de Patrimonio	Responsable de la identificación, protección, salvaguardia y divulgación del patrimonio cultural material e inmaterial del Huila.
Institución Privada	ACADEMIA HUILENSE DE HISTORIA Pedro Pablo Tinjacá Ruíz Presidente	Desarrolla investigación histórica, vela por el cuidado y la conservación del patrimonio cultural e histórico del departamento. Órgano consultor del gobierno departamental y de los municipales en asuntos históricos

Institución Privada	ASOCIACION NACIONAL DE PENSIONADOS ANALPEFER Víctor Manuel Álvarez - Maximino Vanegas Subdirectiva Neiva	Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales, Maquinistas de Locomotoras a Vapor – Diesel. Contexto de la Locomotora
Institución Privada	HUILTUR Julio Cesar Prieto Vigía del Patrimonio	Sector Cultural del Huila, más de 15 años. Catedra de la Huilensidad. Reconoce la historia de la Locomotora como parte del Patrimonio del Huila.
Academia Instituciones de Educación Formal y No formal	UNIVERSIDAD SUR COLOMBIANA Daniel Ramírez Docente investigador	Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Estaciones como bienes de interés patrimonial. Docente Investigador
Organizaciones comunitarias y de base	SECTOR CULTURAL Mery Elcy Cano, Ángel Bocheli, Heli Vargas, Omar Cuellar, Marcela Quintero, Martha Cuellar, William Cubillos, Carlos Hueje, Álvaro Gasca, Nubia Calderón, Adolfo German	Lideres de Organizaciones pertenecientes al sector cultura abordaje de la Historia- Prácticas culturales - Memoria y Patrimonio
Personas Naturales	CONSEJO DE PLANEACION TERRITORIAL Alfonso Carrillo Sector Cultura	Arquitecto del Consejo de Planeación Territorial: Temas Urbanos, Espacio Público, Sector Cultural -patrimonio-
	Enrique Diaz Escandón, Dora Lilia Guevara Sánchez	Ciudadanos Habitantes del Municipio, Vinculado a la Historia de la Locomotora en el Municipio como servidores públicos, hoy en retiro.
	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

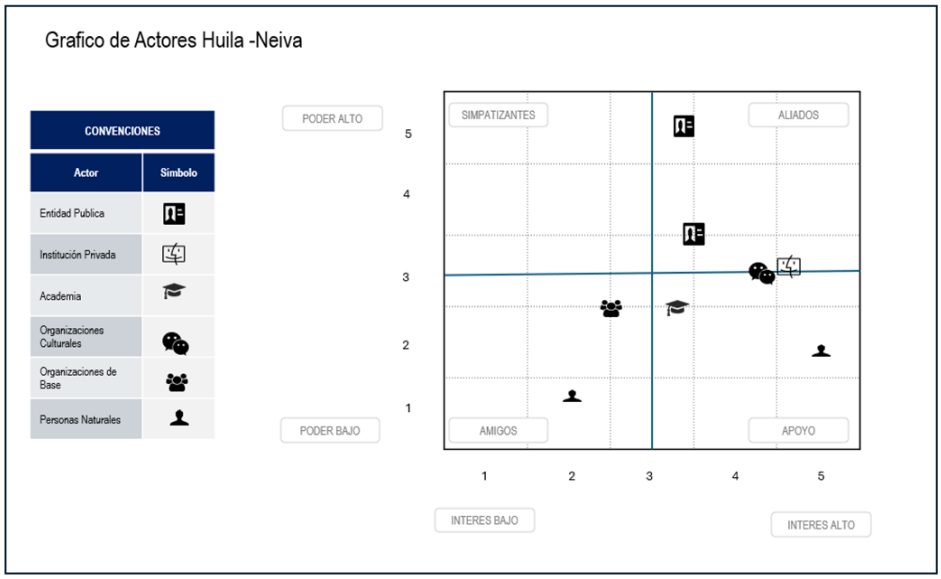
Matriz de Actores Clave														
Departamento, Ciudad o Municipio:	*HUILA - NEIVA*		Nombre	*Centrales 128 / Girardot 72*			Uso Actual	*Monumento Espacio Público - Antigua Estación del Ferrocarril*						
Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública Departamental	Actuación sobre el bien mueble dado que es un foco de inseguridad.	Convertir la Locomotora como Bien de Interés Cultural como parte del Conjunto Patrimonial con la Estación del Ferrocarril ayudando a fortalecer la identidad Patrimonial del huila.	X				X			X			Vigías de Patrimonio, vinculados por su gestión y trabajo hacia la Memoria e Identidad del Huila (festivales y bienes Patrimoniales)
Entidad Pública Local	No existe Expediente Municipal del BIC. No se conocen documentos de Concesión para funcionamiento y transformación del BIC para Restaurante Sector donde se encuentra es inseguro (habitante de Calle) Invasión del Espacio Público No hay recursos en el Plan de	Mantenimiento del BIC Proyectos de Infraestructura Vial en el sector		X		X				X			De relaciones contractuales por intervenciones físicas. Convenio 380000 Entre la Gobernación y la Alcaldía para intervenir la Vía Férrea una apuesta.

	Desarrollo vinculante.												
Institución Privada ONG, Empresa Privada	Cuidado y Salvaguarda. Rescatar la historia vinculada a los Ferrocarriles Nacionales y su impacto para el crecimiento de Neiva (Tren de la Alegría)	Reconocimiento del Bien Mueble como Patrimonio Desarrollo de Turismo Cultural	X				X		X			Asociadas a su labor Turística, fortalecimiento de entornos con historia	Participación en escenarios locales -municipales-, departamentales y nacionales Ejecutores de Presupuesto, formadores y salvaguarda del Patrimonio
Academia Instituciones de Educación Formal y No formal	Conocimiento - Investigación	Documentar sobre Bienes de interés Patrimonial Acciones Pedagógicas y de Investigación cultural y patrimonial	X					X		X			De interés y difusión Académica. Temas Patrimoniales
Organizaciones comunitarias y de base	Sector Cultural organizado, representantes de diferentes organizaciones que coinciden sobre el contexto histórico, cultural y desarrollo de la ciudad donde el transporte Férreo es protagonista. La Locomotora evoca y genera convergencias en significados sobre el Patrimonio y las historias personales	Visibilización de la Locomotora como Patrimonio. Rescate de la Locomotora y su entorno -hoy descuidado/abandonado-	X					X		X			Sector Cultural Organizado, con fuertes niveles de apropiación patrimonial. Conocimiento de la Norma y con referencias de la historia de la Locomotora.

	mediada por el impacto de los Ferrocarriles y sus estructuras en Neiva.												
Personas Naturales: ciudadanos interesados	Reconocen antecedentes, lugar origen, proceso de gestión para llevar la Locomotora a Neiva.	Reconocimiento del Bien Mueble, Como Patrimonio Marca un momento o hito de la historia de Neiva.	X					X					
Personas Naturales: Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)	La Locomotora no se identifica como monumento o bien de interés patrimonial, tampoco como un punto de referencia; se relaciona con un restaurante que es itinerante en su funcionamiento, un lugar (aparato) abandonado y espacio publico descuidado.	Embellecimiento y seguridad del sector		X				X			X		Se vincula a la Estación como parte de la historia de Neiva. No se reconocen actores o grupos que se relacionen con la Locomotora.

Los resultados de la Tabla No. 4.1 también se pueden observar de forma gráfica y se presenta a continuación.

Gráfico de Actores – Huila Neiva



Una vez sistematizada la información en la siguiente tabla de Valoración se identifican las relaciones que pueden surgir con el desarrollo del PEMP, como aproximación a la fase de formulación de este.

Tabla de Valoración			
HUILA–NEIVA			
Actor	Posición	Descripción	Rol
Entidad Pública	A FAVOR	Articulador, garante y ejecutor de los programas, planes y proyectos que se generen a través del PEMP. Actores públicos con actuaciones afines en la Salvaguarda del Patrimonio Cultural - Municipal y Departamental-.	ALIADO
Entidad Privada	A FAVOR	Agentes privados con intereses en el Patrimonio del Departamento y del Municipio. Consideran la Locomotora como un Bien de interés Patrimonial asociado directamente a la Estación del Ferrocarril. Estado de Abandono. Con intereses en la dinamización de acciones que generen apropiación hacia el Bien y su entorno.	ALIADOS Y APOYO

Academia	A FAVOR	Actor que en cumplimiento de las funciones: docente, investigación y extensión puede aportar en la investigación, difusión y divulgación de procesos relacionados con el Patrimonio Municipal - Departamental.	APOYO
Organizaciones Culturales	A FAVOR	Procesos culturales arraigados con un alto sentido y visión patrimonial. Son formadores y ejecutores de recursos privados y públicos dirigidos a diferentes grupos poblacionales. Con un especial interés hacia la historia y reactivación Ferrocarril en el Departamento.	ALIADOS Y APOYO
Organizaciones de base	A FAVOR	Representación en instancias de participación local y municipal. Interesados en temas de Seguridad y de Espacio Público. Vinculan la Locomotora como un monumento asociado a la Estación del Ferrocarril. Pueden ser detractores si no se fortalecen actuaciones públicas en el espacio público.	AMIGOS
Personas Naturales	A FAVOR	Vecinos - comercio y en menor escala residentes-, Transeúntes del sector. Manifiestan no tener información de la Locomotora, no es visible y se asocia con el funcionamiento de un lugar comercial.	AMIGOS

Existen algunos factores a considerar asociados a las relaciones del Bien con las Entidades Públicas quienes son los llamados a la Salvaguarda de este; es importante evidenciar que La Locomotora no hace parte de los Bienes de Interés Cultural del Municipio, no tiene expediente municipal y tampoco se vincula con algún programa o proyecto municipal.

