VALORACION PATRIMONIAL DE CONJUNTO 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 No. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP

Bogotá, marzo de 2025.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DEL CONJUNTO DE LAS 12 LOCOMOTORAS PRIORIZADAS SEGÚN CONTRATO DE CONSULTORÍA 3974-2024.

Declaradas como bien de interés cultural del orden nacional mediante resolución: 07191 de 31 de julio de 1998, donde se consideró que el conjunto de las antiguas locomotoras a vapor existentes en el país, constituye una colección de bienes muebles de innegable valor histórico, tecnológico y documental, adelantamos la presente valoración patrimonial en el marco del PEMP para el primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas bien de interés cultural de ámbito nacional, ubicadas en ocho municipios de Colombia. Fase de diagnóstico. Para esta valoración sigue los parámetros legales en Colombia que se anexan.

VALORACIÓN PATRIMONIAL SEGÚN EL DECRETOS 2358 DE 2019, 1080 DE 2015.

"Artículo 2.4.1.2. Criterios de Valoración. Los criterios de valoración son pautas generales que orientan y contribuyen a la atribución y definición de la significación cultural de un bien mueble o Inmueble. La significación cultural es la definición del valor cultural del bien a partir del análisis integral de los criterios de valoración y de los valores atribuidos."

"Los BIC del ámbito nacional y territorial serán declarados por la instancia competente, de conformidad con los siguientes criterios de valoración, sin perjuicio de otros que de ser necesario podrá señalar el Ministerio de Cultura:"

1. *Antigüedad: Determinada por la fecha o época de origen, fabricación o construcción del bien.*
2. *Autoría: Identificación del autor, autores o grupo que hayan dejado testimonio de su producción, asociada a una época, estilo o tendencia. La autoría puede ser, excepcionalmente, atribuida.*
3. *Autenticidad: Determinada por el estado de conservación del bien y su evolución en el tiempo. Se relaciona con su constitución original y con las transformaciones e intervenciones subsiguientes, las cuales deben ser claramente legibles. Las transformaciones o alteraciones de la estructura original no deben desvirtuar su carácter.*
4. *Constitución del bien: Se refiere a los materiales y técnicas constructivas o de elaboración y a los componentes que se conservan.*
5. *Forma: Se relaciona con los elementos compositivos del bien respecto de su origen histórico, su tendencia técnica o de diseño, con el propósito de reconocer su utilización y sentido estético.*
6. *Estado de conservación: Condiciones físicas del bien plasmadas en los materiales, estructura, espacialidad o volumetría, entre otros. Entre las condiciones que lo determinan se encuentran el uso, el cuidado y el mantenimiento del bien.*
7. *Contexto ambiental: Se refiere a la constitución e implantación del bien en relación con el ambiente y el paisaje.*
8. *Contexto urbano: Se refiere a la inserción del bien como unidad individual, en un sector urbano consolidado. Se deben analizar características tales como el perfil, el diseño, los acabados, la volumetría, los elementos urbanos, la organización, los llenos y vacíos y el color.*
9. *Contexto físico: Se refiere a la relación del bien con su lugar de ubicación. Analiza su contribución a la conformación y desarrollo de un sitio, población o paisaje. Si el bien se ubica dentro de un inmueble debe analizarse si fue concebido como parte integral de este y/o si ha sido asociado con un nuevo uso y función relevantes dentro del inmueble.*
10. *Representatividad y contextualización sociocultural: Hace referencia a la significación cultural que el bien tiene en la medida que crea lazos emocionales de la sociedad hacia los objetos y sitios. Revela el sentido de pertenencia de un grupo humano sobre los bienes de su hábitat toda vez que implica referencias colectivas de memoria e identidad. (consultar texto representatividad y contextualización sociocultural y destacar su relación de memoria con los antiguos trabajadores de los ferrocarriles nacionales de Colombia y en las posibilidades de la locomotora como elemento didáctico al mostrar partes que usualmente no son accesibles)*

Nota: Considerando que estos criterios se han desarrollado principalmente para bienes inmuebles en contextos urbanos, se han tomado como una referencia, complementándolos con aspectos relevantes para los bienes muebles y en particular para el patrimonio industrial específicos de las locomotoras de vapor.

"Los criterios de valoración antes señalados permiten atribuir valores a los bienes tales como:

1. *Valor histórico: Un bien posee valor histórico cuando se constituye en documento o testimonio para la reconstrucción de la historia, así como para el conocimiento científico, técnico o artístico. Es la asociación directa del bien con épocas, procesos, eventos y prácticas políticas, económicas, sociales y culturales, grupos sociales y personas de especial importancia en el ámbito mundial, nacional, regional o local.*

Para este caso acá se ha hecho énfasis en temas como, el autor, la fábrica donde se hizo, las líneas de ferrocarril en que operó la locomotora y otros valores históricos que se destaquen en la reseña histórica,

2. *Valor estético: Un bien posee valor estético cuando se reconocen en este atributo de calidad artística, técnica o de diseño, que reflejan una idea creativa en su composición, en la técnica de elaboración o construcción, así como en las huellas de utilización y uso dejadas por el paso del tiempo. Este valor se encuentra relacionado con la apreciación de las características formales y físicas del bien y con su materialidad.*

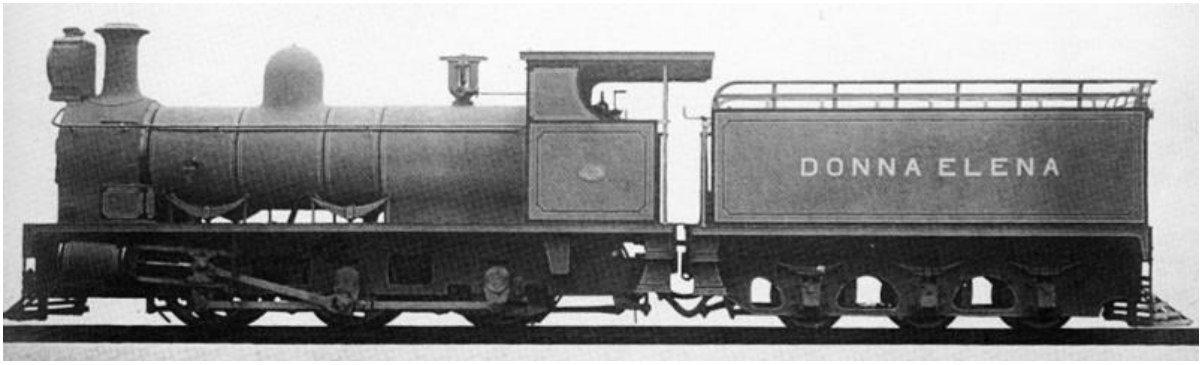
En el caso de las locomotoras como bien utilitario y considerando la declaratoria, también se tienen en cuenta las características tecnológicas, si posee atributos especiales que no tienen otras locomotoras, su estado de conservación, las modificaciones a la locomotora, sus condiciones de montaje y exhibición y su relación con el conjunto cuando se encuentran en contexto ferroviario.

3. *Valor simbólico: Un bien posee valor simbólico cuando manifiesta modos de ver y de sentir el mundo. El valor simbólico tiene un fuerte poder de identificación y cohesión social. Lo simbólico mantiene, renueva y actualiza deseos, emociones e ideales construidos e interiorizados que vinculan tiempos y espacios de memoria.*
   Este valor hace referencia a la vinculación del bien con procesos, prácticas, eventos o actividades significativas para la memoria o el desarrollo constante de la comunidad, así como con manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial de la misma.

A partir de estos valores basados en los criterios arriba desarrollados se redactó como conclusión la significación cultural de cada locomotora.



VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "DORADA 4 / CENTRALES 1 DOÑA HELENA" (HUDSWELL CLARKE, 732 / 1905. TIPO 0-6-0 ACOPLADA), UBICADA EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA, ATLÁNTICO.



Fotografía 1. DONNA ELENA. Fuente: Hudswell Clarke, Narrow Gauge Locomotive Catalogue



Fotografía 2: Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024.

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora "Doña Helena" fue fabricada en 1905 por la empresa Hudswell Clarke en Leeds, Inglaterra, lo que la convierte en una de las locomotoras de vapor más antiguas conservadas en Colombia. Su antigüedad es un testimonio directo de la primera fase de modernización del transporte ferroviario en el país, que comenzó a finales del siglo XIX y principios del XX. Este bien representa un hito en la historia del desarrollo industrial y tecnológico de Colombia, ya que su llegada coincidió con la expansión de las redes ferroviarias que conectaron regiones aisladas y facilitaron el comercio y la movilidad. La "Doña Helena" destaca por su historia vinculada al Ferrocarril de La Dorada y su relevancia en el contexto regional.

2. Autoría.
La autoría de la locomotora corresponde a la empresa Hudswell Clarke, una reconocida firma británica especializada en la fabricación de locomotoras de vapor. Esta empresa fue pionera en la producción de maquinaria ferroviaria y dejó un legado significativo en varios países, incluida Colombia. La locomotora "Doña Helena" es un ejemplo representativo de la tecnología británica de la época, caracterizada por su robustez y eficiencia en terrenos difíciles. La autoría de Hudswell Clarke refuerza su valor histórico y tecnológico, ya que la empresa fue una de las principales proveedoras de locomotoras para proyectos ferroviarios en América Latina.

3. Autenticidad.
A pesar de las modificaciones que ha sufrido a lo largo de su historia, la locomotora conserva elementos originales que permiten identificar su autenticidad. Entre estos se destacan la estructura del bastidor, la caldera con su domo, y parte de las láminas de recubrimiento. Aunque se han realizado intervenciones, como la adición de tanques laterales falsos y la modificación de la cabina, estas transformaciones que de alguna manera desvirtúan su carácter original, la autenticidad de la locomotora como bien utilitario, radica también en su capacidad para transmitir la tecnología y el diseño de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX. Es recomendable realizar una restauración de la locomotora que recupere su imagen original, de la cual hay suficiente documentación fotográfica.

4. Constitución del Bien.
La locomotora está construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de la época, como el uso de acero forjado para la estructura y la caldera. Los componentes que se conservan, como el sistema de transmisión de movimiento, las ruedas motrices y parte del sistema de frenos, son testimonio de la tecnología utilizada en su fabricación. Aunque algunos elementos han sido reemplazados o modificados, la locomotora mantiene su esencia como un bien utilitario diseñado para el transporte de carga y pasajeros.

5. Forma.
La forma de la locomotora "Doña Helena" responde a su función utilitaria, con un diseño robusto y compacto que refleja su uso en terrenos difíciles. Su tipo 0-6-0 (sin carretillos delanteros ni traseros) le proporcionaba una gran capacidad de tracción, ideal para trabajos de construcción y maniobras en patios ferroviarios. Aunque ha perdido algunos elementos originales, como el ténder y el farol, y algunos han sido reintegrados como la chimenea la cabina y parte de las láminas de recubrimiento, su forma general sigue siendo reconocible y evoca la estética de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX.

6. Estado de Conservación.
A pesar del continuó mantenimiento a que es sometida la locomotora, esta presenta signos evidentes de deterioro ocasionados principalmente por las condiciones climáticas de su ubicación geográfica costera, principalmente corrosión en algunas zonas, desprendimientos de pintura y pérdida de componentes originales. Sin embargo, su estructura principal se mantiene intacta, lo que permite su identificación como un bien patrimonial. Es urgente realizar intervenciones de conservación para evitar que el deterioro avance y comprometa su integridad física.

7. Contexto Ambiental.
La locomotora "Doña Helena" se encuentra en un entorno que combina elementos naturales y urbanos, destacándose su cercanía al río Magdalena, uno de los ejes fluviales más importantes de Colombia. Este río ha sido históricamente un factor determinante en el desarrollo económico y social de Barranquilla, y su proximidad a la locomotora refuerza su valor como testimonio de la interconexión entre el transporte fluvial y ferroviario en el siglo XX. Además, al hacer parte de un conjunto patrimonial junto a la Estación Montota, la antigua aduana y la estación del tranvía y a la Vía 40, que ocupa el espacio donde antiguamente estuvo la vía férrea, evoca la memoria del ferrocarril y su papel en la configuración del paisaje urbano y ambiental de la ciudad. La locomotora está rodeada por una pequeña zona verde que actúa como cerramiento adicional, lo que contribuye a su integración con el entorno natural. Sin embargo, el paisaje circundante también enfrenta desafíos, como la presencia de edificaciones abandonadas y problemas de inseguridad, que contrastan con el valor patrimonial del bien y su entorno.

8. Contexto Urbano.
La locomotora forma parte de un conjunto patrimonial que incluye la Estación Montoya y otros inmuebles históricos, como el Antiguo Edificio de la Aduana y la Estación del Tranvía, intervenido como centro cultural de uso público y confinado por un cerramiento que le brinda condiciones de seguridad, permitiendo su visibilidad. Su relación con los demás bienes del conjunto refuerza su valor como testimonio de la historia ferroviaria de Colombia. Además, su ubicación cerca del río Magdalena y del centro histórico de Barranquilla la convierte en un punto de referencia cultural y turístico. Este contexto refuerza su valor como parte de un conjunto histórico que narra la evolución del transporte en Barranquilla y la región Caribe.

9. Contexto Físico.
La locomotora forma parte de un conjunto patrimonial que incluye la Estación Montoya y otros inmuebles históricos. Su relación con estos bienes refuerza su valor como testimonio de la historia ferroviaria de Colombia. Además, su ubicación cerca del centro histórico de Barranquilla la convierte en un punto de referencia cultural y turístico. Su ubicación en la Vía 40, que ocupa el espacio donde antiguamente estuvo la vía férrea, la sitúa en un área de gran importancia histórica y simbólica. Esta vía, que hoy es una arteria principal de la ciudad, fue en su momento parte de la infraestructura ferroviaria que conectaba Barranquilla con Puerto Colombia y facilitaba el transporte de mercancías y pasajeros. La cercanía al río Magdalena añade un valor adicional a su contexto urbano, ya que este cuerpo de agua ha sido un elemento clave en la configuración de la ciudad y su desarrollo económico. Sin embargo, la presencia de edificaciones abandonadas y habitantes de calle en el sector sur de la carrera 50 genera una percepción de inseguridad que afecta negativamente la experiencia de los visitantes y la valoración del bien. Es fundamental implementar medidas de revitalización urbana que mejoren las condiciones del entorno y permitan una mayor integración de la locomotora con el paisaje urbano y natural, aprovechando su conexión histórica con la Vía 40 y el río Magdalena como elementos de conexión con la identidad de Barranquilla.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora “Doña Helena” es un símbolo de la historia del transporte en Colombia y de la conexión entre el desarrollo ferroviario y el crecimiento económico del país. Su presencia en Barranquilla, una ciudad clave en la historia del comercio y la cultura del Caribe colombiano, refuerza su valor simbólico. Aunque enfrenta desafíos de conservación, su importancia como patrimonio industrial y ferroviario es incuestionable.

VALORACIÓN PATRIMONIAL

Valor Histórico.
La locomotora “Doña Helena” es un testimonio invaluable de la historia del transporte ferroviario en Colombia, un sector que jugó un papel crucial en el desarrollo económico, social y cultural del país durante finales del siglo XIX y principios del XX. Fabricada en 1905 por la empresa británica Hudswell Clarke, esta locomotora llegó a Colombia en un momento de expansión de las redes ferroviarias, que buscaban conectar regiones aisladas y facilitar el comercio y la movilidad. Su llegada coincidió con la construcción del Ferrocarril de La Dorada, una obra que buscaba integrar el centro del país con el río Magdalena, principal arteria fluvial de Colombia. La locomotora operó inicialmente en el Ferrocarril de La Dorada, y posteriormente pasó a formar parte de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en 1953. Durante sus años de servicio, la “Doña Helena” fue testigo de transformaciones clave en la historia del país, como la modernización de la infraestructura de transporte, el auge y declive del ferrocarril, y los cambios económicos y sociales asociados a estos procesos. Su historia refleja no solo la evolución tecnológica del transporte, sino también las dinámicas políticas y económicas de la época, incluyendo la influencia británica en la construcción de ferrocarriles en América Latina. La Locomotora “Doña Helena” es una de las tres locomotoras inglesas que se conservan en Colombia.

Valor Estético
Aunque la locomotora “Doña Helena” es un bien utilitario, su diseño y construcción reflejan un valor estético que combina funcionalidad y estética industrial. Su forma robusta y compacta, característica de las locomotoras tipo 0-6-

0, responde a su función principal: proporcionar una gran capacidad de tracción en terrenos difíciles. Este diseño, típico de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX, evoca la estética de la ingeniería ferroviaria de la época, con elementos como la caldera, el domo de vapor y la chimenea, que son reconocibles y representativos de la tecnología utilizada. A pesar de las modificaciones que ha sufrido a lo largo de los años, como la adición de tanques laterales falsos y la modificación de la cabina, la locomotora conserva elementos originales que refuerzan su valor estético. Entre estos se destacan el sistema de distribución tipo Stephenson con excéntricas en las ruedas motrices poco común en las locomotoras conservadas en Colombia. La locomotora no solo es un objeto de interés técnico, sino también una pieza que evoca la belleza de la ingeniería del pasado. Su presencia en el espacio público, cerca de otros bienes patrimoniales como la Estación Montoya y el Antiguo Edificio de la Aduana, la convierte en un elemento destacado del paisaje urbano de Barranquilla, que combina historia, tecnología y arte.

Valor Simbólico

La locomotora "Doña Helena" tiene un profundo valor simbólico como parte de la memoria colectiva y la identidad cultural de Colombia. Es un símbolo de la era del ferrocarril, un período que marcó el desarrollo económico y social del país y que hoy es recordado con nostalgia por quienes vivieron su auge. Para muchas comunidades, las locomotoras de vapor no son solo máquinas, sino testimonios de un pasado en el que el ferrocarril era sinónimo de progreso y modernidad. En Barranquilla, la locomotora adquiere un significado especial debido a su conexión con la historia de la ciudad como puerto fluvial y marítimo. Su ubicación cerca del río Magdalena, que fue el eje central del comercio y la movilidad en la región Caribe, refuerza su valor simbólico como parte de un sistema de transporte que integró el país y facilitó su desarrollo. Además, su presencia en un sector patrimonial que incluye la Estación Montoya y el Antiguo Edificio de la Aduana la convierte en un referente cultural y turístico, que evoca la memoria de una época en la que Barranquilla era el principal puerto de Colombia. La locomotora también simboliza la lucha por preservar el patrimonio industrial y ferroviario del país, un legado que ha sido descuidado pero que es fundamental para entender la historia y la identidad nacional. Su declaratoria como bien de interés cultural es un reconocimiento a su importancia simbólica y a la necesidad de proteger estos testimonios del pasado para las generaciones futuras.

Significación Cultural.

