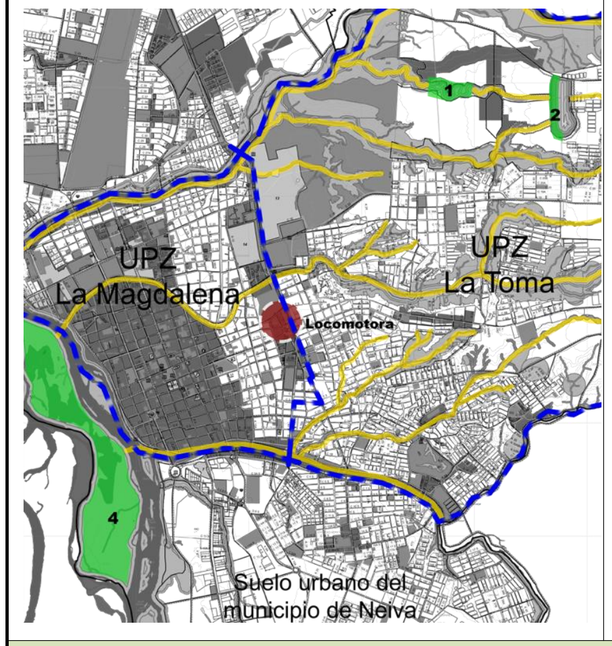
Culturas	**FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES FASE DE DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA.**							**Clasificación**		**CODIGO PEMP LV**		**LV 1**							
								Grupo	**Utilitario**										
								Subgrupo	**Vehículos**										
								Categoría	**Locomotora**	**HOJA**		1							
								Codigo Nacional											

1. IDENTIFICACION														
1.1. Nombre de la locomotora:	Centrales 128/Girardot 72				1.2. Autor /Fabricante:		Porter Bell& CO.			N° fábrica:	8137	N° catálogo:	915	
1.3 Pais de Origen	Estados Unidos de America. Pittsburgh Pa. Pensilvania				1.4. Año de fabricacion		1948			Placa de fábrica		SI ☐	No ☐	
1.5. Tipo de locomotora	0-4-2 o 0-4-4	0-6-0 Seis ruedas	2-4-0	2-4-2 Columbia	2-6-0 Mogul	2-6-2 Praire	2-8-0 Consolidation	2-8-2 Mikado.	4-6-2 Pacific	4-8-0 Doce Ruedas	4-8-2 Montaña.	Articulada compound	Otro	
											X			
1.6. Ferrocarril o lineas a las que pertenecio	FC Girardot, y FNC-C Centrales (FC de Giradrdot Tolima y Huila integrados)					1.7. Actos de declaratoria y ámbito:	BIC Nacional: Resolución 0791 de 31 de julio de 1998. Se localiza en Zona de influencia Estación del ferrocarril de Neiva BIC Nacional Decreto 746 del 24 de de abril de 1996							
1.8. Uso Principal Original									1.9.. Uso actual					
Construccion de via	Maniobras estacion taller patio		Pasajeros		Carga		Mixto		Tren Turistico	Monumento espacio publico	Pieza de museo	Sin uso (en abandono)	Otro	
							x			x				

2.DATOS DEL PROPIETARIO, CUSTODIO O COMODATARIO								
2.1. Nombre de la Entidad:	Secretaria de Cultura de Neiva (antes Instituto de Cultura de Neiva)			En calidad de:	Propietario:	X	Custodio:	Comodatario:
Nit. de la entidad:		Dirección:	Calle 6 con carrera 8 parque de la musica Jore Villamil C.	Teléfono:	(60) 8 8716080. cel 3103297745		Correo electrónico:	secretaria.cultura@alcaldianeiva.gov.co
Municipio:	Neiva			Departamento:	Huila			
2.2. Nombre del Representante Legal:	Tania Beatriz Peñafiel España			Cargo:	Secretaria de Cultura		Documento de Identidad:	cc. 36.303.858