Se habla de la activación del Ferrocarril y de un convenio entre la Gobernación y La Alcaldía para habilitar tramos del corredor ferrero, aunque no se vincula con actuaciones patrimoniales. Como monumento publico podría incentivar activaciones culturales a su alrededor dado que esta en un lugar estratégico para el turismo. Estación del ferrocarril de Neiva, restaurada recientemente – sin uso actual.

1.3 ACTORES CLAVE CUNDINAMARCA - GIRARDOT

Bajo la lógica del Municipio de Neiva, se presenta a continuación el proceso de identificación de actores del Municipio de Girardot ubicado en el departamento de Cundinamarca.

La locomotora *Centrales 89 / Girardot 29 / 48* es considerada como un monumento en espacio, sin embargo, no fueron identificadas condiciones de arraigo o relacionamiento fuerte. Se hace evidente la historia y el peso del corredor ferroviario en el Municipio y su relación con el crecimiento y desarrollo económico; sin embargo, hoy no existe una relación directa con el patrimonio cultural del municipio.

Así mismo, la locomotora se vincula a proyectos de obra pública por su tamaño, ubicación y la relación con el un parque denominado “Parque de la Locomotora” el cual ha tenido varias modificaciones a lo largo de la historia municipal, hoy inconclusos. Vale la pena mencionar, que la Locomotora se siente como un monumento abandonado, de nadie, a expensas del uso que le dan habitantes de calle y asociado a condiciones de inseguridad del entorno. Sin embargo, no se puede desconocer su presencia e impacto en el sector, que hace parte de un conjunto de edificaciones patrimoniales vinculadas a la historia del Ferrocarril y el Municipio.

A continuación, se relacionan las matrices denominada inventario de actores, matriz de actores y la tabla de valoración frente al proceso adelantado.

Inventario de Actores: AMBITO LOCAL		
Ubicación (Departamento, Ciudad o Municipio)	*CUNDINAMARCA, GIRARDOT*	
Nombre	*Centrales 89 / Girardot 29 / 48*	
Uso Actual	*Monumento espacio público- Antigua Estación del Ferrocarril -Parque de La Locomotora*	
Tipo de Actor	**Actor**	**Características**
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT Instituto Municipal de Turismo, Cultura y Fomento de Girardot - IMTCF Yulieth González Directora general	Responsable de la identificación, protección, salvaguardia y divulgación del patrimonio cultural material e inmaterial del Municipio.
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT Secretaría de Planeación Juan David Ramírez - Delegado	Apoyo a los procesos de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamiento, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal.
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT Kervin Peña R Secretaría de Infraestructura - Delegado	Apoyo SIG a los procesos de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamientos, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal.
Institución Privada	ASOCIACION NACIONAL DE PENSIONADOS ANALPEFER Víctor Manuel Muñoz Eufrasio Peña Jorge Ramírez Subdirectiva Girardot	Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales, Maquinistas de Locomotoras a Vapor – Diesel Información de Contexto – de la Locomotora
Organizaciones comunitarias y de base	ASOJUNTAS Fredy Jiménez	Lideres Comunitarios – Residentes área de influencia de la Locomotora
Personas Naturales	Carolina Toro S.	Arquitecta – Investigadora Patrimonio y Espacio Público Conjuntos Edificaciones Patrimoniales relacionados con los Ferrocarriles
	Diana Moya	Investigadora Patrimonio y Espacio Público Conjuntos Edificaciones Patrimoniales relacionados con los Ferrocarriles

	Katerin Suaca B	Investigadora Patrimonio y Espacio Público Conjuntos Edificaciones Patrimoniales relacionados con los Ferrocarriles
	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

Como resultado a continuación se presenta la Matriz de Actores Clave

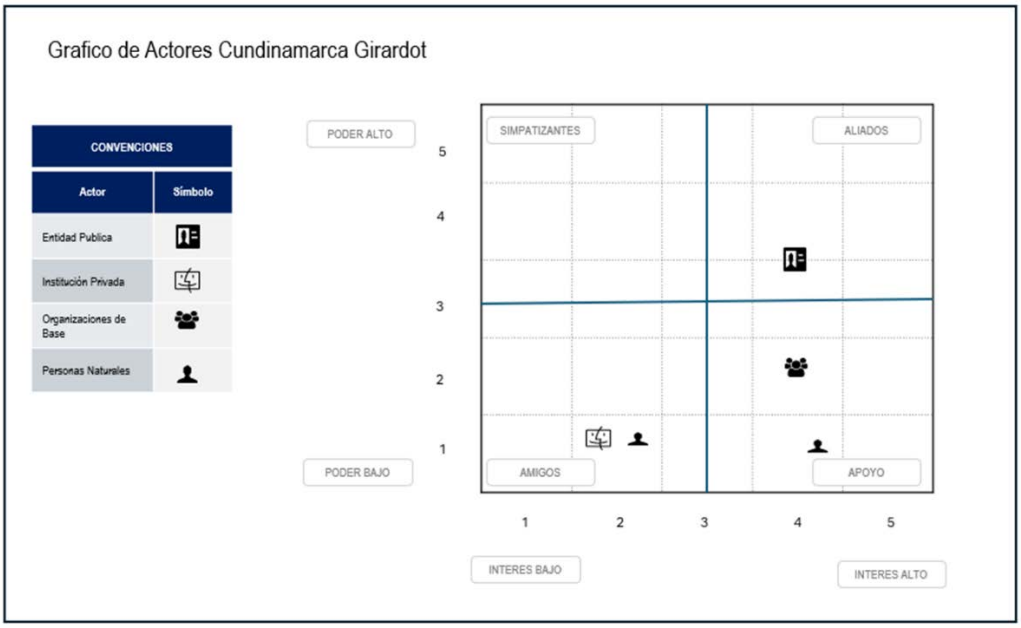
Matriz de Actores Clave

Departamento, Ciudad o Municipio:	*CUNDINAMARCA – GIRARDOT*	Nombre:	*Centrales 89 / Girardot 29 / 48*
Uso Actual:	*Monumento espacio público - Antigua Estación del Ferrocarril Parque de La Locomotora*		

Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública	Actuación sobre el bien mueble dado que es un foco de inseguridad, Proyecto vinculado con el Espacio Público - Parque de la Locomotora	Convertir la Locomotora como Bien de interés Cultural como parte del Conjunto Patrimonial con la Estación del Ferrocarril. Actualización de los Bienes Muebles de interés patrimonial del Municipio	X			X				X		Actuación depende de los proyectos municipales. La Locomotora hace parte de una intervención urbana del Espacio Público	Institucionales y de Gobierno

Institucion Privada ONG, Empresa Privada	Locomotora en Estado de Abandono, se piensa que por el traslado que ha tenido no saben que hacer con ella.	Ocupe un lugar propio de un Monumento en el Espacio Público	X					X			X	No existe actualmente vínculo con el BIC.	Asociación de pensionados, bajo nivel de relacionamiento frente al tema
Organizaciones comunitarias y de base	Locomotora en Estado de Abandono, se constituye en un espacio suciedad, vivienda habitantes de calle e inseguridad en el espacio público,	Recuperación del Espacio Público Mejora de las condiciones de seguridad y presencia de la Policía. Que se pueda caminar por ahí en cualquier momento sin miedo. Lugar de Turismo y no está en condiciones adecuadas para esta actividad Intervención sobre la línea Férrea (conexión entre Flandes y G)	X					X	X			No existe actualmente vínculo con el BIC. No existen proyectos que promuevan su mantenimiento.	Temas de Seguridad, asociados a la Policía Comunitaria
Personas Naturales: ciudadanos interesados	Parte del Patrimonio y del Conjuntos Edificaciones Patrimoniales relacionados con los Ferrocarriles	Actualización de los Bienes Muebles de interés patrimonial del Municipio	X					X		X		No existe actualmente vínculo con el BIC.	Sector Cultural y Patrimonio interesado en que se reconozca los Bienes de interés Cultural del Municipio