La locomotora "Doña Helena" es un bien patrimonial de gran significación cultural, que encarna valores históricos, estéticos y simbólicos. Su antigüedad, autenticidad y relación con el desarrollo ferroviario de Colombia la convierten en un testimonio invaluable de la historia del transporte y la industrialización del país. La locomotora no solo es un símbolo del pasado, sino también una oportunidad para reflexionar sobre la importancia de proteger y valorar nuestro patrimonio cultural. Su valor histórico, estético y simbólico se refuerza por su conexión con la historia del Ferrocarril de La Dorada y su ubicación en Barranquilla, una ciudad clave en el desarrollo económico y cultural del Caribe colombiano. Su preservación es fundamental para mantener viva la memoria del transporte ferroviario y su impacto en la sociedad colombiana. La locomotora no solo es un objeto de interés técnico, sino también un símbolo de la memoria colectiva y la identidad cultural. Su presencia en el espacio público, cerca de otros bienes patrimoniales como la Estación Montoya, la estación del tranvía y el Antiguo Edificio de la Aduana, la convierte en un elemento destacado del paisaje urbano de Barranquilla, que combina historia, tecnología y arte. Sin embargo, su conservación enfrenta desafíos, como el deterioro ambiental y la falta de mantenimiento, que amenazan su integridad física y su capacidad para transmitir su legado. La locomotora "Doña Helena" no solo es un símbolo del pasado, sino también una oportunidad para reflexionar sobre la importancia de proteger y valorar nuestro patrimonio cultural, como un legado que debe ser preservado para las generaciones futuras.



VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "AMAGÁ 10. CAMILO C. RESTREPO ANTIOQUIA 50. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, 59266/1926. TIPO 2-8-2 MIKADO" UBICADA EN PUERTO BERRIO, ANTIOQUIA



Fotografía 4. Locomotora Camilo C. Restrepo. Fuente: Coombs and Sinclair, "Colombia Steam Locomotive List"



Fotografía 5 Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024.

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La antigüedad de la locomotora "Amagá 10" está determinada por su fecha de fabricación en 1926, lo que la sitúa en un periodo de auge ferroviario en Colombia. Este año marca un momento clave en la historia del transporte en el país, cuando las locomotoras de vapor eran esenciales para el desarrollo económico y social, especialmente en regiones como Antioquia, donde el ferrocarril jugó un papel crucial en la conexión de zonas aisladas con el río Magdalena principal eje de transporte en la época. La locomotora fue bautizada como "Camilo C. Restrepo" en homenaje al promotor del Ferrocarril de Amagá, una figura clave en el desarrollo ferroviario de la región. Este nombre no solo refleja la importancia histórica de la locomotora, sino también su conexión con las personas y los esfuerzos que impulsaron el progreso del transporte en Colombia. La locomotora es un testimonio de la tecnología y la ingeniería de la época, reflejando las innovaciones y adaptaciones necesarias para operar en terrenos montañosos y de trocha angosta. Su antigüedad la convierte en un documento histórico que permite contribuir a la reconstrucción de la historia del transporte ferroviario en Colombia y un símbolo de los esfuerzos por modernizar el transporte en Colombia.

2. Autoría.
La autoría de la locomotora fue fabricada por "Baldwin Locomotive Works", una de las empresas más reconocidas a nivel mundial en la producción de locomotoras de vapor. Fundada en 1831 en Filadelfia, Baldwin fue líder en la fabricación de locomotoras durante más de un siglo, exportando sus diseños a todo el mundo, reconocida por su innovación en el diseño y fabricación de locomotoras de vapor. Su participación en la fabricación de la locomotora "Amagá 10" la vincula con un momento de avance tecnológico y de expansión del ferrocarril en Colombia. La locomotora es un ejemplo representativo de la tecnología y el diseño de la época, lo que añade un valor tecnológico e histórico adicional.

3. Autenticidad.
Aunque ha sufrido algunas transformaciones y repintes, de manera excepcional se conservan la mayoría de sus componentes originales. Las intervenciones no han desvirtuado su carácter original, sino que permiten apreciar su historia y su uso a lo largo del tiempo. La locomotora mantiene su imagen original, lo que refuerza su autenticidad y su valor como testimonio histórico y tecnológico. Su estado de conservación e integridad permite que sea claramente legible como una locomotora de vapor de principios del siglo XX, lo que refuerza su autenticidad.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales de alta calidad, como acero y hierro, y técnicas avanzadas para la época, como el uso de remaches y láminas de recubrimiento. Estos elementos evidencian la maestría técnica de su fabricación. La conservación de estos materiales y técnicas contribuye a su valor patrimonial y a su autenticidad. Conserva la estructura original del bastidor que soporta la cabina y sus acabados interiores, cielo raso, marcos de ventanas y puertas; así como la caldera con domo, válvulas y silbato, chimenea y láminas de recubrimiento, también se conservan gran parte de sus elementos representativos como el farol, dinamo, barredera, areneros, barandas. y pasarelas. Se conservan los sistemas de transmisión de movimiento, incluyendo carretillos, ruedas motrices, bielas, así como los sistemas de suspensión y de frenos. También se conserva el tender que acompaña la locomotora, en muy buen estado y con sus principales componentes.

5. Forma.
La forma de la locomotora "Amagá 10" está relacionada con sus elementos técnicos y operativos, que reflejan su origen histórico y su tendencia de diseño. La configuración tipo Mikado 2-8-2, con dos ruedas delanteras, ocho ruedas motrices y dos ruedas traseras, no solo optimiza la tracción y la velocidad, sino que también le confiere una apariencia robusta y majestuosa. Los elementos más representativos como la cabina, la caldera con su domo válvulas y silbato, la chimenea, los areneros, el farol, dinamo, barredera, barandas y pasarelas están dispuestos de manera armoniosa, resaltando su funcionalidad y su estética industrial. La conservación de los colores originales, negro con algunos acentos en amarillo, contribuye a su valor estético.

6. Estado de conservación.
El estado de conservación de la locomotora es bueno, ya que la mayoría de sus componentes originales se conservan. Aunque presenta algunos indicadores de corrosión y desprendimientos leves de pintura, estos no afectan significativamente su integridad estructural ni su valor patrimonial. Las intervenciones realizadas, como los repintes y la restitución de algunos tornillos, han sido respetuosas con su diseño original, lo que refuerza su autenticidad y su valor como testimonio histórico y tecnológico.

7. Contexto ambiental.
El contexto ambiental de la locomotora está relacionado con su ubicación en el parque Enrique Olaya Herrera de Puerto Berrío, un municipio históricamente vinculado al ferrocarril. La locomotora se encuentra sobre una plataforma semicurva elevada, lo que permite su apreciación desde diferentes ángulos y resalta su presencia en el paisaje urbano. Su ubicación en este parque, rodeado de edificaciones históricas como la Alcaldía Municipal y el Distrito Militar 28, refuerza su valor como testimonio del patrimonio ferroviario y su conexión con la historia local.

8. Contexto urbano.
La locomotora se localiza en el sector urbano de Puerto Berrío, un municipio que surgió y se desarrolló gracias al ferrocarril, que además se conectaba con el transporte fluvial del río Magdalena. La locomotora está ubicada en el parque Enrique Olaya Herrera, un espacio público que forma parte del núcleo institucional y comercial del municipio del que hoy en día la locomotora es protagonista. Su presencia en este parque, conocido popularmente como el "Parque de la Locomotora", la convierte en un punto de encuentro y un referente cultural para los habitantes del municipio. Su ubicación en este espacio público refuerza su valor como testimonio del patrimonio ferroviario y su conexión con la historia local.

9. Contexto físico.
La locomotora está ubicada en Puerto Berrío, un municipio históricamente vinculado al ferrocarril y que surgió como un punto clave en la red ferroviaria nacional. Su presencia en este municipio, junto con otros inmuebles ferroviarios como la Estación de Tren de Puerto Berrío y el Hotel Magdalena, refuerza su valor como testimonio del patrimonio ferroviario y su conexión con la historia local y regional.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora es un símbolo del progreso y la modernización en Colombia, particularmente en Antioquia, donde el ferrocarril jugó un papel crucial en el desarrollo económico y social conectando al departamento con el rio Magdalena eje del transporte en Colombia hasta las primeras décadas del siglo XX. Su presencia en Puerto Berrío, un municipio marcado por la violencia y los conflictos sociales, la convierte en un símbolo de memoria colectiva. La comunidad local la valora como un ícono de su identidad y como un testimonio de su historia y su lucha por el desarrollo. Su ubicación en el parque Enrique Olaya Herrera, un espacio público que ha sido testigo de transformaciones profundas, refuerza su valor como testimonio del patrimonio ferroviario y su conexión con la historia local y regional.

VALORACIÓN PATRIMONIAL.

Valor Histórico.
La locomotora "Amagá 10" tiene un valor histórico significativo debido a su antigüedad, autoría y representatividad en el contexto del desarrollo ferroviario colombiano. Fabricada en 1926 por la "Baldwin Locomotive Works", es un testimonio tangible de la industrialización y modernización del transporte en Colombia. Su diseño tipo 2-8-2 Mikado refleja las innovaciones tecnológicas de la época y su adaptación a las condiciones geográficas del país. La locomotora fue bautizada como "Camilo C. Restrepo" en homenaje al promotor del Ferrocarril de Amagá, una figura clave en el desarrollo ferroviario de la región. Este nombre no solo refleja la importancia histórica de la locomotora, sino también su conexión con las personas y los esfuerzos que impulsaron el progreso del transporte en Colombia. La locomotora operó inicialmente en el Ferrocarril de Amagá y posteriormente en el Ferrocarril de Antioquia, vinculándose directamente con procesos económicos y sociales clave, como el transporte de café y la conexión entre regiones aisladas con el río Magdalena principal eje de transporte en la época. Su presencia en Puerto Berrío, un municipio históricamente ligado al ferrocarril refuerza su importancia como testimonio de la era dorada del transporte ferroviario en Colombia.

Valor Estético.
El valor estético de la locomotora "Amagá 10" radica en su diseño funcional y su composición visual, que combina elementos utilitarios con una estética industrial característica de las locomotoras de vapor. Su configuración tipo Mikado 2-8-2, con dos ruedas delanteras, ocho ruedas motrices y dos ruedas traseras, no solo optimiza la tracción y la velocidad, sino que también le confiere una apariencia robusta y majestuosa. Los elementos más representativos como la cabina, la caldera con su domo válvulas y silbato, la chimenea, los areneros, el farol, dinamo, barredera, barandas y pasarelas están dispuestos de manera armoniosa, resaltando su funcionalidad y su estética industrial. La conservación de los colores originales, negro con algunos acentos en amarillo, contribuye a su valor estético y a su autenticidad.

Valor Simbólico.

La locomotora "Amagá 10" tiene un valor simbólico profundo, ya que representa la memoria colectiva y la identidad de las comunidades vinculadas al ferrocarril. Su nombre, "Camilo C. Restrepo", rinde homenaje a un promotor clave del ferrocarril en Amagá, reforzando su conexión con la historia local y regional. Para las comunidades que vivieron la era del ferrocarril, la locomotora evoca nostalgia y orgullo, siendo un recordatorio de un tiempo en el que el tren era el principal medio de transporte y comunicación. En Puerto Berrío, donde está ubicada, la locomotora es conocida como "La Locomotora del Parque" y se ha convertido en un ícono de la identidad local. Su presencia en el espacio público la convierte en un punto de encuentro y un referente cultural para los habitantes del municipio.

Significación Cultural.

La locomotora de vapor "Amagá 10. Camilo C. Restrepo Antioquia 50" tiene una significación cultural que trasciende su valor como artefacto histórico y tecnológico. Es un símbolo del patrimonio ferroviario colombiano y un testimonio de los procesos de desarrollo económico, social y cultural del país. Su valor histórico la convierte en un documento vivo que permite reconstruir la historia del transporte en Colombia, reflejando las innovaciones tecnológicas de la época y las adaptaciones necesarias para operar en un país con una geografía compleja. Su valor estético, derivado de su diseño funcional y su composición visual, resalta la maestría técnica de su fabricación y su calidad artística. Su valor simbólico, por otro lado, la convierte en un ícono de la identidad y la memoria colectiva de las comunidades vinculadas al ferrocarril, evocando nostalgia, orgullo y resistencia. La locomotora no solo es un testimonio del pasado, sino también una oportunidad para el futuro. Su conservación y puesta en valor ofrecen posibilidades para proyectos turísticos, educativos y culturales que promuevan la revitalización económica y social de la región. En resumen, la locomotora "Amagá 10" es un bien cultural de gran relevancia que debe ser preservado como parte del patrimonio industrial y ferroviario de Colombia, contribuyendo a la construcción de una memoria colectiva que reconozca y valore los esfuerzos y logros de las generaciones pasadas.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "PACÍFICO 46 / 69, NORTE 1ª / 27. HAINE SAINT PIERRE, 1554/1926 TIPO 4-8-0 DOCERUEDAS" UBICADA EN BARRANCABERMEJA, SANTANDER.

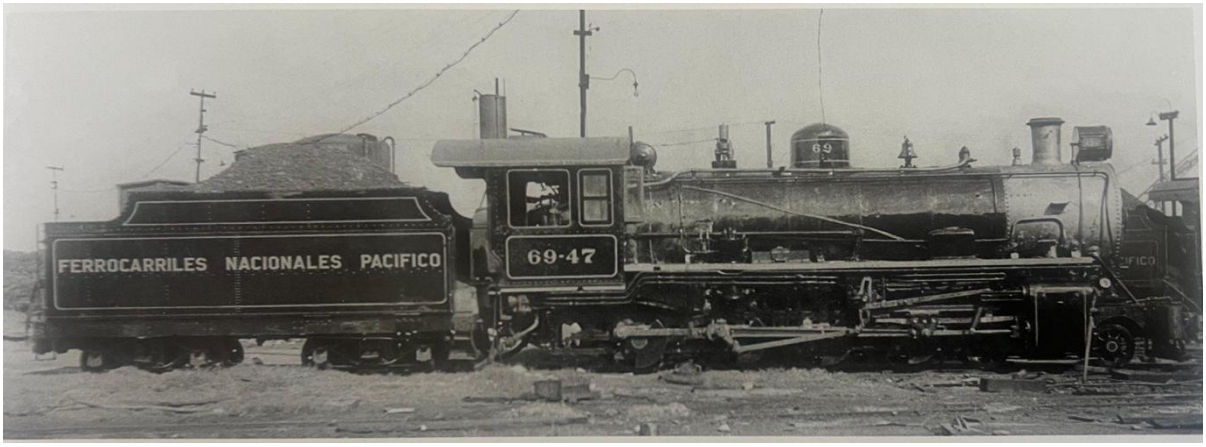


Foto 6. Colección Gustavo Arias de Greiff La segunda mula de hierro.



Fotografía 7. Estado actual. Fuente: NVP arquitectos 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora fue fabricada en 1926 por la compañía belga "Forges Usines et Fonderies Haine-Saint-Pierre", lo que la sitúa en un contexto histórico de modernización del sistema ferroviario colombiano durante la primera mitad del siglo XX. Su diseño tipo 4-8-0, conocido como "Doceruedas", fue especialmente adaptado para las condiciones montañosas del país, lo que la convierte en un ícono de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Su antigüedad, cercana a un siglo, no solo la sitúa en un período clave de la modernización del transporte en el país, sino que también la vincula con un momento histórico en el que el ferrocarril se consolidó como un motor de desarrollo económico y social. La adquisición de esta locomotora formó parte de un esfuerzo más amplio por modernizar el sistema ferroviario colombiano, utilizando fondos de la indemnización por la pérdida de Panamá. Este contexto histórico le otorga un valor añadido, ya que representa una inversión significativa en infraestructura durante una época de transformación nacional.

2. Autoría.
La locomotora fue diseñada por el ingeniero Ingles Paul C. Dewhurst, reconocido por su trabajo en la creación de locomotoras adaptadas a las condiciones topográficas de Colombia. Dewhurst, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. Su diseño, conocido como "Standard Colombia" y popularmente llamado "Doceruedas", fue un referente técnico en su época, incluso reconocido por el Instituto de Ingenieros de Locomotoras en Inglaterra. La autoría de Dewhurst y la fabricación por Haine-Saint-Pierre no solo reflejan la innovación técnica de la época, sino que también subrayan la importancia de esta locomotora como un testimonio de la adaptación de la tecnología a las condiciones locales.

3. Autenticidad.
Aunque la locomotora ha sufrido transformaciones a lo largo del tiempo, como repintes y pérdida de algunos componentes originales, su estructura básica y configuración técnica se mantienen. Las intervenciones realizadas, como la restitución de faltantes con láminas soldadas o atornilladas, no desvirtúan su carácter original, ya que son claramente legibles y no alteran su esencia como bien patrimonial, mientras que el inadecuado, aunque reversible, cambio en sus colores alteran gravemente su imagen.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX, utilizando acero y hierro en su estructura. Su diseño incorporó adaptaciones específicas para la topografía colombiana, como la trocha angosta y sistemas de tracción adecuados para pendientes y curvas pronunciadas. Estos elementos reflejan la innovación tecnológica de la época. Se conservan los principales elementos de la estructura original, como el bastidor que soporta la cabina, la caldera incluido su domo chimenea y láminas de recubrimiento. También se conserva el sistema de transmisión de movimiento, incluyendo carretillos ruedas motrices y la mayor parte de las bielas, así como el sistema de suspensión y parte del de frenos y el tender.

5. Forma.
La locomotora, de tipo 4-8-0 (Doceruedas), es un ejemplo de diseño funcional adaptado a las necesidades técnicas de la época, con un carretillo delantero directriz (bogie), cuatro ejes de tracción y una cabina de conducción. Su forma, aunque utilitaria, tiene un valor estético derivado de su diseño funcional y proporciones equilibradas. Los colores actuales (rojo, amarillo y verde) aplicados de manera irregular no son originales, y aunque son reversibles afectan significativamente su valor estético.

6. Estado de conservación.
La locomotora se encuentra en regular estado de conservación. Presenta problemas como corrosión generalizada, pérdida de componentes (puerta del hogar, piso de la casilla, láminas de recubrimiento, areneros, bielas, campana farol, silbato placa de numeración, barredera, dinamo válvulas y pasamanos) y acumulación de suciedad. A pesar de estos deterioros, mantiene su unidad estructural y sigue siendo reconocible como un bien patrimonial.

7. Contexto ambiental.
La locomotora está emplazada en un entorno urbano-industrial en Barrancabermeja, cerca de la estación de ferrocarril, la vía férrea. y al río Magdalena. Su emplazamiento actual en un pedestal de concreto permite su visibilidad y apreciación por parte de la comunidad, aunque el contexto ambiental inmediato presenta un desafío por problemas de inseguridad y desaseo, lo que afecta su percepción y valoración.

8. Contexto urbano.
La locomotora se encuentra en una zona de usos mixtos (industrial, comercial y residencial), lo que refleja la evolución urbana de Barrancabermeja. Su emplazamiento cercano en un espacio público abierto, aunque deteriorado, la convierte en un punto de referencia para la comunidad. La cercanía a la estación de ferrocarril y la vía férrea refuerza

su conexión con la historia del transporte en la región. Su presencia en este contexto urbano es fundamental para mantener viva la memoria del ferrocarril en Barrancabermeja.