3. LOCALIZACION DE LA LOCOMOTORA					
3.1 Dirección	Carrera 16 con Calle 7 Esquina Nor-Occidente.	Municipio/Distrito	Neiva	Departamento:	Huila
3.2 Fecha de localización en el lugar actual	2005				

3.3 Plano de localización



3.4. Fotografias Locomotora:





Fuente: *Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024.*

3.5.Descripción del lugar de emplazamiento:

La locomotora está ubicada en la zona centro del municipio de Neiva junto a la antigua Estación del Ferrocarril (construida en 1938), sobre la antigua vía férrea de la cual aún se pueden identificar algunos tramos. El andén de la antigua estación por el que se accedía a los trenes conserva los niveles y pisos originales, y conforma el límite occidental de la locomotora. Para evitar el acceso a la locomotora por este costado se agregaron rejas y varillas soldadas a la maquina. Por los otros costados el acceso a la locomotora se encuentra restringido por un cerramiento metálico perimetral que la rodea en su flanco norte, sur y oriental. Este cerramiento define el espacio de uso del asadero y restaurante "la estación", ubicado entre la estación y la carrera 16 y que para su funcionamiento modificó los niveles de piso junto a la vía, agregó un vagón que acomodo detrás de la locomotora desplazando el tender original hacia atrás y alterandolo al transformárlo en cocina. También se agregó un ultimo volumen nuevo de baños. Debido a su ubicación central, el sector de la antigua estación, determinó un foco importante en la expansión de la ciudad a través del eje marcado por la carrera 15 paralelo a las vías del tren y la calle octava cuya extensión conecta la ciudad en sentido norte – sur y occidente – oriente respectivamente. Hacia el sur quedan parte de las bodegas y patios de la estacion terminal y Al occidente de la antigua estación del tren se encuentra el parque andino entre las calles Séptima y Octava y las Carreras 14 y 15. este representa un punto de referencia y nodo, tanto vehicular como peatonal vinculado al carácter comercial de esta zona, donde se desarrollan actividades mixtas que mantienen activo el sector durante el día. Contradictoriamente y debido a la característica de sus actividades, durante la noche este sector se torna inactivo, generando presencia de habitantes de calle y percepción de inseguridad. Finalmente, y de forma complementaria a las características sobresalientes de la zona, hacia el norte se encuentra el hospital universitario Hernando Moncaleano Perdomo donde se desarrollan actividades educativas y de prestación de servicios de salud.

Culturas	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1
		HOJA	anexo 1 a Hoja 1

3.6 Plano emplazamiento



3.7. fotografias emplazamiento.







Fuente*: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024.*

	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1
		HOJA	2

4 . CARACTERISTICAS FISICAS.

4.1. Materiales:	Hierro, Acero	**Tecnica de fabricacion:**	Fundicion, laminado, torno, ensambles con remaches

4.2 Dimensiones

	Locomotora	Tender	Vagones/Otros.(cuales)	Pedestal	Via ferrea	Construcciónes Arq.	Otros:
Ancho	2,73 metros	2,76 metros	2,56 metros		0,91 metros		
Alto	3,88 metros	4,20 metros	4,20 metros		0,12 metros		
Prof./largo	14,02 metros	6,27 metros	14,10 metros				