Gráfico de Actores Cundinamarca -Girardot



Como resultado en la siguiente tabla de valoración se presenta la posición y el rol de los actores identificados:

Tabla de Valoración			
CUNDINAMARCA, GIRARDOT			
ACTOR	**POSICION**	**DESCRIPCION**	**ROL**
Entidad Pública	A FAVOR	La administración municipal seria el articulador, garante y ejecutor de los programas, planes y proyectos que se podrían generar. Es importante mencionar que ante la Locomotora hay cierto nivel de indiferencia se vincula con la ejecución de sus proyectos al estar en el espacio público previsto para una intervención de un parque. A la fecha no existe una figura responsable identificada sobre el bien, de hecho, este no hace parte del inventario de los Bienes culturales y patrimoniales del municipio.	ALIADO

Entidad Privada	AFAVOR	Representación de pensionados ferroviarios, que a la fecha no tienen ninguna relación con el Bien. Se evidencia nostalgia frente a los Ferrocarriles y el servicio Férreo. Su amor por el sistema motivaría acciones a favor.	AMIGO
Organizaciones de base	AFAVOR	Su relación con la Locomotora esta evidenciada en temas de inseguridad, mantenimiento y adecuación del Espacio Publico. La Locomotora es asociado a la Estación del Ferrocarril y existe una percepción "no saben qué hacer con ella" la han movido varias veces y cada vez está más abandonada". las Juntas de Acción Comunal pueden ser detractores si no se fortalecen actuaciones públicas en el espacio público.	APOYO
Personas Naturales	AFAVOR	Vecinos - comercio y en menor escala residentes-, Transeúntes del sector relacionan a la locomotora como un punto de referencia, el lugar de la foto obligado. Sin embargo, señalan condiciones de deterioro e inseguridad "se ve abandonada", no existe nada que hable de ella o la vincule con la historia del Municipio.	APOYO - AMIGOS

A pesar del vinculo histórico del Municipio con los Ferrocarriles Nacionales no se identifican más allá de algunos actores puntuales interés por el Bien, aunque no se identifican sentimientos o actitudes de oposición la apuesta por la recuperación y conservación del bien requerirá de grandes acciones de socialización y trabajos de apropiación para su cuidado y salvaguarda.

1.4 ACTORES CLAVE TOLIMA – FLANDES

Flandes y Girardot tienen una relación estrecha en el poblamiento, crecimiento y desarrollo económico de los municipios. Con respecto a las tres Locomotoras no existe ningún tipo de relación con las mismas. A continuación los hallazgos.

Inventario de Actores: ÁMBITO LOCAL		
Ubicación:	Departamento Ciudad o Municipio	*TOLIMA – FLANDES*
Nombre	*Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Aníbal Jaramillo"* *Norte 1a. 7* *Dorada 10 / 11*	
Uso Actual	*Ninguno - Taller del Ferrocarril Flandes*	

Tipo de Actor	Actor	Características
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE FLANDES Ana Judith Gamboa Mantilla alcaldesa	Autoridad del Municipio Interés en Proyectos de Infraestructura de Transporte a través de la línea Férrea
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE FLANDES Jorge Arcesio Vargas Benítez secretario de Planeación	Responsable de los procesos de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamiento, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal. Lidera los proyectos y actuaciones definidas en espacio público desde el ámbito municipal. En esta dependencia se encuentra el inventario de bienes patrimoniales del Municipio
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL DE FLANDES Valentina Páez Guzmán secretaria de Desarrollo Económico y Social	Responsable de los asuntos de desarrollo económico para mejorar las competencias y capacidades de las unidades económicas informales, para apoyar una mejor inclusión en la actividad económica entre ellos la actividad turística y cultural del Municipio. Así mimo responde por la ejecución y fortalecimiento de todos los Programas Sociales del Municipio.
Institución Privada	ASOCIACION NACIONAL DE PENSIONADOS ANALPEFER Derman Vicente Cubillos	Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales, Maquinistas de Locomotoras a Vapor – Diesel Información de Contexto – de la Locomotora
Organizaciones comunitarias y de base	Presidente Junta de Acción Comunal Quintas Ferroviarias Aida Escorcia	Lideres Comunitarios – Residentes área del patio Taller de Flandes, influenciado por los Ferrocarriles Nacionales de Colombia

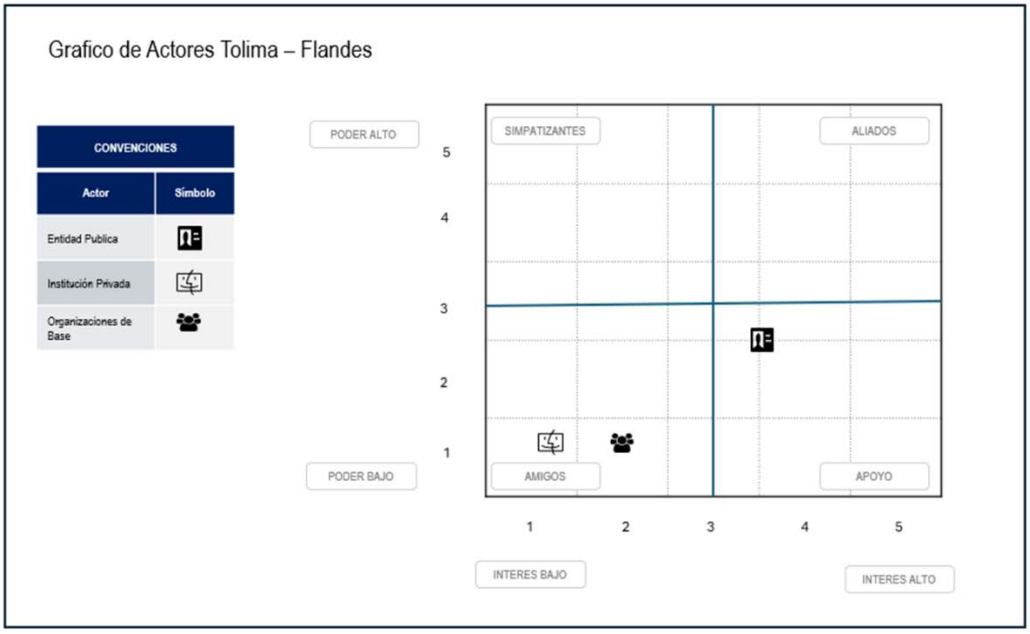
Matriz de Actores Clave

Departamento, Ciudad o Municipio:	*TOLIMA - FLANDES*	Nombre:	*Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Aníbal Jaramillo"* *Norte 1a. 7* *Dorada 10 / 11*
Uso Actual	*Ninguno - Taller del Ferrocarril Flandes*		

Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública	No se identifican las Locomotoras, no se tiene relación el predio Taller de Flandes. Se menciona la vulnerabilidad e inseguridad de los sectores aledaños al taller	Revivir la línea Férrea Actualización de los Bienes Muebles de interés patrimonial del Municipio	X				X			X		No existen. Hay interés por el reactivación del Ferrocarril	Institucionales y de Gobierno

Institución Privada ONG, Empresa Privada	Se desconoce la presencia de las Locomotoras. Se visualiza un predio abandonado y saqueado a lo largo de los años.	Ninguna		X				X			X	No existe actualmente vínculo con el BIC.	Asociación de pensionados, bajo nivel de relacionamiento frente al tema. Fortalecimiento de la Seguridad con presencia de a la Policía en espacios públicos.
Organizaciones comunitarias y de base	Se desconoce la presencia de las Locomotoras. Se visualiza un predio muy grande abandonado y saqueado a lo largo de los años. Y se evoca su historia y grandeza.	Ninguna		X				X			X	No existe actualmente vínculo con el BIC. No existen proyectos que promuevan su mantenimiento.	Temas de Seguridad, asociados a la Policía Comunitaria

Grafico de Actores Tolima, Flandes



El municipio de Flandes tuvo uno de los talleres más grandes de los Ferrocarriles Nacionales, desafortunadamente con su liquidación el predio y los objetos que allí se encontraban quedaron en abandono y fueron saqueados. Con los actores identificados y los diálogos establecidos la respuesta siempre fue asociada al desconocimiento y allá no hay nada.

Sin embargo, tal como se observa en la tabla de valoración no hay una relación con las Locomotoras, sin embargo si hay expectativas con una posible reactivación del transporte férreo y su conexión con el aeropuerto que podría traer como consecuencia activación económica oportunidades turísticas.