9. Contexto físico.
La locomotora está íntimamente ligada a la historia del ferrocarril en Colombia, especialmente en Barrancabermeja y su papel en el desarrollo económico y social de la nación. Su erección como monumento en 1977, en un contexto de tensiones sociales (paro cívico de 1977), refleja su importancia como símbolo de resiliencia y progreso. Su ubicación actual, aunque en un entorno degradado, sigue siendo un testimonio de la historia ferroviaria del país. Además, su emplazamiento en un espacio público (aunque hoy cerrado por orden judicial por problemas de estabilidad de su soporte), permite que la comunidad interactúe con este patrimonio, aunque es necesario mejorar las condiciones de seguridad y mantenimiento del área.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora tiene un fuerte valor simbólico para la comunidad de Barrancabermeja y para Colombia en general. Representa una era de desarrollo tecnológico y económico, así como la lucha por la modernización del país. Aunque actualmente se percibe con nostalgia y abandono, sigue siendo un referente de identidad y memoria colectiva especialmente para quienes trabajaron en el ferrocarril o vivieron su época de esplendor.

VALORES PATRIMONIALES.

Valor Histórico.

La locomotora "Pacífico 46 / 69, Norte 1ª / 27. Haine Saint Pierre, 1554/1926 Tipo 4-8-0 Doceruedas" es un testimonio importante de la historia ferroviaria colombiana. Fabricada en 1926 por la compañía belga "Forges Usines et Fonderies Haine-Saint-Pierre", esta locomotora formó parte de los esfuerzos de modernización del sistema ferroviario nacional durante la primera mitad del siglo XX. Su diseño, creado por el ingeniero inglés Paul C. Dewhurst, fue especialmente adaptado para las condiciones topográficas de Colombia. Este diseño, conocido como "Standard Colombia" y popularmente llamado "Doceruedas", fue reconocido internacionalmente por su innovación técnica. La locomotora operó en diversos ferrocarriles del país, como el Ferrocarril del Norte, el Ferrocarril del Pacífico y el Ferrocarril Girardot-Tolima-Huila, demostrando su versatilidad y durabilidad. Su historia refleja no solo la evolución del transporte en Colombia, sino también el impacto de decisiones técnicas y políticas, como la inversión en infraestructura tras la indemnización por la pérdida de Panamá. La figura de *Paul C. Dewhurst* diseñador de esta locomotora, desempeñó un papel crucial en la adaptación de las locomotoras a las condiciones colombianas durante su trabajo en el país. Como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, Dewhurst fue responsable de optimizar el diseño de las locomotoras para las vías de trocha angosta con pendientes pronunciadas características del territorio colombiano. Su trabajo no solo mejoró la eficiencia de las máquinas, sino que también sentó las bases para el desarrollo de un sistema ferroviario más robusto y adaptado a las necesidades del país. Dewhurst es recordado como una figura clave en la historia de la ingeniería ferroviaria en Colombia, y esta locomotora es un testimonio de su legado técnico y su contribución al progreso nacional. Además, la erección de la locomotora como monumento en Barrancabermeja en 1977, en un contexto histórico marcado por el paro cívico nacional, refuerza su valor como símbolo de resiliencia y esfuerzo colectivo. La locomotora no solo representa la historia ferroviaria, sino también la capacidad de la comunidad para superar adversidades y honrar su patrimonio.

Valor Estético.
La locomotora "Pacífico 46 / 69, Norte 1ª / 27." posee un valor estético que trasciende su función utilitaria. Aunque su diseño fue concebido principalmente para fines prácticos, su forma y proporciones reflejan una estética industrial propia de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX. La configuración 4-8-0 (Doceruedas), con su carretillo delantero directriz (bogie), cuatro ejes de tracción y cabina de conducción, presenta un equilibrio visual que combina robustez y elegancia. Los principales componentes de la locomotora están presentes creando una silueta reconocible y emblemática, se destacan entre estos: la casilla, la caldera con su domo, los cilindros, las ruedas motrices y la

chimenea y el Tender enganchado atrás. La locomotora mantiene una presencia imponente que evoca la era dorada del ferrocarril. Su estética no solo se deriva de su forma, sino también de las huellas del tiempo, como los remaches visibles, las marcas de uso y las transformaciones que ha experimentado, las cuales añaden una capa de autenticidad y carácter histórico. La locomotora, al estar elevada junto con su tender sobre un pedestal de concreto, se convierte en un elemento escultórico dentro del paisaje urbano. Su emplazamiento y su relación con el entorno la transforman en un hito visual que atrae la atención y genera una conexión emocional con quienes la observan. Este valor estético no solo reside en su diseño original, sino también en su capacidad para evocar nostalgia y admiración por una época pasada.

Valor Simbólico.

La locomotora "Pacífico 46 / 69 Norte 1ª / 27" tiene un profundo valor simbólico que trasciende su función como medio de transporte. Representa una era de progreso y modernización en Colombia, encarnando los esfuerzos del país por integrar regiones y conectar comunidades a través del ferrocarril. Su historia está íntimamente ligada a los *Ferrocarriles Nacionales de Colombia*, una institución que jugó un papel crucial en el desarrollo económico, social y cultural del país durante la primera mitad del siglo XX. Los Ferrocarriles Nacionales de Colombia no solo fueron una infraestructura de transporte, sino también un símbolo de unidad nacional. Facilitaron el comercio, el transporte de pasajeros y el intercambio cultural entre regiones, contribuyendo a la consolidación de una identidad nacional. La locomotora, como parte de este sistema, representa el esfuerzo colectivo por superar las barreras geográficas y construir un país más conectado. Su diseño, adaptado a la topografía colombiana, refleja la capacidad de innovación y adaptación que caracterizó a los Ferrocarriles Nacionales. Además, la locomotora es un símbolo de resiliencia y perseverancia. Su erección como monumento en Barrancabermeja en 1977, en medio del paro cívico nacional, es un testimonio de la capacidad de la comunidad para superar adversidades y honrar su patrimonio. La locomotora no solo representa la historia ferroviaria, sino también la lucha y el esfuerzo de quienes trabajaron en su construcción y mantenimiento. Su presencia en el espacio público, aunque en un entorno deteriorado, sigue siendo un recordatorio de la importancia del ferrocarril en la historia del país y de la necesidad de preservar este legado para las futuras generaciones. Para la comunidad de Barrancabermeja y para Colombia en general, las locomotoras de vapor son íconos de memoria colectiva. Evocan emociones de nostalgia, orgullo y esperanza, conectando a las generaciones actuales con un pasado de progreso y desarrollo.

Significación Cultural.

La locomotora "Pacífico 46 / 69, Norte 1ª / 27" es un bien de interés cultural de carácter nacional que posee valores históricos, estéticos, tecnológicos y simbólicos. Su antigüedad, autoría y diseño la convierten en un testimonio importante de la ingeniería ferroviaria colombiana. Aunque su estado de conservación es regular y su entorno presenta desafíos, su significación cultural radica en su capacidad para conectar a la comunidad con su pasado y su identidad. Su preservación y puesta en valor son esenciales para mantener viva la memoria del ferrocarril en Colombia y para fomentar el turismo y el desarrollo cultural en Barrancabermeja.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "CENTRALES 128 / GIRARDOT 72. PORTER BELL & CO. 8137/1948. TIPO 4-8-2 MONTAÑA" UBICADA EN LA CIUDAD DE NEIVA, HUILA.



Fotografía 2. Centrales # 125 Fuente: Catálogo de Fotografías de Ferrocarriles Del Mundo - Restoration & Archiving Trust.[1]



Fotografía 8: Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora "Centrales 128 / Girardot 72" fue fabricada en 1948 por la empresa estadounidense Porter Bell & Co., en un momento histórico crucial para el desarrollo ferroviario en Colombia. Este año marca el final de una era de expansión y modernización del sistema ferroviario nacional, impulsada por el gobierno colombiano como parte de un esfuerzo por integrar las regiones del país y fomentar el desarrollo económico. La locomotora es, por tanto, un testimonio tangible de un período en el que el ferrocarril era el principal medio de transporte de carga y pasajeros, conectando ciudades y facilitando el comercio entre regiones. Su antigüedad, cercana a los 77 años, la sitúa como

[1] "Catálogo de Fotografías de Ferrocarriles Del Mundo - Restoration & Archiving Trust." https://www.gwrarchive.org/scripts/imgdisplay.php

una de las últimas locomotoras de vapor adquiridas por Ferrocarriles Nacionales de Colombia antes de la llegada de las locomotoras diésel en la década de 1950. Este hecho la convierte en un documento histórico que permite reconstruir no sólo la evolución tecnológica del ferrocarril en Colombia, sino también los cambios sociales y económicos asociados a este medio de transporte. La locomotora es, en este sentido, un símbolo de la transición entre la era del vapor y la era diésel, un período que marcó el declive del ferrocarril como principal medio de transporte en el país.

2. Autoría.

La locomotora fue diseñada por el ingeniero inglés P.C. Dewhurst, una figura destacada en la ingeniería ferroviaria colombiana. Dewhurst no solo fue responsable de diseñar locomotoras adaptadas a las condiciones geográficas y técnicas del país, como la trocha angosta y las pendientes pronunciadas, sino que, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. Esta autoría le confiere un valor adicional, ya que representa la colaboración entre tecnología internacional y adaptación local, un aspecto clave en la historia del ferrocarril en Colombia. La fabricación de la locomotora por parte de la compañía Norteamericana Porter Bell & Co., reconocida a nivel internacional, refuerza su valor como testimonio de la transferencia tecnológica y de las relaciones internacionales que caracterizaron el desarrollo industrial del país en el siglo XX.

3. Autenticidad.

La locomotora conserva gran parte de su estructura original; sin embargo, la ausencia de algunos elementos representativos en la imagen de la locomotora como: como la campana, el farol, el silbato, las placas de numeración y las láminas de recubrimiento de protección de la caldera y de elementos mecánicos de los sistemas de transmisión de movimiento, suspensión y frenos, junto a modificaciones inadecuadas que distorsionan su imagen como la instalación de rejas en ventanas y puertas y una barredera falsa sobre la original, no logran afectar su configuración básica ni ocultar su esencia histórica. Por el contrario, las modificaciones en el tender para transformarlo en una cocina, cortando una de las paredes exteriores y eliminando las divisiones interiores y agregándole un techo, además de desligarlo de su posición natural detrás de la locomotora, lo han afectado de manera grave por lo que debe ser intervenido prioritariamente para recuperar su esencia. La autenticidad de la locomotora también se refleja en su capacidad para transmitir la tecnología y los conocimientos de la época. Su diseño, adaptado a las condiciones locales, y su configuración 4-8-2, conocida como “Montaña”, son testimonio de la capacidad de innovación y adaptación de los ingenieros y técnicos que trabajaron en el desarrollo del ferrocarril en Colombia. La locomotora es, por tanto, un testimonio legible de su época y función, que permite apreciar la complejidad técnica y la calidad del diseño.

4. Constitución del bien.

La locomotora está construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de la época, como el uso de acero forjado y remaches para la unión de piezas. Los materiales y técnicas constructivas utilizados en su fabricación no solo respondían a necesidades funcionales, sino que también reflejaban el conocimiento técnico y la capacidad industrial de principios del siglo XX. Esta combinación de funcionalidad y calidad constructiva le otorga un valor tecnológico significativo, convirtiéndola en un testimonio material de la ingeniería ferroviaria de la época. Su configuración 4-8-2, conocida como “Montaña”, incluye un carretillo delantero de cuatro ruedas, cuatro ejes de tracción con ocho ruedas y un carretillo trasero de dos ruedas. Estos elementos, junto con la caldera, la caja de humos y la cabina, se conservan en buen estado, lo que permite apreciar la complejidad técnica de su diseño. Aunque algunos componentes han sido modificados o sustituidos, la estructura general del bien sigue manteniendo su carácter.

5. Forma.

La forma de la locomotora responde a su función utilitaria, pero también refleja un diseño estético y técnico avanzado para su época. Sus proporciones equilibradas, la disposición de los elementos mecánicos y la combinación de colores (negro con acentos en rojo y amarillo), le confieren una presencia imponente y reconocible. La locomotora forma parte de un conjunto patrimonial que incluye la antigua estación de ferrocarril de Neiva, lo que refuerza su valor cultural. La forma de la locomotora también refleja las tendencias técnicas y de diseño de la época. Su configuración 4-8-2,

conocida como "Montaña", fue diseñada específicamente para enfrentar los desafíos de las vías colombianas, como las pendientes pronunciadas y las curvas cerradas. Este diseño no sólo era funcional, sino que también reflejaba un alto nivel de ingeniería y atención al detalle.

6. Estado de conservación.
La locomotora presenta algunos signos de deterioro, como decoloración, corrosión puntual y crecimiento de agentes bióticos en áreas bajas. Las intervenciones realizadas, como el repinte y la instalación de pisos metálicos, han contribuido a su preservación. Sin embargo, el tender ha sufrido modificaciones significativas, incluyendo su transformación en cocina, lo que ha alterado su estructura original. A pesar de estas intervenciones, la locomotora sigue siendo un testimonio legible de su época y función.

7. Contexto ambiental.
La locomotora está ubicada en el centro de Neiva, junto a la antigua estación de ferrocarril, un espacio que ha sido testigo del desarrollo urbano de la ciudad. Su emplazamiento en un área de alto tránsito peatonal y vehicular la convierte en un punto de referencia dentro del paisaje urbano. Sin embargo, el entorno inmediato presenta desafíos, como la percepción de inseguridad y el abandono de algunos espacios públicos, lo que afecta su integración con el ambiente circundante. La locomotora está expuesta a condiciones ambientales adversas, como humedad, lluvias y contaminación, que aceleran su deterioro. Aunque su ubicación en un espacio público le otorga visibilidad, el contexto ambiental requiere medidas de protección y mantenimiento para garantizar su preservación. La implementación de estrategias de conservación preventiva, como tratamientos anticorrosivos, sería fundamental para mitigar los efectos del entorno y prolongar su vida útil

8. Contexto urbano.
La locomotora se inserta en un sector urbano consolidado, caracterizado por la presencia de edificaciones históricas, comercios y espacios públicos como el Parque Andino. Su ubicación frente a la estación de ferrocarril y cerca de vías principales como la carrera 15 y la calle octava la conecta con la estructura urbana de Neiva. No obstante, la falta de apropiación por parte de la comunidad y la ausencia de actividades culturales en el área limitan su potencial como elemento dinamizador del espacio urbano. El parque Andino, que conecta el conjunto férreo con el centro de la ciudad, aunque en el pasado ha tenido relevancia como espacio cultural y turístico, presenta problemas de inseguridad y abandono, lo que limita su capacidad para atraer visitantes y generar apropiación social. De igual manera los espacios contiguos a las antiguas bodegas y el tramo final de la vía, que alguna vez fueron un centro de actividad económica y social, han perdido su función original y se han convertido en espacios residuales.

9. Contexto físico.
El contexto físico de la locomotora refleja los cambios que ha experimentado el paisaje urbano de Neiva en las últimas décadas. La antigua estación de ferrocarril, por su función inicial fue un centro de actividad económica y social importante para la ciudad, después transformada en sede cultural del municipio mantuvo su importancia. Actualmente a pesar de su reciente mantenimiento su uso es aún incierto por la terminación del comodato entre el municipio y el Invias. En cuanto a la locomotora esta se encuentra montada sobre rieles junto a la estación manteniendo una relación física directa con esta y las vías férreas que conectaban Neiva con otras regiones del país. Esta conexión con el contexto físico refuerza su valor como testimonio de la historia ferroviaria, ya que su ubicación actual está vinculada a su función original como medio de transporte. Sin embargo, la presencia de un restaurante y sus adecuaciones entre las que se encuentran cerramientos que impiden la visibilidad y de pisos que superan el nivel de la vía, no contribuyen a la apropiación de la comunidad. La locomotora contribuye a la conformación del sitio histórico de la estación de ferrocarril, un lugar emblemático para la memoria colectiva de Neiva. Su relación con la vía férrea y los espacios públicos cercanos, como el Parque Andino, debe reforzar su valor como testimonio del desarrollo ferroviario en la región.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora no solo es un objeto histórico, sino también un símbolo que conecta a la comunidad de Neiva con su pasado ferroviario. Su presencia en el espacio público, frente a la antigua estación de ferrocarril, la convierte en un punto de referencia para la memoria colectiva de la ciudad. Sin embargo, su ubicación en un área que ha perdido parte de su dinamismo social y económico plantea desafíos para su apropiación por parte de las nuevas generaciones. La representatividad sociocultural de la locomotora también se manifiesta en su capacidad para generar emociones y vínculos afectivos entre quienes la observan. Para muchos habitantes de Neiva, especialmente aquellos que vivieron la época de auge del ferrocarril, la locomotora es un recordatorio de historias personales y familiares vinculadas a los viajes en tren, el transporte de mercancías y el desarrollo económico de la región.

VALORES PATRIMONIALES.

Valor histórico.
La locomotora "Centrales 128" es un testimonio clave para reconstruir la historia del ferrocarril en Colombia. Su diseño, adaptado a las condiciones locales, y su uso en las líneas Girardot-Tolima-Huila reflejan los esfuerzos por modernizar el sistema ferroviario nacional en la década de 1940. Este período fue crucial para el desarrollo económico y social del país, ya que el ferrocarril permitió la integración de regiones aisladas y facilitó el transporte de productos agrícolas e industriales. Además, la locomotora es un documento vivo de la ingeniería ferroviaria colombiana. Diseñada por el ingeniero Paul C. Dewhurst con una configuración 4-8-2, conocida como "Montaña", fue diseñada específicamente para enfrentar los desafíos de las vías colombianas, como las pendientes pronunciadas y las curvas cerradas. Este diseño no sólo era funcional, sino que también reflejaba un alto nivel de innovación técnica. La locomotora es, por tanto, un testimonio de la capacidad de adaptación y creatividad de los ingenieros y técnicos que trabajaron en el desarrollo del ferrocarril en Colombia.