4.3. Descripción.

Locomotora de vapor de tamaño grande, tipo montaña 4-8-2, es decir con carretillo delantero directriz tipo bogie (4 ruedas), cuatro ejes de tracción (8 ruedas), y carretillo trasero de arrastre tipo bisel (2 ruedas). En ausencia de las sábanas o láminas de recubrimiento, los componentes de la caldera (caja de fuego, cañón central y caja de humos) están pintados de negro. En la superficie se pueden apreciar los remaches de unión entre las partes de la caldera y virotillos de la caja de fuegos. Sobre esta última se aprecian los soportes donde estaba el dinamo. Sobre la caja de humos solo se aprecian los flanches de apoyo de la campana y de una caja que simula el farol, al igual que un cilindro en lamina con tapa superior que simula la antigua chimenea. También se puede observar en el frente una lámina circular pintada de rojo que cierra la caja de humos ante la ausencia de la puerta original. Sobre el cuerpo central de la caldera se observa pintado de rojo el domo de vapor con los elementos de apoyo donde una vez estuvieron el silbato y las válvulas de regulación y seguridad. También se pueden observar adelante y atrás del domo los flanches donde se encontraban los areneros y bajo el camino los soportes cuadrados para los compresores de aire. Como es habitual el parachoque está pintado de rojo y en este se apoya la barredera original pintada del mismo color. Sobre esta última se instaló una barredera falsa en tubería cuadrada que la oculta. A lado y lado bajo la caja de humos se encuentran recubiertas en lámina delgada pintada de amarillo, las carcasas de los cilindros y válvulas sin los elementos mecánicos internos. Pintadas de blanco encontramos los bordes de los caminos laterales y sus barandas ademas de las barras diagonales que unen la caja de humos con la plataforma frontal. La Cabina tiene un techo ligeramente curvo pintado de color rojo que se apoya en la caja de fuegos y paneles laterales con los vanos de las ventanas laterales y salidas frontales a los caminos. Sobre, detrás y bajo estos elementos en el costado derecho se encuentran agregadas unas rejas en varilla cuadrada, mientas que del lado izquierdo se agregaron entre la cabina y el vagón que se colocó atrás de la locomotora en el lugar del Tender, unas plataformas y escalones de acceso en lamina alfajor. En el interior no se observan elementos de funcionamiento. Las ruedas motrices tienen sus contrapesos pintados de rojo. Del sistema de transmisión de movimiento solo se observan los sectores y de los sistemas de suspensión y frenos no se identifica ningún elemento. Detrás del vagón, se encuentra el Tender pintado de negro que ha sido modificado para uso como cocina rompiendo el frente para ubicar la puerta de acceso y agregando sobre el borde blanco que marca la altura original, persianas metálicas y un techo curvo también en metal pintado de rojo. Al interior se aprecia un único espacio con una placa de piso en concreto, baldosas en las paredes y equipos de cocina, sin las divisiones entre los antiguos depósitos de agua y combustible.

4.4. Especificaciones de fabrica.

Cilindros (") x (") (mm) x (mm)	Diametro Ruedas motrices (') - (") (mm)	Base rigida (') - (")	Base total (') - (")	Peso Motrices (lb)	Peso total en OT. (lb)	Fuerza de Traccion. (lb)	
18 1/2" x 22"	3' -6"	10'-6"	29'-2"	128.000	190.500	30.000	

Tipo de tanque de agua (marque x)			Tipo combutible (marque x)					
Tender (externo)	Tanque lateral (T)	tanque Silla (TS)	Tanque alforja	Leña	Carbon		Fuel Oil	
X							X	

Numero de Ejes					Ancho de trocha (marque x)			
Cantidad ejes de ruedas motrices	Carretillo directriz 1 eje (Bisel)	Carretillo directriz 2 ejes (bogie)	Carretillo de arrastre 1 eje (Bisel)	Carretillo de arrastre 2 ejes (bogie)		1 yarda	1 m	otra
4		X	X			X	X	

Culturas	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1
		HOJA	Anexo 1 a hoja2

4.5. Fotografías Generales Locomotora.













Fuente*: Elaboración Propia PEMP Locomotoras*

	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1
		HOJA	3

4.5. Resumen inventario tecnico funcional por grupo de elementos. (ver detalle componentes en Ficha de identificacion levantamiento de estado de conservación)