Tabla de Valoración			
TOLIMA, FLANDES			
ACTOR	POSICION	DESCRIPCION	ROL
Entidad Pública	A FAVOR	No existen relaciones o redes en la actualidad, sin embargo, existe un interés por el desarrollo de proyectos que dinamicen el turismo y el desarrollo económico del Municipio. Hay expectativa e interés por la activación del corredor férreo y en proyectos que vinculen temas de interés cultural y patrimonial.	APOYO

Entidad Privada	INDIFERENCIA	Representación de pensionados ferroviarios, que a la fecha no tienen ninguna relación con las locomotoras o con el predio denominado Taller de Flandes. Se evidencia nostalgia frente a los Ferrocarriles y el servicio Férreo. Su amor por el sistema motivaría acciones a favor.	AMIGOS
Organizaciones de base	INDIFERENCIA	No existen relaciones con los bienes o el predio, su relación se genera con el entorno especialmente con temas de inseguridad.	AMIGOS

1.5 ACTORES CLAVE CALDAS – LA DORADA

La ruta del Magdalena lleva al municipio de la Dorada Caldas, punto de encuentro de 5 departamentos Cundinamarca, Tolima, Caldas, Antioquia y Boyacá, de ahí su nivel de importancia para la conectividad en el país. Con la reactivación de la vía férrea tramos la Dorada Chiriguana se han generado cadenas logísticas de explotación de carbón y el interés desde la Gobernación de caldas por apoyar proyectos como el Malecón de la Dorada buscando incentivar el turismo y la recuperación de la Memoria de los municipios que están en el corredor férreo que se suma al paisaje del rio Magdalena.

Es importante señalar que la tradición histórica le da relevancia al conjunto de bienes de interés patrimonial del municipio, sin embargo, la Locomotora Railway Co.70 / Dorada 14 no hace parte del inventario y aunque está en Espacio Público actualmente intervenido para u proyecto de parque lineal integrado al Malecón hoy está expuesta al uso de habitantes de calle. Su importancia se evidencia en el conjunto de bienes patrimoniales del municipio y su relación histórica con el crecimiento del puerto llamado La Dorada.

Los actores identificados se presentan a continuación:

Inventario de Actores: AMBITO LOCAL		
Ubicación:	Departamento Ciudad o Municipio	*CALDAS - LA DORADA*
Nombre	*Railway Co.70 / Dorada 14*	
Uso Actual	*Monumento espacio público - Calle 10, entre carreras 1 y 2 o 2 y 3*	

Tipo de Actor	Actor	Características
Entidad Pública	ALCALDIA MUNICIPAL LA DORADA SECRETARIA DE PLANEACIÓN Andrés Leonardo Chacón Acevedo Secretario Brayan Felipe Acuña Carillo Director de Planeación Katherine Orjuela Galindo Directora Administrativa de Proyectos	Apoyo a los procesos de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamiento, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal. Apoyo a los proyectos y actuaciones definidas en espacio público desde el ámbito municipal
	Secretaria de Planeación - Desarrollo Económico Alida Sebastián Sánchez Responsable Punto Información de Turismo	Brindan de manera gratuita y especializada, información a turistas nacionales y extranjeros. Interés por la Historia y el Patrimonio del Municipio
	Andrés Felipe Motta Director Administrativo de Cultura	Responsable de la identificación, protección, salvaguardia y divulgación del patrimonio cultural material e inmaterial del Municipio.

	Andrea González Biblioteca La Dorada	Reconoce información y fuentes históricas del municipio
Institución Privada	CAMARA DE COMERCIO DE LA DORADA Joel Díaz Director Néstor Rojas Presidente Junta Directiva	Propietarios Reconocen el bien sobre el espacio Público – Acciones Básicas de Mantenimiento Contrato de Compra de la de la Locomotora
Institución Privada	ASOCIACION NACIONAL DE PENSIONADOS ANALPEFER Alirio Llanos Pensionado FNC	Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales, Maquinistas de Locomotoras a Vapor – Diesel. Contexto de la Locomotora
Organizaciones Culturales	Gestora Cultural – Comunicadora María Castro	Investigadora del Patrimonio inmaterial y material en Espacio Público interés por la Historia del Municipio
Organizaciones comunitarias y de base	JUNTA DE ACCION COMUNAL Barrio el Conejo Gloria García Representante	Lideresa Comunitaria – Residentes área de influencia de la Locomotora
Personas Naturales	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

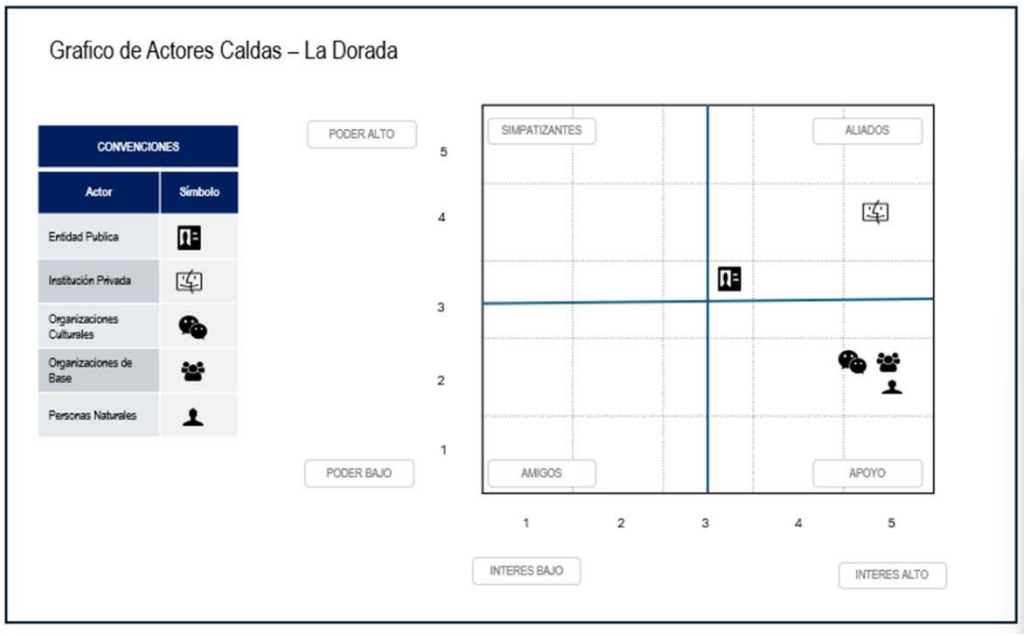
A continuación se presenta la Matriz de Actores Clave

Matriz de Actores Clave														
Departamento, Ciudad o Municipio:	*CALDAS - LA DORADA*					Nombre:	*Railway Co.70 / Dorada 14*							
Uso Actual	*Monumento espacio público - Calle 10, entre carreras 1 y 2 o 2 y 3*													
Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública	Actuación sobre el bien mueble dado que es un foco de inseguridad y lugar dormitorio de habitantes de calle. No hace parte del inventarios de Bienes de interés Cultural aunque es un punto de referencia en el Municipio. Los escenarios o lugares de interés patrimonial en el Municipio son pocos, su protección es una necesidad.	La Locomotora hace de la propuesta arquitectónica del Parque Lineal. Fortalecer como un punto de interés Turístico y que se vincule al inventario de Bienes patrimoniales del Municipio, es un símbolo que evoca a historia del Municipio.		X			X			X		Hoy hace parte del interés de proyectos de infraestructura municipal.	Actores vigías de Patrimonio y escenarios de participación que por su gestión pueden dinamizar acciones de turismo y salvaguarda del Patrimonio. Actuación de la policía y otras instancias asociados a seguridad.