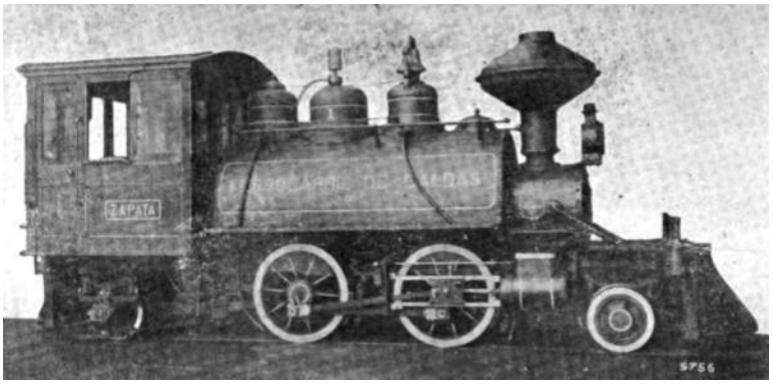
Valor estético.
Aunque la locomotora es un bien utilitario, su diseño combina funcionalidad y estética de manera notable. Sus proporciones equilibradas, la disposición de los elementos mecánicos le confieren una presencia imponente y reconocible. La locomotora no solo era una máquina eficiente, sino también un objeto que reflejaba el orgullo y la dedicación de quienes la diseñaron y operaron. La estética de la locomotora también se relaciona con su contexto histórico y cultural. En una época en la que el ferrocarril era símbolo de modernidad y progreso, las locomotoras no solo cumplían una función práctica, sino que también eran elementos visuales que representaban el avance tecnológico. La "Centrales 128" es, por tanto, un testimonio de cómo el diseño industrial puede ser una expresión de valores culturales y sociales. A pesar de presentar deterioro, haber perdido muchas de sus partes y haber tenido modificaciones y agregados inadecuados, la locomotora conserva gran parte de su estructura original, lo que permite apreciar su diseño y proporciones. La mayor parte de las alteraciones, son reversibles y resaltan la necesidad de una restauración adecuada para preservar su integridad visual.

Valor simbólico.
La locomotora simboliza el progreso y la modernización del país en el siglo XX. Es un ícono del patrimonio industrial y ferroviario, que evoca emociones y recuerdos ligados a la memoria colectiva. Su preservación es fundamental para mantener viva la identidad cultural de las comunidades vinculadas al ferrocarril. El valor simbólico de la locomotora también se manifiesta en su capacidad para conectar a las personas con su pasado. Para muchos colombianos, especialmente aquellos que vivieron la época de auge del ferrocarril, la locomotora es un recordatorio de historias personales y familiares vinculadas a los viajes en tren, el transporte de mercancías y el desarrollo económico de la región. Este valor simbólico se extiende a nivel nacional, ya que la locomotora es parte de un conjunto más amplio de bienes ferroviarios que representan el esfuerzo colectivo por construir un país conectado y moderno.

Significación Cultural.
La locomotora "Centrales 128 / Girardot 72. Porter Bell & Co. 8137/1948. Tipo 4-8-2 Montaña" es un bien patrimonial de gran significación cultural. Su valor histórico, estético y simbólico la convierte en un testimonio indispensable para

comprender el desarrollo ferroviario en Colombia y su impacto en el progreso regional. Como parte de un conjunto más amplio de locomotoras de vapor declaradas Bienes de Interés Cultural, la “Centrales 128” representa no solo un avance tecnológico, sino también un esfuerzo colectivo por construir un país conectado y moderno. Su presencia en Neiva, frente a la antigua estación de ferrocarril, la convierte en un punto de referencia para la memoria colectiva de la ciudad. Sin embargo, su integración con el entorno y su apropiación por parte de las nuevas generaciones requieren de esfuerzos continuos para asegurar su preservación y valoración. La locomotora es un símbolo vivo de la memoria y la identidad de un país que avanzó sobre rieles, y su conservación es fundamental para mantener viva la historia y la cultura ferroviaria de Colombia.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "CALDAS 1 / LA ZAPATA / LA PICHINGA. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. 42964/1916. TIPO 2-4-2 COLUMBIA. UBICADA EN MANIZALES, CALDAS EN LA GLORIETA CERCANA A LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL.



Fotografía 93[2]. Locomotora "Zapata". Fuente Anales de Ingeniería 1917



Fotografía 10: Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora "Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga" fue fabricada por la Baldwin Locomotive Works en 1916 para el Ferrocarril de Caldas. Entró en servicio como parte del esfuerzo por ampliar y mejorar la red ferroviaria en el departamento. Fue la primera locomotora del Ferrocarril de Caldas, por lo que se le asignó el número 1. En su entrada inicial, se destacó por ser una locomotora de 17 toneladas, acompañada de un carro de pasajeros de segunda clase y varios carros de carga. Esta flota fue esencial para el transporte de mercancías y personas, contribuyendo significativamente al desarrollo económico y social de la región. Fabricada en una época en la que el ferrocarril era el principal medio de transporte en Colombia, especialmente en regiones montañosas como Caldas, donde, junto a los cables aéreos, constituía la mejor solución para el transporte. Su construcción coincide con un momento crucial en la historia del país, cuando se buscaba modernizar la infraestructura de transporte para impulsar el desarrollo económico y social. La locomotora es un testimonio material de la era dorada del ferrocarril, un período en el que las locomotoras a vapor representaban el avance tecnológico y la conexión entre regiones aisladas. Su longevidad, de más de un siglo, la convierte en un símbolo de resistencia y adaptación, ya que ha sobrevivido a los cambios tecnológicos y a la desaparición de gran parte de la red ferroviaria colombiana.

[2] Sociedad Colombiana de Ingenieros, "Anales De Ingenieria." P.

2. Autoría.
La locomotora fue fabricada por la Baldwin Locomotive Works, una empresa estadounidense con sede en Filadelfia, reconocida mundialmente por su innovación en la fabricación de locomotoras a vapor. Fundada en 1831, Baldwin fue una de las compañías más importantes en la industria ferroviaria durante los siglos XIX y XX, y sus diseños se exportaron a todo el mundo. La participación de esta empresa en la historia ferroviaria colombiana es un testimonio de la influencia internacional en el desarrollo tecnológico del país. La locomotora "Caldas 1" es un ejemplo de la calidad y el ingenio de Baldwin, cuyas máquinas se caracterizaban por su robustez y eficiencia. Las placas de fabricación que aún se conservan en la locomotora, con la inscripción "THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, PHILADELPHIA, 42964. U.S.A. MARCH 1916", son un recordatorio de su origen y de la conexión entre Colombia y la industria ferroviaria global. Además, lleva el nombre del gerente del Ferrocarril de la Sabana, Felipe Zapata, quien en 1912 realizó el estudio para los ferrocarriles de Girardot y Caldas, lo que refuerza su valor histórico y su vínculo con figuras clave en el desarrollo ferroviario del país.

3. Autenticidad.
La locomotora conserva la mayor parte de sus componentes, y sus transformaciones a lo largo del tiempo son identificables. Aunque ha sufrido algunas intervenciones, como la pérdida del silbato y partes del tablero de control, la mayoría de sus componentes originales se mantienen intactos. La caldera, el tanque tipo silla, los cilindros de "teja", la barredera, la chimenea con chispero para el uso con carbón, junto al sistema de transmisión, son elementos que permiten apreciar su configuración original. Las transformaciones y alteraciones, como la pintura y el mantenimiento realizado a lo largo de los años, no desvirtúan su carácter histórico, sino que son testimonio de su evolución y uso continuo.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Su estructura combina láminas de acero remachadas, componentes fundidos y piezas mecanizadas, características de la fabricación industrial de la época. Su estructura está compuesta por un bastidor que recibe la caldera y la cabina, y las conecta con el carretillo delantero de dos ruedas, dos ejes de tracción con cuatro ruedas y un eje trasero de dos ruedas, lo que le confiere un equilibrio y una maniobrabilidad que eran esenciales para su funcionamiento en vías estrechas y sinuosas. El uso de estos materiales refleja el avance tecnológico de la industria ferroviaria y su adaptación a las necesidades de transporte en terrenos montañosos como los de Colombia. La presencia del tanque tipo silla, que rodea la caldera, es un elemento distintivo de este tipo de locomotoras, que permitía aumentar la capacidad de agua sin comprometer la estabilidad ni agregar un tender. Conserva gran parte de sus elementos más representativos, como los areneros de cielo con sus tuberías, el farol, la barredera, el dinamo, las placas de identificación de fábrica y de numeración, lo que la convierte en una de las locomotoras colombianas con mayor cantidad de componentes originales.

5. Forma.
La locomotora "Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga" es un ejemplo de diseño utilitario con detalles que muestran la coherencia entre forma y función propias de la ingenieria mecánica ferroviaria. La locomotora tipo 2-4-2, conocida como "Columbia", fue diseñada para ser ligera y maniobrable, lo que la hacía ideal para la construcción de vías con curvas y pendientes pronunciadas y maniobras de patio. Conserva la estructura original del bastidor, la cabina, y la caldera, sistema de transmisión de movimiento, y los sistemas de frenos y suspensión. Los detalles de identificación, como las inscripciones en los costados del tanque y las placas de fabricación, añaden un valor estético a la máquina. La conservación de los colores originales, con predominio del negro y acentos en rojo y amarillo, contribuye a su identificación visual.

6. Estado de conservación.
La locomotora muestra signos de deterioro que requieren atención inmediata. Presenta corrosión en varias zonas, especialmente en las partes inferiores y en los sistemas de rodamientos, así como pérdida de pintura en áreas

expuestas. Algunos componentes menores, como el silbato y partes del tablero de control, han desaparecido, y el interior de la cabina muestra signos de abandono, con pérdida del machimbrado del techo y del piso. A pesar de estos problemas, la mayoría de sus elementos estructurales y mecánicos se mantienen intactos, lo que permite apreciar su configuración original.

7. Contexto ambiental.
La locomotora está localizada en la glorieta autónoma de Manizales, un espacio público de alto tráfico vehicular rodeado de zonas verdes y edificaciones residenciales y universitarias. Su emplazamiento en este lugar, sobre rieles apoyados en una plataforma inclinada que evoca las características de la vía en la que transitó por décadas, le confiere visibilidad, aunque su integración con el entorno podría mejorarse mediante señalización y actividades de divulgación que resalten su importancia histórica y cultural. La glorieta, donde convergen importantes vías, es un punto de referencia en la ciudad, y la presencia de la locomotora contribuye a la memoria del desarrollo ferroviario de la región. Sin embargo, su relación con el entorno inmediato, como la antigua estación de ferrocarril (actualmente parte de la Universidad Autónoma de Manizales), es débil, ya que estas infraestructuras han tenido transformaciones, como la incorporación de cerramientos, o han desaparecido, como es el caso de la vía férrea y su espacio público.

8. Contexto urbano
La glorieta donde se encuentra la locomotora es un punto de convergencia de importantes vías de la ciudad, como la Avenida Marcelino Palacio y la Carrera 26a. Su ubicación en este sector urbano consolidado la convierte en un hito visual y simbólico, aunque su relación con el entorno inmediato (edificaciones y flujo peatonal) es limitada. Sería deseable fortalecer su conexión con la antigua estación de ferrocarril, actualmente parte de la Universidad Autónoma de Manizales, mediante intervenciones que resalten su importancia histórica y cultural.

9. Contexto físico.
La glorieta en la que se encuentra la locomotora, con su diseño donde sobre un montículo circular en piedra se apoya una plataforma inclinada de concreto que soporta los rieles y la locomotora, crea un espacio protagónico para esta, pero su integración con el paisaje urbano podría mejorarse mediante la creación de áreas peatonales y señalización interpretativa que explique su historia y su valor patrimonial. Su relación con la vía férrea y la estación de ferrocarril es simbólica, pues estas infraestructuras han desaparecido o han sido transformadas. Su presencia en este lugar, por su visibilidad, contribuye a la memoria del desarrollo ferroviario de la región y a la identidad cultural de Manizales

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora “Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga” es un símbolo del patrimonio ferroviario y tecnológico de Colombia. Su historia está ligada al desarrollo económico y social de Caldas, en particular para la exportación del café, así como a la memoria colectiva de quienes trabajaron en el ferrocarril o lo utilizaron como medio de transporte. Aunque su valor simbólico es reconocido por los habitantes de Manizales, su preservación como monumento en espacios públicos de Manizales, desde la antigua estación de ferrocarril, pasando por el Parque Olaya Herrera y el Parque del Agua (conocido como el “Parque de la Pichinga”), hasta la glorieta de la Universidad Autónoma, refleja su papel como testimonio vivo de la historia ferroviaria y urbana de la ciudad.

VALORES PATRIMONIALES

1. Valor Histórico.
La locomotora “Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga” es un testimonio clave de la historia ferroviaria de Colombia. Su fabricación en 1916 por Baldwin Locomotive Works, una de las empresas más prestigiosas en la industria ferroviaria mundial, la sitúa en un momento crucial de la historia colombiana, cuando el país buscaba modernizar su infraestructura de transporte para impulsar el desarrollo económico y social. La locomotora fue adquirida por el Ferrocarril de Caldas y su llegada marcó un hito en la expansión de la red ferroviaria en la región. Como la primera locomotora del Ferrocarril de Caldas, fue numerada como “No. 1” y bautizada en honor al ingeniero Felipe Zapata, primer ingeniero a cargo de la obra que trajo los ferrocarriles a Manizales, quien diseñó los trazados de los ferrocarriles

de Girardot y Caldas, y recomendó una extensión hacia Armenia, que luego permitió su comunicación con el Ferrocarril del Pacífico. La locomotora operó en una época en la que el ferrocarril junto a la navegación fluvial por el Magdalena y los cables aéreos eran los principales medios de transporte en Colombia, conectando regiones aisladas y facilitando el comercio, el intercambio cultural y el desarrollo urbano. Su capacidad para transportar pasajeros y carga fue esencial para el crecimiento económico de Caldas, una región caracterizada por su topografía montañosa y su riqueza agrícola. La locomotora no solo facilitó el transporte de productos como el café, sino que también contribuyó a la integración social de comunidades que antes estaban desconectadas.
Esta locomotora es una de los tres tipos Columbia que se conservan en Colombia, lo que la convierte en un documento vivo que contribuye a reconstruir la historia del ferrocarril en Colombia, desde su expansión hasta su declive, y su papel en la integración regional y nacional.

2. Valor Estético.
El valor estético de la locomotora "Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga" radica en su diseño funcional y en los detalles, como la chimenea con chispero y el tanque de agua tipo silla, que rodea la caldera, un elemento distintivo que no solo aumentaba la capacidad de agua sin necesidad de tender, sino que también le daba un perfil aerodinámico y estéticamente armonioso. Su configuración tipo 2-4-2, conocida como "Columbia", permitió que este tipo de locomotoras fueran usadas principalmente en patios y construcción de vías, lo que la convierte en un ejemplo representativo de la ingeniería y el diseño ferroviario de principios del siglo XX. Esta configuración, con un carretillo delantero de dos ruedas, dos ejes de tracción y un carretillo trasero de dos ruedas, le permitía maniobrar con facilidad en vías estrechas y sinuosas, características de la topografía montañosa de Caldas. La conservación de los colores originales, con predominio del negro y acentos en rojo y amarillo, contribuye a su identificación visual. Los remaches que unen las láminas del tanque y la caja de humos, así como los detalles en los cilindros y las válvulas, son elementos que reflejan la estética industrial de la época. Aunque la locomotora es un bien utilitario, su diseño combina funcionalidad y belleza, lo que la convierte en una obra maestra de la ingeniería ferroviaria.

3. Valor simbólico.
La locomotora "Caldas 1" es un símbolo de progreso, modernización y memoria colectiva asociada al transporte ferroviario y, en particular, a la exportación del café en la región. Su presencia constante desde hace más de 80 años en diferentes espacios públicos de Manizales la ha entrelazado con la historia de la ciudad, una urbe que creció y se desarrolló gracias al ferrocarril. La locomotora ha sido testigo de los cambios urbanos y sociales de la ciudad, evocando la era dorada del ferrocarril, un período en el que las locomotoras a vapor representaban el avance tecnológico y la conexión entre regiones aisladas. Para muchas personas, especialmente aquellas que trabajaron en el ferrocarril o lo utilizaron como medio de transporte, la locomotora es un recordatorio de un tiempo en el que el tren era sinónimo de desarrollo y esperanza. Su valor también está ligado a su papel en la identidad cultural de Caldas. Su nombre, que hace referencia al ingeniero Felipe Zapata, figura fundamental en el desarrollo ferroviario del país, quien diseñó los trazados de los ferrocarriles de Girardot y Caldas y recomendó una extensión hacia Armenia, que luego permitió su comunicación con el Ferrocarril del Pacífico. El valor simbólico de esta locomotora no se limita al pasado. También es un recordatorio de la importancia de preservar el patrimonio industrial y cultural para las generaciones futuras. Su presencia en el espacio público invita a reflexionar sobre la relación entre el progreso tecnológico y la conservación de la memoria histórica. Aunque el ferrocarril ya no es el principal medio de transporte en Colombia, la locomotora "La Zapata" o "Pichinga" sigue siendo un símbolo de la capacidad del país para superar desafíos y construir un futuro mejor.

Significación cultural

La locomotora "Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga" es un bien de interés cultural de gran relevancia para Colombia. Su valor histórico, estético y simbólico la convierten en un testimonio único del desarrollo ferroviario y tecnológico del país, así como en un símbolo de la memoria colectiva y la identidad cultural de Caldas. Desde una perspectiva histórica, la locomotora es un documento vivo de la era dorada del ferrocarril en Colombia, un período en el que las locomotoras a vapor representaban el avance tecnológico y la conexión entre regiones aisladas. Su fabricación en

1916 por Baldwin Locomotive Works, su operación en el Ferrocarril de Caldas y su asociación con figuras como el ingeniero Felipe Zapata la convierten en un testimonio clave de la historia ferroviaria y urbana del país. Desde un punto de vista estético, la locomotora es una obra relevante de ingeniería mecánica e industrial que combina funcionalidad y belleza. Su diseño tipo 2-4-2, sus detalles técnicos como la chimenea con chispero y el tanque de agua tipo silla, que rodea la caldera, reflejan la estética industrial de principios de las locomotoras de finales del siglo XIX y principios del siglo XX y maestría técnica con que se construían estas máquinas. Finalmente, su valor simbólico radica en su capacidad para evocar la memoria colectiva y la identidad cultural de quienes vivieron la era del ferrocarril en Colombia. La locomotora es un símbolo de progreso, modernización y esperanza, así como un recordatorio de la importancia de preservar el patrimonio industrial y cultural para las generaciones futuras. La preservación y divulgación de la locomotora “Caldas 1” son fundamentales para garantizar que las generaciones futuras reconozcan y valoren este patrimonio como parte de su historia y su identidad. Su presencia en el espacio público de Manizales no solo contribuye a la memoria del desarrollo ferroviario de la región, sino que también invita a reflexionar sobre la relación entre el progreso tecnológico y la conservación de la memoria histórica. Esta locomotora es un símbolo del patrimonio industrial y ferroviario de Colombia, y su significación cultural radica en su capacidad para conectar a las generaciones actuales con la memoria y la identidad colectiva asociada al ferrocarril y a la exportación de su principal fuente de recursos, como lo fue la exportación de café. Su preservación no solo es un acto de respeto hacia el pasado, sino también una inversión en el futuro, al permitir que las nuevas generaciones comprendan y valoren la historia y el patrimonio del país.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "PACÍFICO 66 / 87. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. 60535/1928. TIPO 4-8-0 DOCERUEDAS" UBICADA EN MANIZALES EN EL PARQUE BOSQUE POPULAR EL PRADO



Fotografía 11. Ferrocarriles Nacionales #66. Fuente: La Segunda Mula de Hierro.



Fotografía 12: Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

Antigüedad.