Sistema o grupo de elementos	Descripcion	Integridad	Estado
Cabina o Casilla	Se conserva la estructura original faltan bastidores y corredizas de ventanas. Sin elementos tecnicos de operación. Se le agregaron rejas y una escalera.	I	M
Caja de fuegos	La caja de fuegos esta cerrada con una tapa en lamina, no es posible ver elementos interiores. La estructura que la conforma se ve completa pero faltan las laminas de recubrimiento	I	R
Cañon caldera	La caldera esta cerrada no es posible ver elementos interiores. La estructura que la conforma se ve completa pero faltan las laminas de recubrimiento	I	R
Caja de humos	La caja de Humos esta cerrada no es posible ver elementos interiores. La estructura que la conforma se ve completa pero faltan las laminas de recubrimiento	I	R
Trasmision movimiento	Se conservan solo los carretillos, ejes y ruedas. Con excepcion de los sectores faltan la totalidad de las bielas, se agregaron elementos en lamina que las simulan.	I-A	R
Suspension	No tiene ninguno de los elementos que conforman el sistema.	F	M
Frenos	No tiene ninguno de los elementos que conforman el sistema.	F	M
Enganches	No tiene ninguno de los elementos que conforman el sistema.	F	M
Deposito y distribucion de Agua	Tender modificado y alterado para uso como cocina. Faltan las conexiones	I-A	R
Deposito y distribucion de combustible	Tender modificado y alterado para uso como cocina. Faltan las conexiones	I-A	R
Otros	Faltan componentes exteriores de areneros, campana, topes, farol, silbato, Placa de numeracion y cadenas de seguridad.	I	M

Convenciones integridad		F= Falta	C= Completo	I = incompleto	A= Agregado		Se refiere al conjunto de elementos sin considerar si están o no en posibilidades de funcionamiento mecánico.
Convenciones estado	B= Bueno (mas del 70%)		R= Regular (entre 50% y 69%)		M= Malo (inferior al 50%)		Se refiere al porcentaje de estado aparente de los elementos sin considerar si están o no en posibilidades de funcionamiento mecánico.

4.6. Estado de conservacion material. (Ver detalle Ficha de identificación y levantamiento de estado de conservación.)

Desccripcion del estado de conservacion

La locomotora se encuentra en buen estado de conservación. Presenta suciedad inconsistente sobre todas las superficies y suciedad consistente en las concavidades presentes en la zona del bastidor, ruedas y engranajes. Igualmente se observa suciedad inconsistente acumulada de forma puntual sobre algunas zonas del techo, y en las zonas de empalme entre piezas. En el costado izquierdo, sobre la zona del bastidor y ruedas y zona baja de la lamina lateral de la cabina, presenta salpicaduras de pintura blanca. Presenta huellas de excorrentías de agua, en sentido verticar descendente, tanto en las laminas laterales de la cabina, como sobre los costados del cañón, siendo de un tono más oscuro en la zona baja. Se observa una decoloración generalizada sobre todas las superficies, además de abombamientos en zonas puntuales laterales de la cabina, algunos de estos abombamientos están asociados a desprendimientos parciales y/o totales de pintura, pudiéndose ver la capa de preparación para la pintura, color blanco. Se observan rayones sobre todas las superficies. Se identifica crecimiento de agentes bióticos como musgos, en las superficies bajas, relacionadas con el bastidor, las ruedas y algunas zonas de empalme entre piezas. Igualmente, se observa el crecimiento de plantas menores en el costado izquierdo y zona frontal. A nivel de corrosión, se observan indicadores en la zona baja del piso de la cabina, de manera puntual en la barra estabilizadora del costado derecho, y la cara interna de las ruedas y bastidor. Igualmente en la lámina de recubrimiento de la válvula y pistón del costado izquierdo. Se identifica fractura parcial en uno de los soportes del cañón de caldera, el cual ya presenta una ligera deformación. Presenta múltiples faltantes de piezas (Remitirse a. punto 4.5). Al interior de la caja de humos se observa presencia de abejas. En cuanto a intervenciones, se observa un repinte generalizado, que cubre los letreros con el número de identificación, en los costados de la cabina, repinte color rojos de algunas tapas, la chimenea, acumulador de vapor, entre otros. Se observa la instalación de pisos en lámina metálica y restitución de algunos faltantes en la cabina, tramos de piso de las pasarelas, y escalas de acceso agregadas a la cabina. Se observa instalación de láminas para bloquear el acceso en la boca del cuarto de fuegos y de la caha de humos, reemplazando las puertas que originalmente tuvo la locomotora. Igualmente se observa la ubicación de una tapa ondulada sobre la boca de la chimenea que al igual que el farol son agregados para simular los originales. Con relación al ténder, éste presenta mal estado de conservación. Al igual que la locomotora, presenta suciedad inconsistente sobre todas las superficies, y suciedad consistente en concavidades de la zona de los bogies. Sobre la cara lateral izquierda presenta salpicaduras de pintura blanca sobre toda la superficie. Igualmente, presenta decoloración de todas las superficies, siendo más notorio en las del costado izquierdo y a nivel de techo. En ese mismo costado se observan abombamientos y desprendimientos parciales y totales de pintura, algunos asociados a indicadores de corrosión. Se observan rayones en las caras laterales, y presencia de agentes bióticos (musgo) en superficies relacionadas con los bogies, y plantas menores en el costado izquierdo. Se identifica corrosión generalizada en la zona baja del piso, y localizada asociada a la red de desague en tubería que fué instalada. El ténder fue adecuado para instalar allí una cocina, razón por la cual fue alterado totalmente, rompiendo el frente para agregar una puerta eliminando las divisiones interiores entre deposito de agua y deposito de combustible y sobre-elevandolo con paredes con persianas metálicas y cubierta curva, modificando asi tanto el volúmen como la distribución interna.