Institución Privada	Cuidado de la Locomotora, por ser un monumento en espacio público está expuesta es constantemente vandalizada; su mantenimiento es de alto costo. Rescatar la historia vinculada a los Ferrocarriles Nacionales	Reconocimiento del Bien Mueble como Patrimonio y puede ser lugar para dinamizar el Turismo Cultural.	X			X			X			Asociadas a su labor Turística, fortalecimiento de entornos con historia salvaguarda	
Organizaciones comunitarias y de base	El sector donde esta ha sufrido muchas transformaciones, hoy en su mayoría es comercial y por eso en las noches y fines de semana es inseguro. La locomotora evoca la historia del municipio como un puerto y un lugar de encuentro y diversidad regional.	Rescate de la Locomotora y su entorno -hoy descuidado/abandonado-	X					X	X			Con altas expectativas de intervención y mejoramiento del Espacio Público. Se reconoce la historia y las posibilidades alrededor de propuestas cultuales y turísticas.	Junta de Acción Comunal / comerciantes vinculados a la CCD

Organizaciones culturales	Hace parte de la historia del Municipio, hoy se siente que está abandonada, requiere de intervención, el arreglo del parque debe permitir que se vuelva un punto o lugar de referencia para la cultura y el turismo.	Reconocimiento del Conjunto Ferroviario (estación, rieles, la locomotora, la casa de hospedaje de trabajadores en ruina) como parte del interés patrimonial del municipio.	X					X	X			Están en el sector y requieren de intervenciones que mejoren su entorno.	Organizaciones de Turismo
Personas Naturales: Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)	No se identifica como monumento o bien de interés patrimonial. Aunque se relaciona con la historia del municipio. El entorno es un lugar desaseado, ruidoso y oscuro (por habitantes de calle) y es un monumento abandonado. Por la obra que se hace y las poli sombras aumenta la sensación de inseguridad.	Embellecimiento y seguridad del sector, expectativa con el parque y la ubicación de la locomotora. En algunos casos residentes manifiestan que sería bueno que la trasladaran por lo que genera en su sector.		X				X	X			Mejoramiento del sector por inseguridad y por desarrollo de negocios	Desarrollo económico y comercial del municipio

Grafico de Actores Caldas – la Dorada



A partir de la identificación de actores, se infiere la siguiente valoración frente al proceso:

Tabla de Valoración			
CALDAS, LA DORADA			
ACTOR	POSICION	DESCRIPCION	ROL
Entidad Pública	INDIFERENCIA	Aunque la Locomotora está en Espacio Público, la propiedad es de un ente privado -La Cámara de Comercio de la Dorada-. La vinculación está marcada por el Espacio Público y los proyectos que se puedan desarrollar allí (seguridad, Malecón -Turismo). La Estación la María es BIC Nacional.	ALIADO
Entidad Privada	A FAVOR	Propietarios de la Locomotora. Reconocimiento a la Historia y al patrimonio de la Dorada. Dueños de la Casa Inglesa y la Locomotora. Mantenimiento del Patrimonio es costoso y requieren recursos para ello.	ALIADO

Organizaciones Culturales	AFAVOR	Reconocimiento de la importancia del tren en la historia del Municipio. Como un punto de encuentro y desarrollo económico y allí toda la diversidad cultural del Municipio. Reconocimiento HISTORICO a la dimensión patrimonial de la línea férrea conocida como el Ferrocarril de La Dorada.	APOYO
Organizaciones de base	AFAVOR	Se reconoce como un Monumento en Espacio público por su relación con el Municipio y particularmente con la historia del barrio "El Conejo".	APOYO
Personas Naturales	AFAVOR	En residentes y comerciantes que habitan el entorno se reconoce la historia de la Locomotora, aunque también se habla de abandono e inseguridad en el entorno. Su interés sobre proyectos de recuperación del Espacio Público.	APOYO

Con respecto a Locomotora *Railway Co.70 / Dorada 14* se evidencia que tiene una ocupación en el espacio que le da una importancia Turística de gran impacto, la actual intervención del espacio Público en el Parque Lineal y su conexión con el Malecón es una apuesta por la reactivación del desarrollo económico y comercial del municipio, sin embargo la obra lleva más de dos años en intervención con resultados en el deterioro físico del sector.

El carácter histórico y el interés que tienen los actores identificados entre ellos es una relación de apoyo, sin embargo, hoy la comunidad refiere gran preocupación por el espacio público ante la presencia de habitantes de calle y el consumo de sustancias psicoactivas. Dada esa situación se solicitó el retiro de la Locomotora a la administración municipal; hoy se han activado redes para el arreglo del entorno.

1.6 ACTORES CLAVE SANTANDER - BARRANCABERMEJA

A continuación, se relacionan los hallazgos del distrito de Barrancabermeja:

Inventario de Actores: ÁMBITO LOCAL		
Ubicación:	Departamento Ciudad o Municipio	*SANTANDER, BARRANCABERMEJA*
Nombre	*Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27*	
Uso Actual	*Monumento espacio público - Frente Antigua Estación del Ferrocarril*	

Tipo de Actor	Actor	Características
Entidad Pública	Alexis Guerrero Secretario de Cultura, Turismo y Patrimonio Xiomara Santamaria Abogada Secretaría de Cultura, Turismo y Patrimonio Príncipe Gabriel González Coordinador de Patrimonio Cultural Secretaria de Cultura, Turismo y Patrimonio	Define lineamientos en el campo de la diversidad cultural, formación artística y cultural que reconozcan, protejan, fomenten y visibilicen la diversidad de Barrancabermeja Propicia procesos de investigación y apropiación social del patrimonio material e inmaterial Interés manifiesto sobre la Locomotora.
Entidad Privada	Pilar Contreras Gómez presidente Ejecutiva	Desarrollo de entornos más productivo y competitivos. Formular y presentar planes, programas y proyectos que impacten positivamente la dinámica económica de la región.
Entidad Pública	Roberto Bernal Gestión del Riesgo	Responsable de los planes para disminuir o controlar riesgos en el municipio. Interés manifiesto por la ubicación, estado acciones frente a la Locomotora.

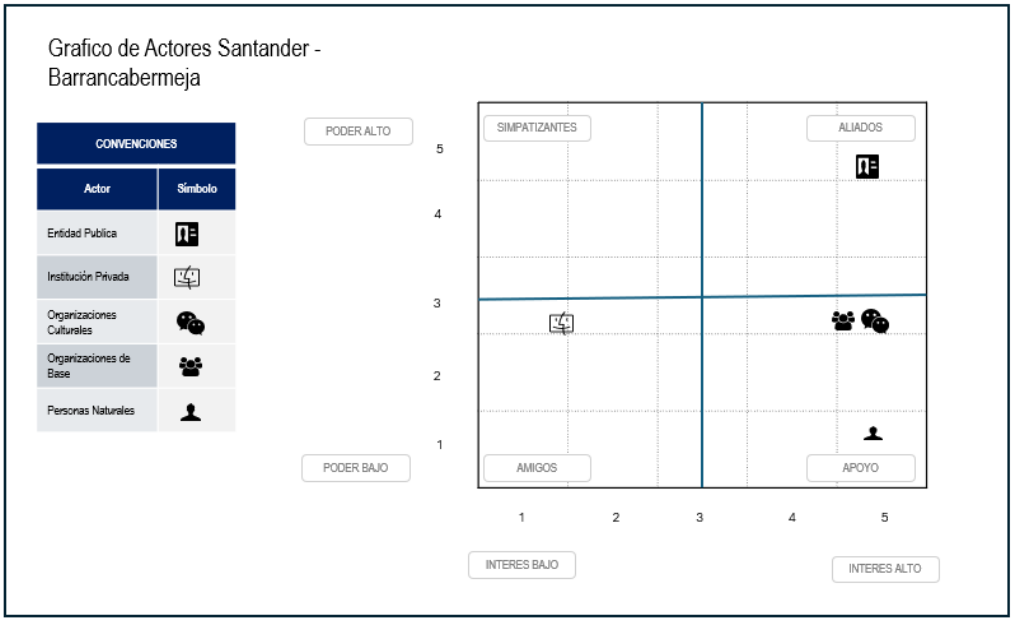
Organizaciones comunitarias y de base	Carlos Rosas Consejo de Planeación Territorial	Arquitecto Temas urbanos, ordenamiento del territorio y del Espacio Publico
Organizaciones comunitarias y de base	Francisco Campo Consejo Distrital de Cultura	Asesorar a la Administración Distrital en cuanto a la salvaguardia, protección y manejo del patrimonio cultural
Organizaciones comunitarias y de base	JAC Ciudad Bolívar JAC Camelias Jacqueline Rojas - OFP Daniel Cañas - Relatos Mágicos	Organizaciones del sector comunitario y social que están en el área de influencia de la Locomotora y trabajan desde perspectiva históricas y sectoriales con enfoque diferencial en la ciudad de Barrancabermeja.
Organizaciones culturales	María Eugenia Artunduaga Fogoneros al parque Oscar Castilla Vigías Rescatando Patrimonio de Barrancabermeja Mauricio Romero Caballero Grupo Vigías del Patrimonio los Come mangos	Vigías del Patrimonio - Organizaciones Culturales
Personas Naturales	Gabriel Ángel Gámez Cortes	Vigía de la Locomotora
	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

Matriz de Actores Clave														
Departamento, Ciudad o Municipio:	*SANTANDER, BARRANCABERMEJA*									Nombre:	*Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27*			
Uso Actual	Monumento espacio público - Frente Antigua Estación del Ferrocarril													
Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes	
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1			
Entidad Pública	Bien de interés Cultural en Espacio Público, en situación de riesgo en su estructura.	Formulación del PEMP para la salvaguarda y protección del BIC Determinar acciones de cuidado de la ciudadanía que circula en el área de influencia del BIC.	X			X			X			Las derivadas de la Acción Popular (medidas de protección a la ciudadanía y cerramiento del BIC) Proyectos Municipales Viales y de Espacio Público.	Derivadas de las relaciones de actores institucionales Consejos Territoriales , Juntas de Acción comunal y organizaciones cívicas. Vinculantes a la Cámara de comercio como centro de Desarrollo Empresarial, Turístico, Agroindustria y Petróleo.	