La locomotora fue fabricada en 1928, en un momento crucial para el desarrollo ferroviario en Colombia. Pertenece a una época en la que el ferrocarril era el principal medio de transporte para conectar regiones y facilitar el comercio. Su diseño tipo 4-8-0, conocido como "Doceruedas", fue especialmente adaptado para las condiciones montañosas del país, lo que la convierte en un ícono de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Su antigüedad no solo la sitúa como un testimonio de la tecnología de la época, sino también como un símbolo de los esfuerzos por modernizar el transporte en Colombia.

Autoría.

La locomotora fue fabricada por Baldwin Locomotive Works, una de las empresas más reconocidas a nivel mundial en la producción de locomotoras de vapor. Fundada en 1831 en Filadelfia, Baldwin fue líder en la fabricación de

locomotoras durante más de un siglo, exportando sus diseños a todo el mundo. Además, su diseño realizado por el ingeniero P.C. Dewhurst, quien tuvo en cuenta las particularidades de las vías colombianas, como la trocha angosta y las pendientes pronunciadas. Dewhurst, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. Esta autoría le confiere un valor adicional, ya que representa la colaboración entre tecnología internacional y adaptación local, un aspecto clave en la historia del ferrocarril en Colombia.

Autenticidad.
A pesar de algunas alteraciones y pérdidas de componentes, como la campana y algunos elementos de control en la cabina, la locomotora conserva su estructura original y la mayoría de sus componentes. Las intervenciones realizadas, como la restitución de faltantes en el ténder no desvirtúan su carácter original. Su estado de conservación permite que sea claramente legible como una locomotora de vapor de principios del siglo XX, lo que refuerza su autenticidad.

Constitución del bien.
Fabricada con materiales como acero y hierro, la locomotora representa las técnicas constructivas y los avances tecnológicos de su época. Conserva la estructura original del bastidor que soportan la cabina, con sus cielorrasos, costados, marcos de ventanas y puertas; la caldera con domo, chimenea y láminas de recubrimiento; los sistemas de transmisión de movimiento, incluyendo carretillos, ruedas motrices, bielas, y los sistemas de suspensión y de frenos, así como gran parte de sus elementos representativos, como el farol, la barredera y los areneros. Estos materiales, técnicas y componentes la convierten en un ejemplo representativo de la construcción de locomotoras de vapor.

Forma.
La configuración 4-8-0, con su carretillo delantero tipo bogie y cuatro ejes de tracción, es un ejemplo de diseño funcional adaptado a las necesidades técnicas de la época. Aunque es un bien utilitario, su forma y proporciones reflejan una estética industrial que combina funcionalidad y diseño. La conservación de colores originales, como el negro de la caldera y los detalles en rojo y amarillo, contribuyen a su valor estético.

Estado de conservación.
A pesar de algunos daños por corrosión y vandalismo, la locomotora mantiene su integridad estructural. Las intervenciones realizadas, como la restitución de faltantes en el ténder y el reemplazo del piso de la cabina, no desvirtúan su imagen y carácter original. Su estado de conservación permite que siga siendo un testimonio tangible de la tecnología ferroviaria de principios del siglo XX.

Contexto ambiental.
La locomotora está emplazada en el Parque Bosque Popular El Prado de Manizales, un espacio que combina zonas verdes, áreas deportivas y recreativas. Su ubicación en este entorno natural refuerza su relación con el paisaje y la comunidad, aunque también la expone a desafíos de conservación, como el vandalismo y el deterioro ambiental.

Contexto urbano.
La locomotora se encuentra en un sector urbano consolidado, cerca de instalaciones deportivas y recreativas. Su presencia en este entorno la convierte en un punto de referencia para la comunidad, aunque su integración en el espacio urbano podría mejorarse mediante proyectos que promuevan su valoración y disfrute.

Contexto físico.
La locomotora está ubicada en una sección de rieles metálicos junto a un ténder y un vagón, lo que refuerza su relación con la historia del ferrocarril. Sin embargo, su emplazamiento en el Parque Bosque Popular El Prado, alejada de las antiguas vías del ferrocarril, la desvincula de la memoria del transporte ferroviario en Colombia. Aunque su integración en este espacio podría fortalecerse mediante proyectos que promuevan su valoración y conservación, su ubicación actual limita su conexión con el contexto histórico y físico en el que operó originalmente.

Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora es un símbolo de la identidad nacional y regional, vinculado a la memoria del transporte ferroviario y su impacto en el desarrollo del país. Su presencia en el Parque Bosque Popular El Prado genera un sentido de pertenencia entre los habitantes, aunque enfrenta desafíos de conservación, como el vandalismo y el deterioro ambiental. Su potencial educativo y turístico podría fortalecer la identidad cultural y generar beneficios económicos para la comunidad.

VALORACIÓN PATRIMONIAL.

Valor histórico.
La locomotora "Pacífico 66 / 87" posee un valor histórico destacado, ya que constituye un testimonio clave para la reconstrucción de la historia ferroviaria de Colombia. Su fabricación en 1928 por Baldwin Locomotive Works, una empresa líder a nivel mundial en la producción de locomotoras, la vincula directamente con un momento crucial en el desarrollo del transporte en el país. El ingeniero P.C. Dewhurst, quien adaptó su diseño para las condiciones locales, jugó un papel fundamental en la modernización del sistema ferroviario colombiano. La locomotora operó en las líneas del Ferrocarril del Pacífico, una de las redes más importantes del país, que conectaba regiones clave para el comercio y el transporte de pasajeros. Su uso en las rutas montañosas de Colombia y su papel en el transporte de mercancías y pasajeros la convierten en un ícono de la ingeniería ferroviaria nacional.

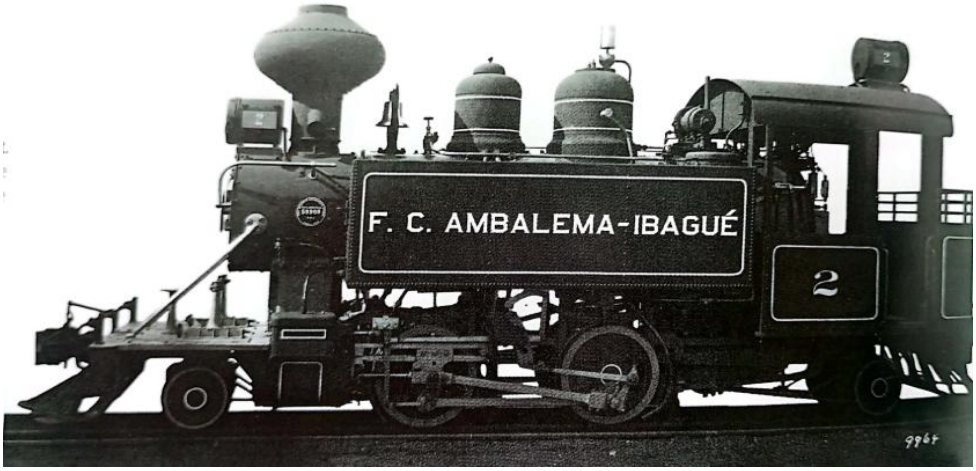
Valor estético.
El valor estético de la locomotora radica en su diseño funcional y su representación de la ingeniería industrial de principios del siglo XX. Aunque es un bien utilitario, su forma y composición reflejan una estética industrial que combina funcionalidad y diseño. La conservación de colores originales, como el negro de la caldera y los detalles en rojo y amarillo, contribuyen a su valor estético. Además, junto a la locomotora la presencia del ténder para carbón que acompaña la locomotora es de los pocos que se conservan en el país ya que la mayoría fueron adaptados a fuel oíl, y el vagón refuerzan su integridad como conjunto, lo que permite apreciar su diseño en su totalidad. La mayoría de sus componentes originales están presentes, lo que la convierte en un ejemplo representativo de la construcción de locomotoras de vapor. El tender para carbón que acompaña la locomotora es de los pocos que se conservan en el país ya que la mayoría fueron adaptados a fuel oíl.

Valor simbólico.
El valor simbólico de la locomotora está ligado a su capacidad para evocar emociones y memorias colectivas relacionadas con el ferrocarril en Colombia. Es un símbolo de la identidad nacional y regional, vinculado a la memoria del transporte ferroviario y su impacto en el desarrollo del país. Su presencia en el Parque Bosque Popular El Prado genera un sentido de pertenencia entre los habitantes, aunque enfrenta desafíos de conservación, como el vandalismo y el deterioro ambiental. La locomotora representa no solo un avance tecnológico, sino también un vínculo emocional con una época en la que el ferrocarril era el principal medio de transporte. Su conservación y puesta en valor podrían fortalecer la identidad cultural y generar beneficios económicos para la comunidad, al tiempo que se preserva un testimonio único de la historia colombiana.

Significación cultural.
La locomotora "Pacífico 66 / 87" reúne valores históricos, estéticos y simbólicos que la convierten en un bien de significación cultural para Colombia. Su diseño adaptado por el ingeniero P.C. Dewhurst para las condiciones locales, la destacan como un testimonio único de la historia tecnológica y social del país. Su operación en las líneas del Ferrocarril del Pacífico la vincula directamente con el desarrollo económico y social de Colombia en la primera mitad del siglo XX. Aunque su emplazamiento actual en el Parque Bosque Popular El Prado la desvincula de las antiguas vías del ferrocarril, su presencia en este espacio ofrece oportunidades para su valoración y disfrute por parte de la comunidad. Su conservación y puesta en valor no solo contribuirán a la salvaguardia del patrimonio ferroviario, sino también al fortalecimiento de la memoria colectiva y el desarrollo sostenible de la comunidad de Manizales. La

locomotora es un símbolo de la identidad nacional y regional, y su preservación es esencial para mantener viva la historia del transporte ferroviario en Colombia.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "AMBALEMA – IBAGUÉ 2. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. 59969/1927. TIPO 2-4-2" UBICADA EN MANIZALES, CALDAS, EN PREDIOS DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA.



Fotografía 43. Fuente: La Segunda Mula[3] [4]



Fotografía 14. Ambalema #2 Actual. Fuente: NVP 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora "Ambalema – Ibagué 2" fue fabricada en 1927 por la Baldwin Locomotive Works, una de las empresas más reconocidas a nivel mundial en la producción de locomotoras a vapor. Este año de fabricación la sitúa en un período clave de la historia colombiana, cuando el país estaba inmerso en la expansión de su red ferroviaria como parte de los esfuerzos por modernizar el transporte y conectar regiones aisladas. Su antigüedad, cercana a los 100 años, la convierte en un testimonio material de una época en la que el ferrocarril era sinónimo de progreso y desarrollo económico. Además, su fabricación coincide con un momento en el que Colombia buscaba integrar sus territorios

[3] Arias de Greiff, *La Segunda Mula de Hierro*.

[4] Copias de alta resolución de esta fotografía están disponibles en el Museo del Ferrocarril de Pensilvania – BLW negativo 09964-1.

mediante infraestructuras que facilitaran el comercio y la movilidad de personas y mercancías, incluyendo vías fluviales, ferrocarriles y cables aéreos.

2. Autoría.
La locomotora fue fabricada por la Baldwin Locomotive Works, una empresa estadounidense fundada en 1831 y que se convirtió en una de las principales fabricantes de locomotoras a vapor en el mundo. Esta empresa no solo aportó tecnología avanzada para la época, sino que también dejó un legado de diseño y funcionalidad que se refleja en la locomotora "Ambalema – Ibagué 2". La participación de Baldwin en la fabricación de esta máquina la vincula directamente con un momento histórico en el que Colombia importaba tecnología extranjera para impulsar su desarrollo industrial. La autoría de la locomotora no solo es un dato técnico, sino que también representa la transferencia de conocimientos y tecnología que caracterizó la industrialización del país.

3. Autenticidad.
La locomotora conserva gran parte de sus componentes originales, lo que le confiere un alto grado de autenticidad. Entre estos elementos se encuentran la estructura de la cabina, la caldera, el domo, la chimenea, el arenero, el farol, la campana, el silbato, el dínamo y las placas de identificación. Las locomotoras tipo Columbia fueron usadas inicialmente en patios y construcción de vías. La Modificación incorporando un tender para Fuel Oíl en lugar de la carbonera en cabina, con el consecuente cambio de la Chimenea eliminando el chispero, evidencia el uso posterior para carga y pasajeros. Aunque ha sufrido algunas intervenciones, como el repinte de ciertas partes, estas modificaciones no alteran significativamente su carácter original. Las transformaciones son claramente legibles y no desvirtúan su esencia como testimonio histórico y tecnológico. La autenticidad de la locomotora radica en su capacidad para mostrar tanto su estado original como las huellas de su uso y adaptación a lo largo del tiempo.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Utiliza acero en su estructura, bastidor, láminas remachadas para la caldera, los tanques de agua y la caja de humos, y componentes mecánicos como bielas, ruedas motrices y sistemas de transmisión de movimiento. Estos elementos reflejan la tecnología de la época y la capacidad de la industria para producir máquinas robustas y funcionales. La constitución del bien también incluye detalles como los tanques de agua laterales, que son característicos de las locomotoras tipo Columbia, y los sistemas de suspensión y frenos, que han resistido el paso del tiempo. La combinación de materiales y técnicas constructivas hace de esta locomotora un ejemplo representativo de la ingeniería ferroviaria de su época. La locomotora conserva elementos clave como la caldera, el domo, la chimenea, el arenero, el farol, la campana, el silbato, el dínamo y el ténder, además de partes funcionales en la casilla, lo que la convierte en una de las locomotoras colombianas con mayor cantidad de componentes originales.

5. Forma.
La locomotora, de tipo Columbia 2-4-2, presenta un diseño utilitario, pero con detalles estéticos que reflejan la importancia de la forma en la ingeniería mecánica ferroviaria. Su estructura está compuesta por un bastidor que recibe la caldera y la cabina, y las conecta con el carretillo delantero de dos ruedas, dos ejes de tracción con cuatro ruedas y un eje trasero de dos ruedas, lo que le da una configuración equilibrada y funcional. Los colores originales, predominantemente negros con detalles que antes eran amarillos y ahora son rojos y blancos, resaltan elementos como los pasamanos, las barras diagonales y los bordes de las ruedas. Las placas de identificación e inscripciones como "THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS" y "FERROCARRILES NACIONALES", añaden un valor estético y documental. La forma de la locomotora no solo responde a necesidades técnicas, sino que también refleja un diseño cuidadosamente pensado para combinar funcionalidad y estética.

6. Estado de conservación.
La locomotora se encuentra en buen estado de conservación, aunque presenta algunos signos de deterioro, como corrosión en zonas específicas (tanques laterales, cabina y ténder) y suciedad acumulada en superficies inferiores. A pesar de estos problemas, la mayoría de sus componentes están completos y en condiciones estables. Se han

realizado intervenciones menores, como el repinte de algunas partes y la instalación de marcos de ventanas y rejas metálicas en las puertas de la cabina, que no afectan significativamente su integridad. Su estado de conservación refleja tanto su resistencia como la necesidad de continuar con labores de mantenimiento y restauración.

7. Contexto ambiental.
La locomotora está emplazada sobre rieles y una placa de concreto en el campus de la Universidad Autónoma de Manizales, que ocupa los espacios públicos y edificaciones de la antigua estación del ferrocarril de Manizales. Este entorno, aunque no reproduce el paisaje ferroviario original, le brinda un contexto seguro y accesible para su exhibición. La presencia de árboles y vegetación en el área limita su visibilidad desde el exterior, pero también contribuye a integrarla en un espacio natural. La locomotora comparte el entorno con otros elementos ferroviarios, como ténder, vagones y la antigua estación de ferrocarril de Manizales, lo que refuerza su valor como parte de un conjunto patrimonial.

8. Contexto urbano.
La locomotora se encuentra en un sector urbano consolidado, cerca de la antigua estación de ferrocarril de Manizales y otros edificios universitarios, y junto a vías urbanas de alto flujo y velocidad. Su emplazamiento en este contexto refuerza su valor como testimonio histórico y cultural, aunque su función original ha sido reemplazada por un uso educativo. La locomotora forma parte de un entorno que combina usos académicos, residenciales y comerciales, lo que la integra en la vida cotidiana de la ciudad. Sin embargo, su ubicación en un campus universitario limita su interacción con el público en general, ya que está principalmente dirigida a la comunidad académica. A pesar de esto, su presencia en este contexto urbano contribuye a mantener viva la memoria del ferrocarril en Manizales.

9. Contexto físico.
La locomotora está asociada a la antigua estación de ferrocarril de Manizales, que ahora forma parte de la Universidad Autónoma de Manizales. Su ubicación en este lugar contribuye a la conformación de un espacio cultural y educativo, aunque su relación con la vía férrea original se ha perdido. La locomotora fue concebida como parte integral de un sistema ferroviario que conectaba regiones y facilitaba el transporte de personas y mercancías. Hoy, su presencia en el campus universitario le otorga un nuevo uso y función, vinculada a la educación y la difusión del patrimonio cultural. Aunque ya no está en funcionamiento, su emplazamiento en un entorno académico garantiza su preservación y permite que siga siendo un referente histórico y cultural.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora “Ambalema – Ibagué 2” es un símbolo del patrimonio ferroviario colombiano y representa la modernización del transporte en el país y, en particular, en la región para la exportación del café. Aunque la población más joven no tiene un alto nivel de apropiación, debido a que estas líneas férreas del eje cafetero dejaron de funcionar desde la década de 1960, los adultos la asocian con nostalgia y recuerdos de la época del ferrocarril. Su preservación en un entorno académico contribuye a la difusión de su valor histórico y cultural, pero también limita su interacción con el público en general. La locomotora es un testimonio de la historia industrial y ferroviaria de Colombia, y su presencia en Manizales refleja la importancia de conservar estos bienes para las generaciones futuras. Su representatividad sociocultural radica en su capacidad para conectar a las personas con la memoria colectiva asociada al ferrocarril y al progreso del país.

VALORACIÓN PATRIMONIAL.

1. Valor Histórico.
La locomotora es un testimonio clave de la historia ferroviaria de Colombia y su relación con la actividad cafetera. Fabricada en 1927 por la compañía inglesa Baldwin Locomotive Works, una de las empresas más reconocidas a nivel mundial en la producción de locomotoras a vapor, esta locomotora hizo parte de los esfuerzos de modernización del sistema ferroviario nacional durante la primera mitad del siglo XX. Su historia refleja no solo la evolución del transporte en Colombia, sino también el impacto de decisiones técnicas y políticas, como la inversión en infraestructura tras la

indemnización por la pérdida de Panamá. Formó parte del Ferrocarril de Ambalema-Ibagué y posteriormente de Ferrocarriles Nacionales. Su continuidad operativa hasta la década de 1950 y su preservación como monumento reflejan su importancia en el desarrollo del transporte y la industrialización del país. Esta locomotora es una de los tres tipos Columbia que se conservan en Colombia, lo que la convierte en un documento vivo que contribuye a reconstruir la historia del ferrocarril en Colombia, desde su expansión hasta su declive, y su papel en la integración regional y nacional.