	Estado Integridad.				Estado de conservación.			
	F= Falta	C= Completo	I = incompleto	A= Agregado	B= Bueno (mas del 70%)	R= Regular (entre 50% y 69%)	M= Malo (inferior al 50%)	
Locomotora			X		X			
Tender			X	X			X	

Culturas	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1
		HOJA	Anexo 1 a hoja 3

4.6. Fotografías partes Locomotora.

Exterior Cabina



Caja de fuego y



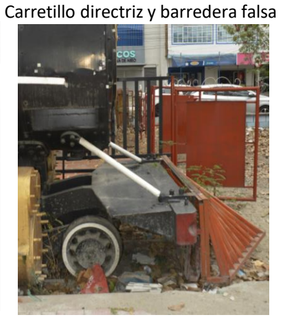
Caja de humos



Interior Cabina



Carretillo directriz y barredera falsa



Farol falso



Valvula y cilindro Derecho



Ejes y ruedas motrices



Sector y cruceta y bielas



Carretillo de arrastre



Domo de vapor



Tender



Fuente de todas las fotografias : *Elaboración Propia. PEMP locomotoras 2024.*

4.7. Fotografias detalles estado de conservacion

Deformacion



Corrosion



Agregados menores (instalaciones electricas)



Corrosion



Elementos agregados



Elementos agregados



Fracturas



Plantas menores



Sucieda y grafittis



Deformacion



Intervencion inadecuada



Deformacion.



Fuente de todas las fotografias : *Elaboración Propia. PEMP locomotoras 2024.*

Culturas	FICHA DE INVENTARIO BIENES CULTURALES MUEBLES 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.	CODIGO PEMP LV	LV1	N V P CONSORCIO
		HOJA	4	

5. VALORACION Y SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN

5.1. Reseña historica. (Para mayor detalle ver documento de investigacion historica gerenal de las locomotoras de vapor y especifica de la Locomotora Centrales 128.)