Entidad Privadas	Desarrollo económico y competitividad de Barrancabermeja. Actuación en zonas industrial y comercial	Fortalecimiento de la competitividad de la región. Desarrollo del corredor férreo. Ofertas de trabajo formal e informal		X			X				X	No existe relación con el BIC	Seguridad y Mejoramiento integral del Sector. Alto nivel de comercio informal
Organizaciones comunitarias y de base	Lugar de Referencia y paso en el distrito de Barrancabermeja su carácter de zona industrial. Es un lugar emblemático e histórico abandonado. se presenta una mezcla de actividades comerciales informales y en menor medida de ocupación residencial. Es aislado, es inseguro y oscuro especialmente en la noche. Adicionalmente es un lugar de referencia para el comercio sexual.	Proyectos de intervención vial y de espacio público.	X				X		X			Turismo Seguridad Ciudadana	Desarrollo Económico de la Región, Trabajo de promoción de la cultura. Seguridad
Organizaciones culturales	Es un referente histórico, del desarrollo del distrito de Barrancabermeja. La Locomotora es un símbolo del movimiento obrero.	Restauración de la Locomotora Lugar Emblemático dedicado al Turismo	X				X		X			Historia, Cultura y Turismo	Promoción de la Cultura y el Patrimonio del Distrito.

Personas Naturales: Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)	Ven la locomotora en abandono, muestra y resultado del la corrupción y el robo de los recursos. La locomotora es historia especialmente para los residentes del sector. El entorno de la Locomotora es Inseguro.	Apuesta por proyectos que mejoren el entorno, que generen Turismo y apropiación por la Locomotora. "Ojalá la restauren"	X					X	X			No existen	Desarrollo Económico / Proyectos orientados a disminución de la Economía Informal

Gráfico de Actores Santander, Barrancabermeja



La siguiente valoración presenta y ratifica tendencias de valor que se van anclando en un plano histórico y de recuperación de la memoria de los municipios que hicieron y son parte de la historia férrea.

Tabla de Valoración			
SANTANDER, BARRANCABERMEJA			
ACTOR	**POSICION**	**DESCRIPCION**	**ROL**
Entidad Pública	A FAVOR	interés por condiciones de afectación de un monumento en espacio público y su efectos sobre la ciudadanía que está en su entorno. Puede dinamizar recursos y proyectos en el entorno.	ALIADO
Entidad Privada	INDIFEERENCIA	interés por el desarrollo económico y competitivo. No hay relación con el BIC pero si con la activación y desarrollo económico derivado del sistema férreo.	AMIGO

Organizaciones Culturales	AFAVOR	Relaciones históricas y culturales del distrito, a favor de su cuidado y mejora del espacio público.	APOYO
Organizaciones de base	AFAVOR	Es un momento y símbolo de los trabajadores en Barrancabermeja. Se debe recuperar porque está abandonada. Yeso mejora el entorno y su seguridad.	APOYO
Personas Naturales	AFAVOR	Comercio y actividades industriales informales, están de acuerdo con el mejoramiento del espacio público. su preocupación es ante un traslado. La locomotora es un símbolo del movimiento obrero, es historia a favor de la restauración o mejora.	APOYO

Particularmente en el distrito de Barrancabermeja se le da un valor histórico asociado a la clase obrera y trabajadora, el espacio público donde está la Locomotora hace parte de un contexto industrial que impacta el distrito y que es un punto de conectividad, comercio y desarrollo de actividades económicas de la región del Magdalena Medio; podría decirse que el entorno y las relaciones presentes están asociadas a la economía informal del rebusque y la subsistencia económica dado por las dinámicas que se generan en sectores donde convergen talleres de vehículos, de electromecánica y montallantas, comercio de abastecimiento mecánico y en menor medida espacios habitacionales.

Los moradores tradicionales – residentes de este lugar surgen de la informalidad y el desarrollo del entorno manifestando los niveles de inseguridad especialmente en horas de la noche. El espacio público es un lugar de interés de las autoridades locales, dado que es un punto de referencia con una dinámica activa y propia, que por su deterioro requiere de intervenciones publicas no solo orientadas a la locomotora sino al sector en términos viales y de espacio público.

Lo anterior supone que las actuaciones que se puedan realizar para la mejora del entorno y particularmente con la Locomotora serán bien recibidas, dado que esta representa un símbolo en la historia de los trabajadores ferroviarios. Es importante señalar que las actuaciones públicas en el entorno deben generarse con los mayores niveles de difusión y socialización por las condiciones y características del entorno en términos de permanencia para quienes hoy están allí.

1.7 ACTORES CLAVE ANTIOQUIA – PUERTO BERRIO

Como lo han descrito algunos historiadores, Puerto Berrio es el corazón del Magdalena Medio, afirmación que sin lugar a duda obedece a su ubicación geográfica dado que es el punto de conexión de 5 departamentos (Cundinamarca, Tolima, Caldas, Antioquia y Boyacá) que fueron conectados por el rio y el corredor férreo; sus habitantes evocan un desarrollo de puerto único, que en la historia obedece a su relación con el Ferrocarril y el Hotel Magdalena puntos de referencia y atracción, hoy olvidados y tal vez sin significado en las generaciones más jóvenes.

Un escenario de valor histórico y gran valor patrimonial, reconocido por diferentes actores hoy presentes a nivel local y departamentalmente evidenciados a continuación:

Inventario de Actores: Ámbito Local		
Ubicación:	Departamento Ciudad o Municipio	*ANTIOQUIA, PUERTO BERRIO*
Nombre	*Amagá 10, "Camilo C. Restrepo" Antioquia 50*	
Uso Actual	*Monumento espacio público - Frente Antigua Estación del Ferrocarril*	

Tipo de Actor	Actor	Características
Entidad Pública	ALCALDÍA MUNICIPAL PUERTO BERRIO SECRETARIA DE PLANEACION Asmar Latorre Vélez Secretario	Responsable de los procesos de los proyectos y programas relacionados con desarrollo urbano, equipamiento, espacio público y usos del suelo dentro de la jurisdicción municipal. Lineamientos a los proyectos y actuaciones definidas en espacio público desde el ámbito municipal
	SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PARA LA CULTURA, LA JUVENTUD Y EL DEPORTE Fabio Alexander Agudelo Secretario	Responsable de la formulación e implementaciones de acciones estratégicas municipales desde los enfoque de atención sectorial y poblacional para el Municipio.
	María Fernanda Mariaca Coordinadora Cultura	Responsable de la Casa de la Cultura
	SECRETARIA DE SALUD Y DESARROLLO SOCIAL Andrés Felipe Laguna Secretario	Participación y relaciones con las Comunidad
	Dairo Guzmán Enlace	Referente Juntas Acción Comunal

Entidad Pública Orden Departamental	Instituto de cultura y patrimonio de Antioquia Roberto Rave Ríos Director	Fomentar y divulgar la cultura en el Departamento no sería posible sin el compromiso, la constancia y dedicación del equipo de trabajo del Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia. En marcha el Plan Departamental de Patrimonio Cultural de Antioquia 2020-2029 que contiene el inventario de BIC de la Región Magdalena Medio y actuaciones patrimoniales en BIC - Estaciones Férreas. Proyección de proyectos asociados a la construcción del Museo del Río Magdalena, la elaboración de material audiovisual sobre las vivencias e historias de los municipios y de la subregión. Y a la prioridad de visibilizarse, de ser reconocidos, de valorizar su territorio y sus formas patrimoniales.
Entidad Pública Orden Nacional	DECIMO CUARTA BRIGADA Brigadier General Juan Carlos Fajardo González Séptima División	Mantener la paz y tranquilidad a todos sus moradores. Su sede se encuentra ubicada en el municipio de Puerto Berrio incluye las regiones del Nordeste de Antioquia y Magdalena Medio Antioqueño, Boyacense y Santandereano. Ubicados en el conjunto de edificaciones patrimoniales del Municipio, parte de la historia Férrea de Municipio. Recorridos patrimoniales evidencian su relación con el puerto y corredor férreo.
Entidad Privada	AJUFERMED Asociación de Jubilados y Pensionados Ferroviarios del Magdalena Medio	Pensionados de los Ferrocarriles Nacionales, Maquinistas de Locomotoras a Vapor – Diesel Información de Contexto Locomotora – Archivo fotográfico.
Organizaciones comunitarias y de base	ASOCOMUNAL Adriana Marín	Representantes de organizaciones sociales y comunitarias
	CENTINELAS DEL YUMA Mario Alfonso Garzón Munera	Vigías del Patrimonio Referente de la Historia y el Patrimonio del Municipio
Personas Naturales	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