2. Valor Estético.

La locomotora "Ambalema – Ibagué 2" posee un valor estético que trasciende su función utilitaria. Aunque su diseño fue concebido principalmente para fines prácticos, su forma y proporciones reflejan una estética industrial propia de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX. Su forma y proporciones, características de las locomotoras tipo Columbia usadas principalmente en patios y construcción de vías, la convierten en un ejemplo representativo de la ingeniería y el diseño ferroviario de principios del siglo XX. La Modificación incorporando un tender para Fuel Oíl en lugar de la carbonera en cabina, con el consecuente cambio de la Chimenea eliminando el chispero, evidencia el uso posterior para carga y pasajeros, no altera el valor estético de la locomotora ya que este no solo radica en su apariencia, sino también en la calidad de su construcción y en la manera en que combina funcionalidad y belleza. Los principales componentes de la locomotora están presentes, como la caldera, el domo, la chimenea, el arenero, el farol, la campana, el silbato, el dínamo y el ténder, además de partes funcionales en la casilla, lo que la convierte en una de las locomotoras colombianas con mayor cantidad de componentes originales.

3. Valor Simbólico.

La locomotora "Ambalema – Ibagué 2" representa el esfuerzo colectivo de ingenieros, trabajadores y usuarios del ferrocarril en Colombia. Es un símbolo de progreso y modernización, así como de la memoria colectiva asociada al transporte ferroviario y, en particular, en la región para la exportación del café. Su preservación en Manizales contribuye a mantener viva la identidad cultural y la historia industrial del país, en la que el ferrocarril fue protagonista. Razón por la cual, a pesar del cambio de uso, es importante reforzar su relación con la antigua estación y la extinta vía férrea. El valor simbólico de la locomotora radica en su capacidad para evocar emociones y recuerdos, y para conectar a las personas con un pasado que sigue siendo relevante en el presente.

Significación Cultural.

La locomotora "Ambalema – Ibagué 2" es un bien de interés cultural de orden nacional que encarna valores históricos, tecnológicos y simbólicos. Su antigüedad, autenticidad y estado de conservación la convierten en un testimonio importante de la historia ferroviaria colombiana. Su emplazamiento en la Universidad Autónoma de Manizales refuerza su función educativa y cultural, aunque es necesario reforzar su vínculo de memoria con el antiguo complejo ferroviario, incluyendo la antigua estación, y potenciar su difusión para garantizar su preservación a largo plazo. Esta locomotora es un símbolo del patrimonio industrial y ferroviario de Colombia, y su significación cultural radica en su capacidad para conectar a las generaciones actuales con la memoria y la identidad colectiva asociada al ferrocarril y a la exportación de su principal fuente de recursos, como lo fue la exportación de café. Su preservación no solo es un acto de respeto hacia el pasado, sino también una inversión en el futuro, al permitir que las nuevas generaciones comprendan y valoren la historia y el patrimonio del país

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "RAILWAY CO. 70 / DORADA 14. HAWTHORN LESLIE 3712/1928. TIPO 4-8-0 DOCERUEDAS" UBICADA EN LA DORADA., CALDAS.



Fotografía 56. La Dorada #14. Mariquita 1929. Fuente. Archivo P.C Dewhurst



Fotografía 17. Dorada 70 Actual. Fuente: NVP 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora fue fabricada en 1928 por la empresa inglesa *Hawthorn Leslie*, una compañía con una larga tradición en la construcción de maquinaria ferroviaria y naval, fundada en 1817 en Newcastle upon Tyne, Inglaterra. Su antigüedad, cercana a un siglo, la convierte en un testimonio material de la tecnología y la ingeniería de la época, así como de los procesos de modernización del transporte en Colombia durante la primera mitad del siglo XX. Este aspecto le confiere un valor histórico significativo, ya que representa una etapa crucial en la evolución del sistema ferroviario colombiano, marcada por la importación de tecnología europea para adaptarla a las necesidades locales.

2.Autoría.

La locomotora fue diseñada por el ingeniero *P.C. Dewhurst*, una figura destacada en la historia ferroviaria colombiana. Dewhurst, quien trabajó como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, fue responsable de adaptar las locomotoras de vapor a las condiciones geográficas y técnicas del país,

como las vías de trocha angosta y las pendientes pronunciadas. Su diseño de la locomotora "Doceruedas" (tipo 4-8-0) se convirtió en un estándar para el ferrocarril colombiano, conocido como "Standard Colombia". Dewhurst no solo introdujo mejoras técnicas, como el mecanismo de reverso y el compresor de aire de dos etapas, sino que también optimizó el rendimiento de las locomotoras en terrenos difíciles, lo que permitió una mayor eficiencia en el transporte de carga y pasajeros. Su trabajo fue fundamental para el desarrollo del sistema ferroviario nacional, y esta locomotora es un testimonio de su legado ingenieril. La empresa fabricante, *Hawthorn Leslie*, es reconocida por su contribución a la industria ferroviaria mundial, especialmente en la producción de locomotoras de vapor para mercados internacionales. Esta locomotora es única sobreviviente de la Clase Pacifico que diseñó Dewhurst y una de las dos locomotoras inglesas en buen estado que se conservan. Esta autoría refuerza el valor tecnológico y documental de la locomotora, al ser un ejemplo de la transferencia de conocimiento y tecnología entre Inglaterra y Colombia, así como de la capacidad de adaptación de diseños extranjeros a las particularidades del territorio colombiano.

3. Autenticidad.
A pesar de las transformaciones y alteraciones sufridas a lo largo del tiempo, la locomotora conserva gran parte de su estructura original. Aunque presenta pérdidas de algunos componentes, como la tapa de la caldera y elementos internos de la cabina, su configuración general y materiales originales son claramente identificables. Las intervenciones realizadas, como los repintes y la restitución de algunas láminas, no desvirtúan su carácter original, lo que permite reconocer su autenticidad como bien patrimonial. Esta autenticidad es fundamental para entender su valor como testimonio histórico y tecnológico.

4. Constitución del bien.
La locomotora está construida con materiales y técnicas propias de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX, como el uso de acero en la mayoría de sus partes junto al bronce y cobre en otras. Se Conserva la estructura original del bastidor que soporta la cabina con sus acabados interiores incluyendo sillas marcos de ventanas, y la caldera con su domo chimenea y láminas de recubrimiento, así como gran parte del sistema de transmisión de movimiento, incluyendo carretillos ruedas motrices, bielas y el sistema de frenos. También gran parte de sus elementos representativos como la barredera, farol y pasamanos, y detrás un tender que pertenecía a otra locomotora. Estos materiales y componentes reflejan la tecnología de la época y su adaptación a las necesidades del transporte ferroviario en Colombia. La conservación de estos elementos, a pesar del deterioro, es fundamental para entender su valor tecnológico y su papel en la historia del transporte en el país.

5. Forma.
La locomotora presenta una configuración 4-8-0, conocida como "Standard Colombia" o "Doceruedas", con un diseño utilitario, pero con elementos estéticos característicos y las proporciones equilibradas de sus componentes. Su forma refleja la funcionalidad y la estética industrial de la época, lo que le confiere un valor estético asociado al diseño ingenieril. Aunque es un bien utilitario, su diseño muestra un equilibrio entre la eficiencia técnica y la armonía visual, lo que la convierte en un objeto de interés tanto para ingenieros como para amantes del patrimonio industrial.

6. Estado de conservación.
El estado de conservación de la locomotora es regular, con presencia de suciedad, corrosión y pérdida de algunos componentes. Aunque se han realizado intervenciones menores, como repintes y restituciones parciales, es necesario un plan de conservación integral para evitar su deterioro progresivo. Su estado actual no impide reconocer su valor patrimonial, pero requiere acciones urgentes para su preservación, especialmente en lo que respecta a la protección contra agentes bióticos y la corrosión.

7. Contexto ambiental.
La locomotora se encuentra ubicada en el Parque Ferrocarril de La Dorada, en un entorno que combina elementos naturales, como el río Magdalena, con infraestructuras urbanas. Su emplazamiento actual permite su visibilidad y apreciación por parte de la comunidad, aunque el contexto ambiental presenta desafíos, como la presencia de agentes

bióticos y la falta de mantenimiento adecuado. La cercanía al río Magdalena y a la antigua vía férrea refuerza su conexión con el paisaje y la historia del transporte en la región.

8. Contexto urbano.
La locomotora está insertada en un sector urbano consolidado, cerca de la antigua estación de ferrocarril y vía férrea y en un área con usos mixtos (comercial, residencial y dotacional). Su ubicación en el Parque Ferrocarril la convierte en un punto de referencia histórico y cultural para el municipio, aunque el entorno urbano presenta problemas de inseguridad y deterioro del espacio público. Su presencia en este contexto urbano es fundamental para mantener viva la memoria del ferrocarril en La Dorada.

9. Contexto físico.
La relación de la locomotora con su lugar de emplazamiento es significativa, ya que está asociada a la historia del ferrocarril en La Dorada y su papel en el desarrollo económico y social del municipio. Su ubicación cerca de la vía férrea y la antigua estación refuerza su valor como testimonio del transporte ferroviario en Colombia. Además, su emplazamiento en un espacio público permite que la comunidad interactúe con este patrimonio, aunque es necesario mejorar las condiciones de seguridad y mantenimiento del área.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora tiene un fuerte valor simbólico para la comunidad de La Dorada, ya que representa la memoria colectiva del ferrocarril y su impacto en el desarrollo regional. Aunque su estado de conservación genera nostalgia y preocupación entre los habitantes, sigue siendo un símbolo de identidad y progreso. Su preservación es fundamental para mantener viva la historia ferroviaria del país y para fomentar el sentido de pertenencia entre las nuevas generaciones.

VALORES PATRIMONIALES.

Valor histórico.
La locomotora es un testimonio importante para la reconstrucción de la historia ferroviaria colombiana. Su diseño y fabricación están asociados a procesos de modernización del transporte en el país, así como a la transferencia de tecnología desde Inglaterra. La empresa *Hawthorn Leslie*, con sede en Newcastle upon Tyne, fue una de las principales fabricantes de locomotoras de vapor en el mundo, y su participación en la construcción de esta máquina refleja la importancia del ferrocarril en la conexión de regiones y en el desarrollo económico de Colombia durante la primera mitad del siglo XX. Además, su uso en el Ferrocarril de La Dorada la vincula directamente con el desarrollo económico y social de la región, ya que el ferrocarril fue un eje central para el transporte de mercancías y pasajeros, facilitando el comercio y la integración de comunidades aisladas. El ingeniero inglés *P.C. Dewhurst*, diseñador de esta locomotora, desempeñó un papel crucial en la adaptación de las locomotoras a las condiciones colombianas durante su trabajo en el país. Como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, Dewhurst fue responsable de optimizar el diseño de las locomotoras para las vías de trocha angosta con pendientes pronunciadas características del territorio colombiano. Su trabajo no solo mejoró la eficiencia de las máquinas, sino que también sentó las bases para el desarrollo de un sistema ferroviario más robusto y adaptado a las necesidades del país. Dewhurst es recordado como una figura clave en la historia de la ingeniería ferroviaria en Colombia, y esta locomotora es un testimonio de su legado técnico y su contribución al progreso nacional. Esta locomotora es única sobreviviente de la Clase Pacifico que diseñó Dewhurst y una de las dos locomotoras inglesas en buen estado que se conservan.

Valor estético.
Aunque es un bien utilitario, la locomotora presenta atributos estéticos relacionados con su diseño industrial y su configuración técnica. Las proporciones equilibradas y los detalles constructivos reflejan una estética propia de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Su diseño, aunque funcional, muestra un cuidado en la composición y en la disposición de los elementos, lo que la convierte en un objeto de interés tanto para ingenieros como para amantes

del patrimonio industrial. La locomotora no solo era una máquina eficiente, sino también un símbolo de progreso y modernidad, lo que se refleja en su aspecto imponente y bien proporcionado. La mayoría de sus componentes originales están presentes, lo que la convierte en un ejemplo representativo de la construcción de locomotoras de vapor.

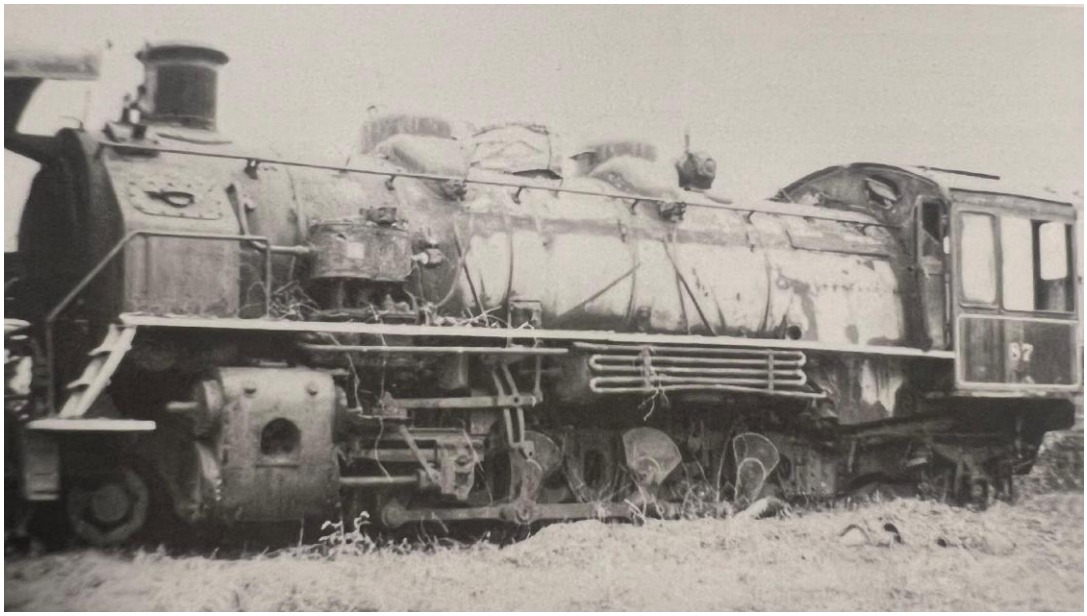
Valor simbólico.

La locomotora representa la memoria colectiva del ferrocarril en Colombia y su impacto en la vida de las comunidades. Su presencia en La Dorada es un recordatorio del esfuerzo conjunto de la comunidad y las instituciones por conservar este patrimonio, así como de la importancia del transporte ferroviario en la historia del país. Para los habitantes de La Dorada, esta locomotora es un símbolo de identidad y progreso, que evoca tiempos de prosperidad y desarrollo económico ligados al ferrocarril. Además, su preservación como monumento en el espacio público permite que las nuevas generaciones conozcan y valoren este patrimonio, fomentando un sentido de pertenencia y orgullo por la historia local. Para la comunidad de la Dorada y para Colombia en general, las locomotoras de vapor son íconos de memoria colectiva. Evocan emociones de nostalgia, orgullo y esperanza, conectando a las generaciones actuales con un pasado de progreso y desarrollo.

Significación Cultural.

La locomotora “Railway Co. 70 / Dorada 14” es un bien de interés cultural que encarna valores históricos, estéticos, tecnológicos y simbólicos. Su preservación es fundamental para mantener viva la memoria del ferrocarril en Colombia y para promover la conciencia patrimonial entre las generaciones actuales y futuras. Es necesario implementar acciones de conservación, intervención y divulgación que permitan integrar este patrimonio a proyectos sociales, turísticos y educativos, garantizando su permanencia como testimonio del progreso ferroviario en el país. La locomotora no solo es un objeto histórico, sino también un símbolo de la capacidad de adaptación y superación de las comunidades colombianas frente a los desafíos geográficos y tecnológicos de su tiempo.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "ANTIOQUIA 87 'ROJAS PINILLA' / 'ANÍBAL JARAMILLO' HENSCHEL 25939/1935. TIPO 2-8-2 MIKADO" UBICADA EN EL ANTIGUO TALLER DE LOS FERROCARRILES EN FLANDES, TOLIMA



Fotografía 68. Fuente: La Segunda Mula[5]



Fotografía 19. Antioquia 87 Actual. Fuente: Elaboración Propia PEMP Locomotoras 2024.

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019 y 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora fue fabricada en 1955 por la empresa alemana Henschel, siendo una de las últimas locomotoras de vapor adquiridas por el Ferrocarril de Antioquia en 1955. Su antigüedad de siete décadas la convierte en un testimonio material de la transición tecnológica en la historia ferroviaria colombiana, marcando el ocaso de la era del vapor y el

[5] Arias de Greiff, *La Segunda Mula de Hierro*.

inicio de la era diésel. Este bien mueble es representativo de una época en la que el ferrocarril era un eje central del transporte y la economía nacional, especialmente en la región antioqueña.

2. Autoría.
La locomotora fue diseñada y fabricada por la renombrada empresa alemana Henschel, con sede en Kassel, reconocida mundialmente por su innovación en ingeniería ferroviaria, Alemania, fue una de las principales proveedoras de locomotoras a nivel mundial, lo que añade valor a su autoría y procedencia.

3. Autenticidad.
Aunque la locomotora ha sufrido un desmantelamiento significativo de sus componentes, conserva elementos clave como la estructura de la caldera, la caja de fuegos, el cañón central y la caja de humos. Estas partes, aunque deterioradas, mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original. Las alteraciones, son testimonio del proceso de decadencia de los ferrocarriles en Colombia y de la falta de protección al patrimonio industrial.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas industriales de la época, destacándose la robustez de su estructura metálica y sus componentes mecánicos. Aunque muchos elementos se han perdido debido al abandono y el saqueo, las partes conservadas, como la coraza de la caldera y secciones del cañón, permiten apreciar su constitución original y la tecnología empleada en su fabricación. Los remaches de unión entre los diferentes componentes de la caldera y los soportes de la caja de humos son testimonio de la calidad de su construcción.

5. Forma.
La locomotora, de tipo 2-8-2 Mikado, presenta una configuración técnica característica de las locomotoras de vapor de mediados del siglo XX. Su diseño utilitario, con proporciones robustas y elementos funcionales como la caldera, la caja de humos y la caja de fuego, refleja una estética industrial que combina funcionalidad y diseño. Se destaca la conservación de las láminas de protección de la tubería de distribución a lado y lado de la caja de humos, que es característica de la Mikado Henshel. Aunque actualmente se encuentra desmontada y sin sus componentes completos, su forma sigue siendo reconocible y representativa de su época, mostrando aspectos interiores que usualmente no son visibles en las locomotoras expuestas, lo que brinda una oportunidad didáctica única.

6. Estado de conservación.
El estado de conservación de la locomotora es crítico, con corrosión generalizada, acumulación de suciedad y pérdida de componentes. Sin embargo, las partes que permanecen, como la caldera y secciones del cañón, mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original. Este estado de deterioro evidencia la falta de mantenimiento y protección, pero también abre oportunidades para su conservación y puesta en valor. La presencia de líquenes, musgo y productos de corrosión en las superficies metálicas subraya la urgencia de intervenciones para su preservación.