Esta locomotora de procedencia estadounidense, fue adquirida por Ferrocarriles Centrales para la linea de Girardot – Tolima – Huila en el año de 1948. En la misma orden de compra de esta locomotora se evidencia que Ferrocarriles Nacionales de Colombia adquirió directamente a la Porter & Bell Co. un total de siete de estas máquinas, dos para las líneas Girardot – Tolima - Huila y el restante para las líneas Norte Segunda y Noreste.(Coombs & Sinclair, 2014) (Arias de Greiff, 2006) . En cuanto al tipo de diseño y configuración de la locomotora es una 4-8-2 denominada “Montaña” diseñada por el ingeniero P.C Dewhurst junto a la standar colombiana "doce ruedas", lo que hace que esta locomotora sea de un amplísimo valor histórico al ser parte fundamental de la historia de la ingeniería del siglo XX en Colombia. “Centrales 128. Porter 8137/1948. (Girardot 72) Diseño similar a las Baldwin “Montaña” con ruedas especiales para cambio de trocha de 3 pies a 1 metro.”(Arias de Greiff, 1997). En cuanto a las lineas a las que pertenecio esta locomotora en un primer momento en el año de 1948 perteneció a la linea Girardot – Tolima - Huila y allí le fue asignado el no. 72. En el año de 1953 Ferrocarriles Nacionales Division Centrales hizo un proceso de renumeración y le fue asignado el no. 128. En el año de 1997 la locomotora aparece en el inventario realizado por Arias de Greiff de máquinas a vapor que se recomienda conservar(Arias de Greiff, 1997) y es declarada como BIC de orden nacional en el recién creado Ministerio de Cultura en el año 1998. Esta locomotora se encontraba en las actas de transferencia de bienes muebles de Ferrocarriles Nacionales de Colombia al Fondo del Pasivo Pensional(Ferrocarriles Nacionales de Colombia, 1992). El año siguiente dicho fondo contrata a una compañía para realizar un inventario general de muebles e inmuebles que quedaron a cargo del fondo donde se confirma que esta locomotora se encontraba en los talleres de Flandes. Posteriormente fue adquirida por el Instituto de Cultura del municipio de Neiva al Fondo del Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales, para complementar el conjunto de la estacion que habia restaurada comos sede del mencionado instituto. La escogencia de la locomotora conto con la orientación de Gustavo Arias de Greiff y funcionarios de la Dirección de patrimonio de Ministerio de Cultura en el lapso entre 1999-2002. La dificultad y los costos de transporte al municipio, hizo que su traslado de los antiguos talleres de Ferrocarriles Nacionales ubicados en el municipio de Flandes a la ciudad de Neiva no fuera de inmediato, pasaron algunos años y se logró realizar una gestión con la industria petrolera regional para qsu traslado. Para tal fin tuvo que ser desensamblada en diferentes pedazos para luego fuera reensamblada y caaracterizada con diferentes elementos que simulaban los que se habian perdido entre la compra y el traslado, quedando en el actual sitio en el año 2005.

5.2 Criterios de Valoración y significación cultural

Valor estético

Valor histórico

Valor simbólico

5.3. Significación Cultural

6. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Arias de Greiff, G. (1997). Inventario de locomotoras existentes en junio de 1997, que se recomiendan conservar.
Arias de Greiff, G. (2006). La Segunda Mula de Hierro. Panamericana Formas e Impresos S.A.
Coombs, M., & Sinclair, D. (2014). Colombia Steam Locomotive List. In Railways at the End of the World - Patagonia and the South Atlantic Islands. Araucaria Press.
Ferrocarriles Nacionales de Colombia. (1992). Anexo de las Acta de Transferencia de Bienes Muebles de Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Liquidación al Fondo de Pasivo Social de Los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (p. 1).

7. RESPONSABLE DEL INVENTARIO

7.1 Entidad	Ministerio de las Culturas las artes y los saberes.		
7.2. Consultor	Consorcio NVP		
7.2 Diligenció	Nestor Vargas	**Fecha**	1/11/2024
7.3 Revisó	Supervision.MC.	**Fecha**	