Matriz de Actores Clave

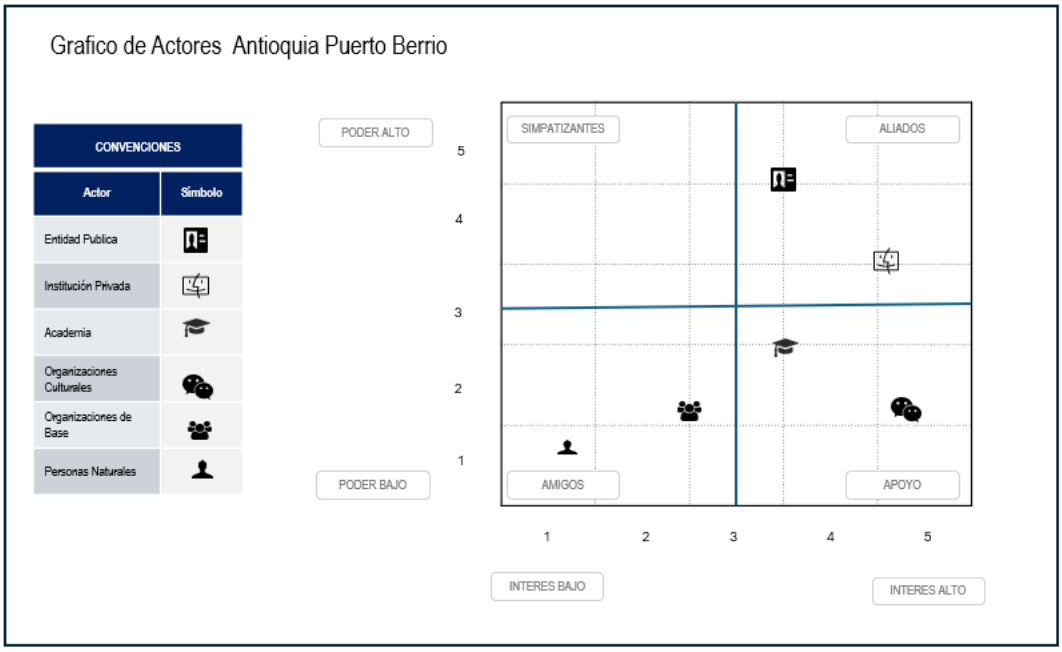
Departamento, Ciudad o Municipio:	*ANTIOQUIA, PUERTO BERRIO*											Nombre: *Amagá 10, "Camilo C. Restrepo" Antioquia 50*	
Uso Actual	*Monumento espacio público - Parque Enrique Olaya Herrera frente a Palacio Municipal*												
Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública Local	Monumento en Espacio Público vinculante a la historia y desarrollo económico - social del Municipio. Carácter de Puerto - Corredor Férreo de importancia para la Región aun activo.	Establecer el carácter Patrimonial de la misma. No existen proyectos o recursos destinados en este sentido.	X			X				X		Monumento en espacio Público, su cuidado y mantenimiento está a cargo de la Administración Municipal (traslada a parque principal por solicitud de la administración) y fue elevada para mantener el aseo del Espacio Público.	Asociadas a los procesos de Turismo y cultura del Municipio.

Entidad Privada	Actores con presencia y reconocimiento de la importancia de los FNC en la historia del Municipio. Expectativas asociadas más no vinculadas directamente con el BIC.	Clúster de Turismo del Magdalena Medio con actores del Comité de Ganaderos, la corporación de turismo del Magdalena Medio y le Ejercito. Fortalecer referentes turísticos del municipio que en el siglo XX fueron símbolos del progreso territorial y regional Proyectos Turísticos y de Infraestructura Turística (Malecón en las zonas concesionadas del Puerto Museo con Fotografías de la Historia de los Ferrocarriles Nacionales (que no se olvide)	X				X		X			Actualmente no hay una relación directa con la Locomotora. Estuvo frente a sus instalaciones como monumento en Espacio Público.	Asociadas a los procesos de Turismo y desarrollo económico del Municipio.

Academia	Trabajo de Investigación sobre la memoria de este municipio del Magdalena Medio antioqueño. Documentales de su importancia en la última década.	Recuperar la Memoria y Patrimonio	X				X			X		Compilaciones históricas asociadas al patrimonio e historia municipal.	Investigación y recuperación de la Memoria.
Organizaciones comunitarias y de base	Punto de Referencia y su ubicación marca la importancia para la historia de Puerto Berrio. Reconocimiento a la histórica del Municipio.	Lugar de encuentro y de referencia en el Municipio. No hay mayor relación con la locomotora, AUNQUE ese es su lugar		X				X			X	Espacio Público que es lugar de encuentro, para charlar y estar	

Organizaciones culturales	Punto de Referencia y su ubicación marca la importancia para la historia de Puerto Berrio. Reconocimiento a la histórica del Municipio.	Destino turístico asociado a los procesos de memoria e historia que no está presente en las nuevas generaciones.	X					X	X			Representación de la historia y la importancia del Municipio. Su protección fortalecería actividades culturales, patrimoniales y de turismo.	No hay muchas organizaciones, sin embargo, si hay interés en los temas de memoria y patrimonio.
Personas Naturales: Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)	Es historia, es un lugar de referencia turística. Evoca recuerdos en los mayores. Y para los más jóvenes, turistas o personas de paso es un Monumento en Espacio Público.	Aseo y limpieza permanente. El parque en la noche es ocupado por habitantes de calle. Es un lugar de encuentro y central que debe estar siempre bien cuidado.		X				X			X	No existe relación	

Grafico de Actores Puerto Berrio



La iniciativa del PEMP Locomotoras si lugar a dudas puede ser acogida de hecho contaría con apoyos y aliados que reconocen su riqueza patrimonial e histórica.

Tabla de Valoración			
ANTIOQUIA, PUERTO BERRIO			
ACTOR	POSICION	DESCRIPCION	ROL
Entidad Pública	A FAVOR	Reconocimiento de la Locomotora y su relación con el desarrollo municipal, a la fecha no hay proyectos que la vinculen a actuaciones municipales es monumento público, aunque no está en el listado de bienes patrimoniales y no se vincula con un proyecto específico.	ALIADOS

Entidad Privada	A FAVOR	Su interés no es directo sobre la Locomotora, está marcado por temas de historia - memoria y desarrollo económico del municipio asociado al Turismo.	ALIADOS
Academia	A FAVOR	Memoria e historia del Municipio. No hay relaciones directas.	APOYO
Organizaciones Culturales	A FAVOR	Hace parte de los lugares y puntos de referencia del Municipio. No esta vinculadas a ningún proyecto cultural o patrimonial en la actualidad.	APOYO
Organizaciones de base	INDIFERENCIA	No hace parte de los intereses comunitarios, está en espacio público central y es vista como un monumento.	AMIGOS
Personas Naturales	INDIFERENCIA	Es un lugar de referencia en el Municipio. Debería estar más iluminado y cuidado como parte del Espacio Público.	AMIGOS

Es importante enunciar que la Locomotora ocupa como monumento un espacio central y reconocido en el municipio como punto de referencia, hace parte del conjunto espacio público del parque central. La locomotora en los adultos evoca recuerdos y épocas de bonanza que se van desvaneciendo en los más jóvenes para quienes no tiene significado o significados.

Desde la secretaria de Cultura municipal y departamental hay interés en generar actuaciones de recuperación de la memoria y valor patrimonial.

1.8 ACTORES CLAVE CALDAS – MANIZALES

A continuación, se relacionan los resultados del acercamiento en campo a la ciudad de Manizales, un territorio y una ciudad que ha trabajado históricamente en el cuidado y protección de su patrimonio cultural.