7. Contexto ambiental.
La locomotora se encuentra en los antiguos talleres de Flandes, un espacio abandonado que forma parte del paisaje urbano y natural del municipio. Su ubicación cerca del río Magdalena y su relación con la infraestructura ferroviaria histórica la convierten en un elemento clave para entender la conexión entre el transporte fluvial y ferroviario en la región. El entorno, aunque degradado, ofrece potencial para su integración en proyectos de recuperación urbana y cultural, revitalizando el área como un espacio de memoria y desarrollo comunitario.

8. Contexto urbano.
La locomotora se encuentra junto a otras tres locomotoras y cuatro ténderes, en medio de los antiguos talleres de Flandes, directamente en el suelo, sin posibilidades de apreciación por parte de la comunidad. Los talleres están situados en un sector urbano consolidado, rodeado de barrios residenciales y equipamientos comunitarios; sin

embargo, por su tamaño y ubicación, interrumpen la continuidad urbana, segregando los barrios que se ubican entre este y el río Magdalena, lo que crea problemas de seguridad e integración. Aunque el predio está inutilizado, su ubicación estratégica cerca de vías principales y el puente sobre el río Magdalena lo convierten en un espacio con potencial para ser revitalizado como un parque urbano o centro cultural, integrando las locomotoras y ténderes que allí se conservan como elementos centrales.

9. Contexto físico.
La locomotora forma parte de un conjunto relacionado con el desarrollo ferroviario en Colombia. Su ubicación en los talleres de Flandes, que fueron un centro importante de mantenimiento y operación ferroviaria, la vincula directamente con la historia del transporte en el país. Aunque el taller ya no tiene uso activo, su conexión con la vía férrea, el puente ferroviario y el río Magdalena refuerza su valor como testimonio de la integración de modos de transporte en el pasado. Su presencia en este contexto físico resalta su importancia como parte de un sistema que conectó regiones y facilitó el desarrollo económico y social.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
Las locomotoras tienen un alto valor simbólico para la comunidad, especialmente para los antiguos trabajadores ferroviarios y sus familias. Representan un vínculo emocional con la memoria del ferrocarril y su papel en el desarrollo económico y social de Colombia. Aunque actualmente no existe una relación activa entre la comunidad y estos bienes, la locomotora tiene potencial para convertirse en un elemento didáctico y de identidad cultural, fomentando el sentido de pertenencia y la valoración del patrimonio ferroviario. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles de Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

Valores Atribuidos

1. Valor histórico.
Fabricada en 1955 por la compañía alemana Henschel, esta locomotora fue adquirida el mismo año por el Ferrocarril de Antioquia, siendo la última compra de locomotoras de vapor que se dio en el país, representando un periodo de transición tecnológica en la historia ferroviaria colombiana, cuando se pasaba del vapor al Diesel. Su inclusión en el inventario de Arias de Greiff y su declaración como Bien de Interés Cultural en 1998 subrayan su importancia como documento histórico y símbolo del patrimonio industrial. Además, su nombre “Rojas Pinilla” (en honor al entonces presidente Gustavo Rojas Pinilla ya que durante su gobierno se ordenó la compra) y posteriormente “Aníbal Jaramillo” (en honor al conductor que la operó durante años) reflejan su relevancia en la memoria colectiva y su conexión con figuras históricas y culturales del país.

2. Valor estético.
Aunque la locomotora es un bien utilitario, su diseño industrial y sus proporciones robustas tienen un valor estético que refleja la ingeniería de la época. Su integración en un conjunto con otras locomotoras en Flandes aumenta su relevancia como pieza única dentro de un contexto patrimonial más amplio, pudiendo mostrar aspectos inéditos de la famosa Mikado en comparación con otras locomotoras en el país. Se destaca la conservación de las láminas de protección de la tubería de distribución a lado y lado de la caja de humos, que es característica de la Mikado Henshel. Su estado de conservación, aunque crítico, permite apreciar detalles técnicos y estéticos que no son visibles en locomotoras más completas.

3. Valor simbólico.
La locomotora simboliza la transición tecnológica y la decadencia del ferrocarril en Colombia. Si bien las locomotoras a vapor simbolizan el progreso y la modernización del país en el siglo XX y evocan emociones y recuerdos ligados a la memoria colectiva relacionadas con los ferrocarriles en Colombia, por su estado actual este grupo de locomotoras ubicadas en los antiguos talleres de ferrocarril de Flandes, simbolizan sobre todo la decadencia del ferrocarril en Colombia y la falta de protección del patrimonio industrial. Su estado de abandono genera reflexiones sobre la

importancia de preservar la memoria histórica y tecnológica del país. Además, su potencial como elemento didáctico y de identidad cultural la convierte en un símbolo de resistencia y reivindicación del patrimonio ferroviario. Su nombre "Aníbal Jaramillo" evoca la dedicación y el esfuerzo de los trabajadores ferroviarios, mientras que su historia como "Rojas Pinilla" refleja las tensiones políticas de su época. Este valor simbólico la convierte en un testimonio vivo de la historia colombiana.

Significación Cultural

La locomotora "Antioquia 87 'Rojas Pinilla' / 'Aníbal Jaramillo' Henschel 25939/1935. Tipo 2-8-2 Mikado" es un bien mueble de innegable valor histórico, tecnológico y simbólico. Representa un testimonio material de la industrialización colombiana y de los esfuerzos por desarrollar una infraestructura ferroviaria adaptada a las necesidades del país. Su diseño y contexto histórico la convierten en un símbolo del patrimonio ferroviario, mientras que su estado de conservación y ubicación actual reflejan los desafíos de preservar este legado. Su significación cultural radica en su capacidad para conectar el pasado con el presente, fomentando la reflexión sobre la importancia de proteger y valorar el patrimonio industrial como parte de la identidad nacional. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles en Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "NORTE 1ª 7. HAINE SAINT PIERRE. HAINE SAINT PIERRE 1521/1926. TIPO 4-8-0 DOCERUEDAS" UBICADA EN EL ANTIGUO TALLER DE LOS FERROCARRILES EN FLANDES, TOLIMA.



Fotografía 20. Haine Saint Pierre 4-8-0 Norte Primera. Fuente: La Segunda Mula de Hierro 1950[6]



Fotografía 21. Norte 1a 7. Actual. Fuente: NVP 2024

Criterios de Valoración según los Decreto 2358 de 2019 y 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora fue fabricada en 1926 por la empresa belga Haine Saint Pierre, lo que la sitúa en un contexto histórico de modernización del ferrocarril en Colombia durante la década de 1920. Su antigüedad de casi un siglo la convierte en un testimonio material de la industrialización del país y de los esfuerzos por desarrollar una infraestructura ferroviaria adaptada a la topografía colombiana. Este bien mueble es representativo de una época en la que el ferrocarril era un eje central del transporte y la economía nacional.

2. Autoría.

La locomotora fue diseñada por el ingeniero inglés P.C. Dewhurst, quien, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. Su diseño, de configuración 4-8-0, conocido como "Standard Colombia" y popularmente llamado "Doceruedas", fue creado específicamente para satisfacer las necesidades de los ferrocarriles colombianos. Este diseño, que incluye adaptaciones para trocha angosta, pendientes pronunciadas y curvas cerradas, fue reconocido internacionalmente como un avance en ingeniería ferroviaria. La empresa Haine Saint Pierre, fabricante de la

[6] Arias de Greiff, *La Segunda Mula de Hierro*.

locomotora, fue una de las principales proveedoras de material ferroviario en Europa, lo que añade valor a su autoría y procedencia.

3. Autenticidad.
Aunque la locomotora ha sufrido un desmantelamiento de sus componentes hasta quedar reducida a la caldera, caja de fuegos, cañón y caja de humos (esta última con cortes transversales), estas intervenciones forman parte de su historia. Su estado actual, fragmentado y deteriorado, no desvirtúa su carácter original, ya que conserva elementos clave como la estructura de la caldera y sus elementos que la vinculaban al bastidor, como el sillar, las láminas de dilatación y las placas tubulares a ambos lados del cañón central de la caldera. Las alteraciones son testimonio del proceso de decadencia de los ferrocarriles en Colombia y de la falta de protección al patrimonio industrial por parte de sus poseedores.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas industriales de la época, destacándose la masividad de su estructura metálica y componentes mecánicos. Aunque muchos elementos se han perdido debido al abandono y el saqueo, las partes conservadas, como la coraza de la caldera y secciones del cañón, permiten apreciar su constitución original y la tecnología empleada en su fabricación.

5. Forma.
La locomotora, de tipo 4-8-0, presenta una configuración técnica característica de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX. Su diseño utilitario, con proporciones robustas y elementos funcionales como la caldera, la caja de humos y la caja de fuego, además del sillar de apoyo, aún están presentes en las partes que se conservan, reflejando una estética industrial que combina funcionalidad y diseño. Aunque actualmente se encuentra desmontada y sin sus componentes completos, su forma sigue siendo reconocible y representativa de su época, mostrando aspectos interiores que usualmente no son visibles en las locomotoras expuestas, brindando una oportunidad didáctica.

6. Estado de conservación.
El estado de conservación de la locomotora es crítico, con corrosión generalizada, acumulación de suciedad y pérdida de componentes. Sin embargo, las partes que permanecen, como la caldera y secciones del cañón, mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original. Este estado de deterioro evidencia la falta de mantenimiento y protección, pero también abre oportunidades para su conservación y puesta en valor.

7. Contexto ambiental.
La locomotora se encuentra en los antiguos talleres de Flandes, un espacio abandonado que forma parte del paisaje urbano y natural del municipio. Su ubicación cerca del río Magdalena y su relación con la infraestructura ferroviaria histórica la convierten en un elemento clave para entender la conexión entre el transporte fluvial y ferroviario en la región. El entorno, aunque degradado, ofrece potencial para su integración en proyectos de recuperación urbana y cultural. La presencia de líquenes, musgo y productos de corrosión en las superficies metálicas subraya la urgencia de intervenciones para su preservación

8. Contexto urbano.
La locomotora se encuentra junto a otras tres locomotoras y cuatro ténderes, en medio de los antiguos talleres de Flandes, directamente en el suelo, sin posibilidades de apreciación por parte de la comunidad. Es relevante mencionar que dentro de las cuatro locomotoras que se encuentran en este patio está la Norte 1ª 8.1522, Doceruedas de la misma fábrica y perteneciente al mismo pedido, que también se encuentra en el inventario y declaratoria del año 1996. Los talleres están situados en un sector urbano consolidado, rodeado de barrios residenciales y equipamientos comunitarios; sin embargo, por su tamaño y ubicación, interrumpen la continuidad urbana, segregando los barrios que se ubican entre este y el río Magdalena, lo que crea problemas de seguridad e integración. Aunque el predio inutilizado, su ubicación estratégica cerca de vías principales y el puente sobre el río Magdalena lo convierten en un

espacio con potencial para ser revitalizado como un parque urbano o centro cultural, integrando las locomotoras y ténderes que allí se conservan como elementos centrales.

9. Contexto físico.
La locomotora forma parte de un conjunto relacionado con el desarrollo ferroviario en Colombia. Su ubicación en los talleres de Flandes, que fueron un centro importante de mantenimiento y operación ferroviaria, la vincula directamente con la historia del transporte en el país. Aunque el taller ya no tiene uso activo, su conexión con la vía férrea, el puente ferroviario y el río Magdalena refuerza su valor como testimonio de la integración de modos de transporte en el pasado. Su presencia en este contexto físico resalta su importancia como parte de un sistema que conectó regiones y facilitó el desarrollo económico y social

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
Las locomotoras tienen un alto valor simbólico para la comunidad, especialmente para los antiguos trabajadores ferroviarios y sus familias. Representan un vínculo emocional con la memoria del ferrocarril y su papel en el desarrollo económico y social de Colombia. Aunque actualmente no existe una relación activa entre la comunidad y estos bienes, la locomotora tiene potencial para convertirse en un elemento didáctico y de identidad cultural, fomentando el sentido de pertenencia y la valoración del patrimonio ferroviario. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles de Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

VALORES ATRIBUIDOS.

1. Valor histórico.
Fabricada en 1926 por la compañía belga “Forges Usines et Fonderies Haine-Saint-Pierre”, esta locomotora formó parte de los esfuerzos de modernización del sistema ferroviario nacional durante la primera mitad del siglo XX. Fue diseñada por el ingeniero inglés P.C. Dewhurst, quien, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. Su diseño, de configuración 4-8-0, conocido como “Standard Colombia” y popularmente llamado “Doceruedas”, fue creado específicamente para satisfacer las necesidades de los ferrocarriles colombianos. Su inclusión en el inventario de Arias de Greiff y su declaración como Bien de Interés Cultural en 1998 subrayan su importancia como documento histórico y símbolo del patrimonio industrial.

2. Valor estético.
Aunque la locomotora es un bien utilitario, su diseño industrial y sus proporciones robustas tienen un valor estético que refleja la ingeniería de la época. Su integración en un conjunto con otras locomotoras en Flandes aumenta su relevancia como pieza única dentro de un contexto patrimonial más amplio, pudiendo mostrar aspectos inéditos de la famosa “Doceruedas” en comparación con otras de la misma categoría en diferentes lugares del país. Su estado de conservación, aunque crítico, permite apreciar detalles técnicos y estéticos que no son visibles en locomotoras más completas.

3. Valor simbólico.
Si bien las locomotoras a vapor simbolizan el progreso y la modernización del país en el siglo XX y evocan emociones y recuerdos ligados a la memoria colectiva relacionadas con los ferrocarriles en Colombia, por su estado actual este grupo de locomotoras ubicadas en los antiguos talleres de ferrocarril de Flandes, simbolizan sobre todo la decadencia del ferrocarril en Colombia y la falta de protección del patrimonio industrial. Su estado de abandono genera reflexiones sobre la importancia de preservar la memoria histórica y tecnológica del país. Además, su potencial como elemento didáctico y de identidad cultural la convierte en un símbolo de resistencia y reivindicación del patrimonio ferroviario, que puede dar lugar incluso a intervenciones artísticas.

Significación Cultural.

La locomotora "Norte 1ª 7. Haine Saint Pierre 1521/1926. Tipo 4-8-0 Doceruedas" es un bien mueble de innegable valor histórico, tecnológico y simbólico. Representa un testimonio material de la industrialización colombiana y de los esfuerzos por desarrollar una infraestructura ferroviaria adaptada a las necesidades del país. Su diseño, autoría y contexto histórico la convierten en un símbolo del patrimonio ferroviario, mientras que su estado de conservación y ubicación actual reflejan los desafíos de preservar este legado. Su significación cultural radica en su capacidad para conectar el pasado con el presente, fomentando la reflexión sobre la importancia de proteger y valorar el patrimonio industrial como parte de la identidad nacional. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles de Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "DORADA 10 / 11. AMERICAN COOKE. 54478/1914. TIPO 2-6-2 PRAIRIE" UBICADA EN EL ANTIGUO TALLER DE LOS FERROCARRILES EN FLANDES, TOLIMA



Fotografía 22. Ferrocarril de la Dorada #11 Fuente: Alco Historic Photos 1914


Fotografía 23. Dorada 10/11 Actual. Fuente: NVP 2024

Criterios de Valoración según el Decreto 2358 de 2019 y 1080 de 2015

1. Antigüedad.
La locomotora fue fabricada en 1914 por la empresa estadounidense American Cooke, lo que la convierte en una de las locomotoras más antiguas que se conservan en Colombia. Su antigüedad de más de un siglo la sitúa en un contexto histórico de expansión y modernización del ferrocarril en el país durante las primeras décadas del siglo XX. Esta locomotora representa una pieza única de la tecnología anterior a la Primera Guerra Mundial. Su tipo Prairie, aunque no muy común, tuvo un auge en el siglo XIX. Su historia permite explorar aspectos de la historia industrial y cultural tanto del siglo pasado como de la segunda mitad del siglo XIX. Este bien mueble es representativo de una época en la que el ferrocarril era un eje central del transporte y la economía nacional, especialmente para conectar las regiones con el rio Magdalena como es el caso de la línea la Dorada y Ambalema.

2. Autoría.
La locomotora fue diseñada y fabricada por la American Cooke, una de las empresas más importantes en la producción de locomotoras a vapor en Estados Unidos durante el siglo XX. La participación de ALCO en la fabricación de esta locomotora tipo Prairie con configuración 2-6-2, de las que se importaron diez entre 1914 y 1920 añade valor a su autoría y procedencia, destacando su relevancia en la historia ferroviaria mundial.

3. Autenticidad.
Aunque la locomotora ha sufrido un desmantelamiento significativo de sus componentes, conserva elementos clave como la estructura de la caldera, la caja de fuegos, el cañón central y la caja de humos. Estas partes, aunque deterioradas, mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original. Las alteraciones, como la pérdida de componentes y la corrosión, son testimonio del proceso de decadencia de los ferrocarriles en Colombia y de la falta de protección al patrimonio industrial.

4. Constitución del bien.
La locomotora fue construida con materiales y técnicas industriales de la época, destacándose la robustez de su estructura metálica y sus componentes mecánicos. Aunque muchos elementos se han perdido debido al abandono y el saqueo, las partes conservadas, como la coraza de la caldera y secciones del cañón, permiten apreciar su constitución original y la tecnología empleada en su fabricación. Es la única locomotora tipo Prairie que se conserva en el país, lo que aumenta su valor patrimonial.

5. Forma.
La locomotora, de tipo 2-6-2 Prairie, presenta una configuración técnica característica de las locomotoras de vapor de principios del siglo XX. Originalmente diseñada para funcionar con leña, fue modificada posteriormente para utilizar fuel oíl, reflejando una tendencia en la industria ferroviaria de esa época. Su diseño utilitario, con proporciones robustas y los elementos funcionales que se conservan como la caldera, la caja de humos y la caja de fuego, refleja una estética industrial que combina funcionalidad y diseño. Aunque actualmente se encuentra desmontada y sin sus componentes completos, su forma sigue siendo reconocible y representativa de su época, mostrando aspectos interiores que usualmente no son visibles en las locomotoras expuestas, lo que brinda una oportunidad didáctica única. Además, forma parte de un conjunto con otras tres locomotoras y cuatro ténderes en la misma ubicación, lo que aumenta su relevancia como pieza única dentro de un contexto patrimonial más amplio.

6. Estado de conservación.
El estado de conservación de la locomotora es crítico, con corrosión generalizada, acumulación de suciedad y pérdida de componentes. Sin embargo, las partes que permanecen, como la caldera y secciones del cañón, mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original. Este estado de deterioro evidencia la falta de mantenimiento y protección, pero también abre oportunidades para su conservación y puesta en valor. La presencia de líquenes, musgo y productos de corrosión en las superficies metálicas subraya la urgencia de intervenciones para su preservación.