Inventario de Actores: Ámbito Local		
Ubicación:	Departamento Ciudad o Municipio	*CALDAS, MANIZALES*
Nombre: Ambalema - Ibague 2. Baldwin Locomotivw Works		*Uso Actual: Monumento Interior, Universidad Autonoma. Antigua Estación del ferrocarril*
Nombre: Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga. Baldwin Locomotive Works		*Uso Actual: Monumento en Espacio Publico, Glorieta frente Universidad Autónoma*
Nombre: Pacifico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works		*Uso Actual: Monumento en espacio Publico, Parque Bosque Popular el Prado.*
Tipo de Actor	**Actor**	**Características**
Entidad Pública	ALCALDIA DE MANIZALES Secretaria de Cultura y Civismo Unidad de Patrimonio María Fernanda Meza	Promoción de la cultura, el fomento de valores que propicien la paz la convivencia ciudadana y la preservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural.
	ALCALDIA DE MANIZALES Secretaria de Planeación Angelica Patricia Sánchez Rodríguez	Responsable de la correcta aplicación de las normas y reglamentos urbanos, rurales y demás disposiciones que se expidan relacionadas con el ordenamiento, crecimiento y desarrollo físico del área urbana y rural del Municipio.
Entidad Publica Departamental	GOBERNACION DE CALDAS SECRETARIA DE CULTURA CALDAS Unidad de Patrimonio Diego Mauricio Echeverry Chica	proyectos de divulgación y recuperación del patrimonio cultural, Trabajar conjuntamente con la comunidad, articular procesos que permitan fortalecer la conservación, preservación y difusión del Patrimonio Cultural, además de valorar y crear sentido de pertenencia por el patrimonio de caldas
	GOBERNACION DE CALDAS SECRETARIA DE PLANEACION	Garantizar la ejecución, viabilidad técnica, financiera y económica para permitir un cumplimiento oportuno de los proyectos estratégicos. Vinculantes el denominado Malecón de La Dorada, un proyecto que pretende reactivar el turismo y el empleo de este municipio

Entidad Privada	UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MANIZALES Coordinación Planeación Física Gloria Hilda Vargas Gómez	Comunidad educadora, dinamizadora del conocimiento, comprometida con la convivencia pacífica y el desarrollo regional sostenible. La Estación del Ferrocarril de Manizales monumento nacional desde 1984 es adjudicada en comodato el uso de las instalaciones a la Universidad Autónoma de Manizales, por parte de la Alcaldía Municipal. La Locomotora de su propiedad
	ASOCIACION CIVICA DEL CENTRO HISTORICO	Fomento de la recuperación y conservación del conjunto de bienes inmuebles de arquitectura republicana más grande y homogéneo de Colombia comprendido entre las calles 17 y 25 y las carreras 19 y 25. Pretendemos despertar nuevamente la cultura ciudadana alrededor de la historia y el valor patrimonial que representan estos bienes ancestrales.
Organizaciones Culturales	ACADEMIA CALDENSE DE HISTORIA	Historiadores de la región caldense, preocupados por el rescate de la tradición histórica y cultural. orientan su gestión a la conservación de los archivos mayores y menores del Departamento, como también en la defensa y preservación del patrimonio histórico y cultural de la región.
Personas Naturales	Habitantes área de influencia, Residentes, Comerciantes, Transeúntes, turistas,	Sondeos de Percepción

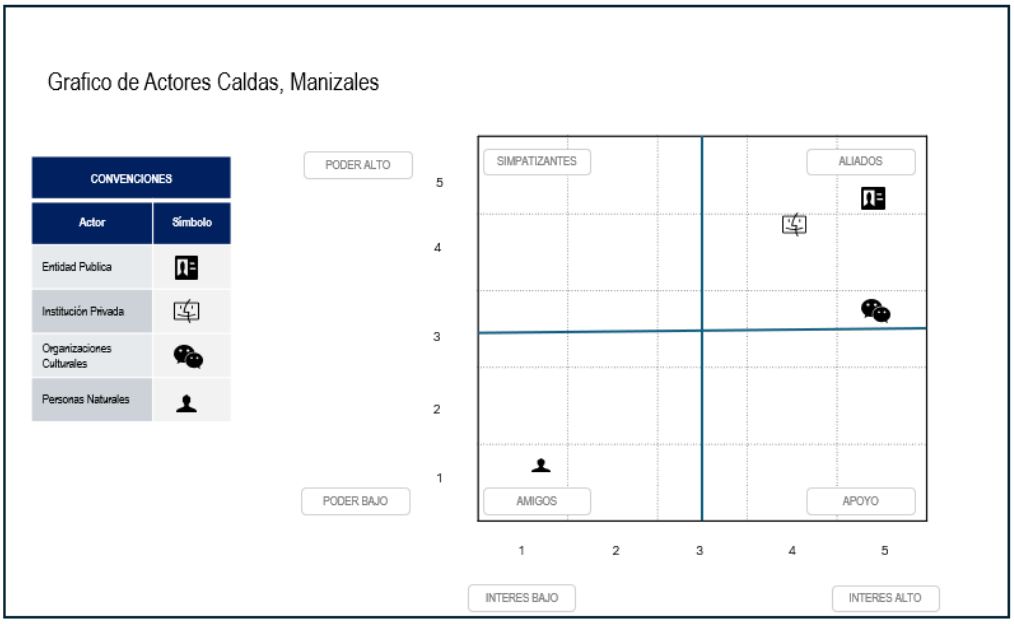
Matriz de Actores Clave

Departamento, Ciudad o Municipio:	*CALDAS , MANIZALES*
Nombre: Ambalema - Ibague 2. Baldwin Locomotivw Works	Uso Actual: Monumento Interior, Universidad Autonoma. Antigua Estación del ferrocarril
Nombre: Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga. Baldwin Locomotive Works	Uso Actual: Monumento en Espacio Publico, Glorieta frente Universidad Autónoma
Nombre: Pacifico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works	Uso Actual: Monumento en espacio Publico, Parque Bosque Popular el Prado.

Actores	Necesidades (Problemática o Situación Actual)	Expectativas	Posición			Poder			Interés			Relaciones	Redes
			A favor	Indiferencia	Opuestos	Alto 3	Medio 2	Bajo 1	Alto 3	Medio 2	Bajo 1		
Entidad Pública	Compromiso con el Patrimonio de la Ciudad y el Departamento	EL PEMP y la gestión de recursos	X			X			X			Orientadas a proyectos de preservación y difusión del Patrimonio	Vigías del Patrimonio Departamental Defensores del Patrimonio mueble e inmueble de Manizales.
Entidad Privadas	Responsable de BIC y dueño de la Locomotora	EL desarrollo del PEMP y su relación con su plan de ordenamiento Físico	X			X			X			Relación de custodia y salvaguarda del Patrimonio de Manizales.	Académicas y de Profesionales
Organizaciones culturales	Salvaguarda del Patrimonio Cultural de la ciudad		X				X		X			Relación de los BIC y la historia.	Red de Salvaguardas del Patrimonio Historiadores Arquitectos velan por el patrimonio.

Personas Naturales: Comunidad del área de influencia - (residentes, comerciantes, turistas o de paso)	No hay vínculo con ninguna de las tres locomotoras, las dos que se encuentran en espacio público y la que se encuentra como monumento interno, en algunos casos no se reconocen.	Asociadas especialmente al Espacio Público (inseguridad - gestión del tráfico)		X				X			X	No hay relación directa con la Locomotora	No se evidencian

Gráfico de Actores Caldas, Manizales



La valoración que se presenta en la siguiente tabla surge del reconocimiento y la mirada de los grupos de interés identificados:

Tabla de Valoración			
CALDAS, MANIZALES			
ACTOR	POSICION	DESCRIPCION	ROL
Entidad Pública	A FAVOR	Local y Departamentalmente el patrimonio es uno de los intereses y valores orientados de la gestión pública municipal y departamental. En ambos escenarios se mencionan los bajos recursos; sin embargo, se denota interés y amor a los bienes de interés cultural y patrimonial.	ALIADOS

Entidad Privada	A FAVOR	Hay un interés marcado por la conservación del Patrimonio Cultural, su historia y su relación con el crecimiento y desarrollo de Ciudad. Para Manizales el tema de transporte (multimodal) es un área de interés.	ALIADOS
Organizaciones Culturales	A FAVOR	No se identifica una conexión directa con la Locomotora. En el caso de la universidad Autónoma hace parte integral de la infraestructura interna de la Universidad.	ALIADOS
Personas Naturales	INDIFERENCIA	No se identificaron vínculos directos hacia las Locomotoras. Se consideran como objetos parte del Espacio Público. En algunos casos no se identifican -caso Pichinga o la de la Autónoma- el motivo no ven fácilmente-. En el Parque Bosque Popular es un punto de referencia y encuentro con una percepción de descuido.	AMIGOS

En la ciudad Manizales el abordaje de temas vinculantes con la Cultura y el Patrimonio se integran a su identidad, no solo en el sector público sino en aquellos que surgen de la organización y asociación privada. Si bien es cierto para algunos ciudadanos la locomotora es parte del inventario del espacio publico o de los espacios privados, es evidente que existe un sector de la población que reconoce su carácter histórico y patrimonial. El desarrollo de proyectos asociados a su salvaguarda podrían desarrollarse desde el reconocimiento que tienen como bienes de interés cultural.

Bibliografía

Gutiérrez, P. M. (2007). *Mapas sociales: método y ejemplos prácticos.* www.preval.org.

Tapella, E. (2023). *El mapeo de actores clave. Una herramienta al servicio de la Evaluación Participativa.* Rivadavia - San Juan - Argentina: www.petas-unsj.org / www.evalparticipativa.net.