7. Contexto ambiental.
La locomotora se encuentra en los antiguos talleres de Flandes, un espacio abandonado que forma parte del paisaje urbano y natural del municipio. Su ubicación cerca del río Magdalena y su relación con la infraestructura ferroviaria histórica la convierten en un elemento clave para entender la conexión entre el transporte fluvial y ferroviario en la región. El entorno, aunque degradado, ofrece potencial para su integración en proyectos de recuperación urbana y cultural, revitalizando el área como un espacio de memoria y desarrollo comunitario.

8. Contexto urbano.
La locomotora se encuentra junto a otras tres locomotoras y cuatro ténderes, en medio de los antiguos talleres de Flandes, directamente en el suelo, sin posibilidades de apreciación por parte de la comunidad. Los talleres están situados en un sector urbano consolidado, rodeado de barrios residenciales y equipamientos comunitarios; sin embargo, por su tamaño y ubicación, interrumpen la continuidad urbana, segregando los barrios que se ubican entre este y el río Magdalena, lo que crea problemas de seguridad e integración. Aunque el predio está abandonado, su ubicación estratégica cerca de vías principales y el puente sobre el río Magdalena lo convierten en un espacio con potencial para ser revitalizado como un parque urbano o centro cultural, integrando las locomotoras y ténderes que allí se conservan como elementos centrales.

9. Contexto físico.
La locomotora forma parte de un conjunto relacionado con el desarrollo ferroviario en Colombia. Su ubicación en los talleres de Flandes, que fueron un centro importante de mantenimiento y operación ferroviaria, la vincula directamente con la historia del transporte en el país. Aunque el taller ya no tiene uso activo, su conexión con la vía férrea, el puente ferroviario y el río Magdalena refuerza su valor como testimonio de la integración de modos de transporte en el pasado. Su presencia en este contexto físico resalta su importancia como parte de un sistema que conectó regiones y facilitó el desarrollo económico y social.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
Las locomotoras tienen un alto valor simbólico para la comunidad, especialmente para los antiguos trabajadores ferroviarios y sus familias. Representan un vínculo emocional con la memoria del ferrocarril y su papel en el desarrollo económico y social de Colombia. Aunque actualmente no existe una relación activa entre la comunidad y estos bienes, la locomotora tiene potencial para convertirse en un elemento didáctico y de identidad cultural, fomentando el sentido de pertenencia y la valoración del patrimonio ferroviario. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles de Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

VALORES ATRIBUIDOS.

1. Valor histórico.
Fabricada en 1914 por la American Cooke, es la única locomotora tipo Priare que se conserva en el país, esta locomotora representa un periodo crucial en la historia ferroviaria colombiana. Originalmente diseñada para funcionar con leña, fue modificada posteriormente para utilizar fuel oil, reflejando una tendencia en la industria ferroviaria de esa época. Fue adquirida por The Dorada Railway Extension Co. Ltd. y operó en líneas clave como la de Ambalema, facilitando el transporte de mercancías y pasajeros en una época de expansión económica, conectando las regiones con el río Magdalena que fue la principal arteria de transporte para las exportaciones, hasta las primeras décadas del siglo XX. Su inclusión en el inventario de Arias de Greiff y su declaración como Bien de Interés Cultural en 1998 subrayan su importancia como documento histórico y símbolo del patrimonio industrial. Además, su renumeración a lo largo de los años refleja los esfuerzos de organización y modernización de Ferrocarriles Nacionales.

2. Valor estético.
Aunque la locomotora es un bien utilitario, su diseño industrial y sus proporciones robustas tienen un valor estético que refleja la ingeniería de la época. Su integración en un conjunto con otras locomotoras en Flandes aumenta su relevancia como pieza única dentro de un contexto patrimonial más amplio, pudiendo mostrar aspectos inéditos de las locomotoras Tipo Praire en comparación con otras locomotoras en el país. Aunque actualmente se encuentra desmontada y sin sus componentes completos, su forma sigue siendo reconocible y representativa de su época. Su estado de conservación, aunque crítico, permite apreciar detalles técnicos y estéticos que no son visibles en locomotoras más completas.

3. Valor simbólico.
Si bien las locomotoras a vapor simbolizan el progreso y la modernización del país en el siglo XX y evocan emociones y recuerdos ligados a la memoria colectiva relacionadas con los ferrocarriles en Colombia, por su estado actual este grupo de locomotoras ubicadas en los antiguos talleres de ferrocarril de Flandes, simbolizan sobre todo la decadencia del ferrocarril en Colombia y la falta de protección del patrimonio industrial. Su estado de abandono genera reflexiones sobre la importancia de preservar la memoria histórica y tecnológica del país. Además, su potencial como elemento didáctico y de identidad cultural la convierte en un símbolo de resistencia y reivindicación del patrimonio ferroviario. Su historia, desde su adquisición en 1914 hasta su abandono en Flandes, refleja los desafíos y oportunidades del desarrollo ferroviario en Colombia.

Significación Cultural.

La locomotora "Dorada 10 / 11. American Cooke. 54478/1914. Tipo 2-6-2 Prairie" es un bien mueble de innegable valor histórico, tecnológico y simbólico. Representa un testimonio material de la industrialización colombiana y de los esfuerzos por desarrollar una infraestructura ferroviaria adaptada a las necesidades del país. Su diseño y contexto histórico la convierten en un símbolo del patrimonio ferroviario, mientras que su estado de conservación y ubicación actual reflejan los desafíos de preservar este legado. Su significación cultural radica en su capacidad para conectar el pasado con el presente, fomentando la reflexión sobre la importancia de proteger y valorar el patrimonio industrial como parte de la identidad nacional. No solo desde lo técnico, sino como testimonio vivo del proceso de decadencia de los ferrocarriles en Colombia, contribuye a crear conciencia sobre la necesidad de proteger el patrimonio y de las posibilidades futuras de un medio de transporte que aún puede contribuir al desarrollo del país.

VALORACIÓN PATRIMONIAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR "CENTRALES 89 / GIRARDOT 29 / 48. SKODA 4557/1928. TIPO 4-8-0 DOCERUEDAS" UBICADA EN GIRARDOT, CUNDINAMARCA.



Fotografía 23. Skoda Centrales #89. Fuente: La Segunda Mula de Hierro[7]



Fotografía 24. Dorada 10/11 Actual. Fuente: NVP 2024

Criterios de Valoración según los Decretos 2358 de 2019, 1080 de 2015.

1. Antigüedad.

La locomotora "Centrales 89 / Girardot 29 / 48. SKODA 4557/1928. Tipo 4-8-0 Doceruedas" fue fabricada en 1928 por la empresa Škoda en la República Checa, lo que la convierte en un testimonio material de casi un siglo de historia ferroviaria en Colombia. Su antigüedad no solo la sitúa en un período clave de la modernización del transporte en el país, sino que también la vincula con un momento histórico en el que el ferrocarril se consolidó como un motor de desarrollo económico y social. La adquisición de esta locomotora formó parte de un esfuerzo más amplio por modernizar el sistema ferroviario colombiano, utilizando fondos de la indemnización por la pérdida de Panamá. Este contexto histórico le otorga un valor añadido, ya que representa una inversión significativa en infraestructura durante una época de transformación nacional.

[7] Arias de Greiff, *La Segunda Mula de Hierro*. P.226

2. Autoría.
Diseñada por el ingeniero Ingles Paul C. Dewhurst, la locomotora es un ejemplo destacado de la ingeniería ferroviaria de principios del siglo XX. Dewhurst, como director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, jugó un papel clave en la modernización del sistema ferroviario colombiano. También, reconocido por su trabajo en locomotoras adaptadas a la topografía colombiana, adaptó la configuración 4-8-0, conocida como "Doceruedas" o "Standard Colombia", específicamente para satisfacer las necesidades de los ferrocarriles colombianos. Este diseño, que incluye adaptaciones para trocha angosta, pendientes pronunciadas y curvas cerradas, fue reconocido internacionalmente como un avance en ingeniería ferroviaria. La autoría de Dewhurst y la fabricación por Škoda no solo reflejan la innovación técnica de la época, sino que también subrayan la importancia de esta locomotora como un testimonio de la adaptación de la tecnología a las condiciones locales.

3. Autenticidad.
A pesar de las transformaciones y el deterioro que ha sufrido a lo largo del tiempo, la locomotora conserva gran parte de su estructura original, lo que permite apreciar su carácter auténtico como testimonio de la tecnología ferroviaria de principios del siglo XX. Aunque presenta repintes y ha perdido algunos componentes, como el dínamo y la campana, estas alteraciones no desvirtúan su esencia. Las intervenciones realizadas, como los repintes en algunas zonas, son claramente legibles y no afectan significativamente su autenticidad. Sin embargo, el estado actual de la locomotora resalta la necesidad de una restauración adecuada para preservar su integridad y garantizar que las futuras generaciones puedan apreciar su valor histórico y tecnológico.

4. Constitución del Bien.
Fabricada con materiales como acero y hierro y bronce, la locomotora refleja la ingeniería de vanguardia de su época. Su estructura robusta y sus componentes técnicos avanzados, como la caldera, los cilindros y los sistemas de transmisión, fueron diseñados para garantizar durabilidad y eficiencia en condiciones operativas difíciles. Los materiales y técnicas constructivas utilizados en su fabricación no solo respondían a necesidades funcionales, sino que también reflejaban el conocimiento técnico y la capacidad industrial de principios del siglo XX. Esta combinación de funcionalidad y calidad constructiva le otorga un valor tecnológico significativo, convirtiéndola en un testimonio material de la ingeniería ferroviaria de la época. Conserva la estructura original del bastidor que soportan la cabina con sus acabados interiores incluyendo lámina oscilante, cambio de marcha cielorraso y ventanas, también se conserva la caldera con su domo chimenea y láminas de recubrimiento. Se conservan los sistemas de transmisión de movimiento, incluyendo carretillos, ruedas motrices, bielas, sistema de suspensión y de frenos, así como gran parte de sus elementos representativos como la placa de numeración, farol, barredera y areneros. También se conserva el tender que acompañaba la locomotora.

5. Forma.
La locomotora presenta una configuración 4-8-0 (Doceruedas), con un diseño que combina funcionalidad y estética. Su forma imponente y equilibrada, con proporciones que resaltan su carácter industrial, la convierte en un ícono del patrimonio ferroviario. Elementos como la chimenea, el farol, el domo, la barredera y la placa de identificación de Ferrocarriles Nacionales añaden un valor estético adicional, destacando su diseño y su papel como objeto de gran atractivo visual. Aunque su función principal era utilitaria, su forma y diseño reflejan una preocupación por la estética que va más allá de lo meramente funcional, lo que la convierte en un ejemplo destacado de la ingeniería y el diseño industrial de principios del siglo XX.

6. Estado de Conservación.
La locomotora se encuentra con signos evidentes de deterioro debido al paso del tiempo y la falta de mantenimiento. Presenta corrosión en varias zonas, abombamientos en las láminas de la caldera y pérdida de algunos componentes, como el dínamo y la campana. Aunque mantiene su estructura principal, el deterioro acumulado resalta la necesidad de una intervención urgente para evitar su deterioro irreversible. Los repintes y las alteraciones realizadas a lo largo del tiempo, aunque visibles, no desvirtúan su carácter estético, pero subrayan la importancia de una restauración adecuada que preserve su integridad y garantice su conservación a largo plazo.

7. Contexto Ambiental.
Ubicada frente a la antigua estación en la vía férrea muy cerca al puente ferroviario sobre el río Magdalena que conectaba el ferrocarril con la población de Flandes. La locomotora está expuesta a condiciones ambientales adversas, como humedad, lluvias y contaminación, que aceleran su deterioro. Aunque su ubicación en un espacio público le otorga visibilidad, el contexto ambiental requiere medidas de protección y mantenimiento para garantizar su preservación. La implementación de estrategias de conservación preventiva, como cubiertas protectoras o tratamientos anticorrosivos, sería fundamental para mitigar los efectos del entorno y prolongar su vida útil.

8. Contexto Urbano.
La locomotora se encuentra en un área urbana consolidada, cerca de la antigua estación del ferrocarril, la vía férrea y el puente sobre el Magdalena además de varias edificaciones patrimoniales, lo que le agrega valor como parte del conjunto ferroviario. El parque que se desarrolla en el eje de la vía férrea, aunque tiene potencial como espacio cultural y turístico, presenta problemas de inseguridad y abandono, lo que limita su capacidad para atraer visitantes y generar apropiación social. La integración de la locomotora en proyectos de revitalización urbana, que incluyan mejoras en el espacio público y actividades culturales, podría fortalecer su conexión con la comunidad y garantizar su conservación a largo plazo.

9. Contexto Físico.
Montada sobre un promontorio sobre rieles mantiene una relación física directa con la antigua estación de ferrocarril y las vías férreas que conectaban Girardot con otras regiones del país. Esta conexión con el contexto físico refuerza su valor como testimonio de la historia ferroviaria, ya que su ubicación actual está vinculada a su función original como medio de transporte. Sin embargo, el sitio requiere mejoras para su integración al espacio público, como la restauración de los rieles y la implementación de señalización interpretativa que explique su historia y su importancia. Estas acciones no solo mejorarían su valoración, sino que también contribuirían a su conservación y apropiación social.

10. Representatividad y contextualización sociocultural.
La locomotora es un símbolo de la historia ferroviaria de Girardot y Colombia, evocando nostalgia y orgullo entre las comunidades locales. Representa un momento de progreso y modernización, en el que el ferrocarril fue un motor de desarrollo económico y social. Para los habitantes de Girardot, la locomotora es un referente de su historia y desarrollo, vinculado a la antigua estación de ferrocarril y las vías férreas y su relación con el puerto fluvial sobre el Magdalena. Sin embargo, existe una falta de apropiación social y programas que promuevan su valoración, lo que limita su conexión con la comunidad. La implementación de actividades educativas y culturales, que incluyan visitas guiadas, talleres y exposiciones, podría fortalecer su papel como recurso cultural y turístico, generando beneficios económicos y sociales para la región.

Valor Histórico.
La locomotora “Centrales 89 / Girardot 29 / 48.” es un testimonio clave de la historia ferroviaria y la ingeniería colombiana del siglo XX. Fabricada en 1928 por la empresa Škoda en la República Checa, su adquisición formó parte de un esfuerzo de modernización del ferrocarril colombiano, financiado con los recursos obtenidos de la indemnización por la pérdida de Panamá. Este momento histórico refleja un período de transformación económica y tecnológica en el país, en el que el ferrocarril se consolidó como un motor de desarrollo y conectividad regional en conjunto con el Rio Magdalena eje del transporte del país hasta las primeras décadas del siglo XX. Diseñada por el ingeniero Paul C. Dewhurst, la configuración 4-8-0, conocida como “Doceruedas” o “Standard Colombia”, fue específicamente creada para adaptarse a las complejas condiciones topográficas de Colombia, como pendientes pronunciadas y curvas cerradas. Este diseño, reconocido internacionalmente por su innovación y complejidad técnica, convierte a la locomotora en un testimonio de la ingeniería ferroviaria de vanguardia de principios del siglo XX. A lo largo de su historia operativa, la locomotora fue utilizada en la línea ferroviaria que conectaba Girardot, Tolima y Huila, una ruta estratégica para el transporte de mercancías y pasajeros en la región central del país. Su operación contribuyó al

desarrollo económico y social de estas zonas, facilitando el comercio y la movilidad. Sin embargo, con la llegada de las locomotoras diésel en la década de 1950, fue relegada a tareas de maniobras en estaciones y talleres, reflejando los cambios tecnológicos y la transición hacia nuevas formas de transporte ferroviario.

Valor Estético.

Desde el punto de vista estético, la locomotora combina funcionalidad y diseño, con una configuración 4-8-0 que le otorga una apariencia imponente y equilibrada. Su estructura robusta y sus proporciones armoniosas reflejan la ingeniería de vanguardia de principios del siglo XX, mientras que elementos como la chimenea, domo, farol, barredera y la placa de identificación de Ferrocarriles Nacionales añaden un valor estético adicional. Estos detalles no solo cumplían una función práctica, sino que también contribuían a su carácter distintivo, convirtiéndola en un objeto de gran atractivo visual. Fabricada con materiales como acero y hierro, la locomotora refleja la ingeniería de vanguardia de su época, con técnicas constructivas que garantizaban durabilidad y eficiencia. Aunque su función principal era utilitaria, la combinación de formas, proporciones y colores resulta en un objeto de gran atractivo visual, que trasciende su propósito técnico para convertirse en un ícono del patrimonio industrial. A pesar de presentar deterioro, la locomotora conserva gran parte de su estructura original, lo que permite apreciar su diseño y proporciones. Los repintes y las alteraciones, aunque visibles, no desvirtúan su carácter estético, pero resaltan la necesidad de una restauración adecuada para preservar su integridad visual. La pérdida de algunos componentes, como el dínamo y la campana, no afecta significativamente su valor estético, ya que la estructura principal sigue siendo reconocible y representativa de su época. Su presencia cercana a la vía y al puente del ferrocarril sobre el Rio Magdalena, aunque en un entorno que requiere mejoras, refuerza su papel como ícono cultural y patrimonial, atrayendo la atención de visitantes y generando un impacto visual que trasciende su función original.

Valor Simbólico

La locomotora “Centrales 89 / Girardot 29 / 48. SKODA 4557/1928. Tipo 4-8-0 Doceruedas” es un símbolo de la *época dorada del ferrocarril* en Colombia, evocando nostalgia y orgullo entre las comunidades locales. Representa un momento de progreso y modernización, en el que el ferrocarril fue un motor de desarrollo económico y social. Para los habitantes de Girardot y otras regiones, la locomotora es un referente de su historia y desarrollo, vinculado a la antigua estación de ferrocarril y las vías férreas. Su presencia en el espacio público refuerza su papel como ícono cultural y patrimonial. Además, está estrechamente ligada a la identidad ferroviaria de Colombia, representando el trabajo de maquinistas, fogoneros y otros empleados del ferrocarril, oficios que hoy forman parte del patrimonio inmaterial asociado a la locomotora. Su diseño y operación reflejan la adaptación de la tecnología ferroviaria a las condiciones locales, lo que la convierte en un símbolo de la ingeniería y la innovación colombianas. La locomotora también está asociada a prácticas y tradiciones ferroviarias, como los viajes en tren, el transporte de mercancías y la vida en las estaciones. Estas prácticas forman parte de la memoria colectiva y contribuyen a su valor simbólico. Además, representa la memoria de los viajeros que utilizaron el ferrocarril como medio de transporte, creando lazos emocionales y sentimentales con las comunidades locales. Su potencial como recurso turístico y educativo es significativo, ya que podría atraer visitantes interesados en la historia ferroviaria y promover la valoración del patrimonio cultural. Su integración en proyectos turísticos y culturales fortalecería su conexión con la comunidad y generaría beneficios económicos para la región. Además, su uso en programas educativos permitiría difundir la importancia del ferrocarril en la historia de Colombia, fomentando la apropiación social y la conservación del patrimonio.

Significación cultural.

La locomotora “Centrales 89 / Girardot 29 / 48. SKODA 4557/1928. Tipo 4-8-0 Doceruedas” es un *Bien de Interés Cultural* de innegable valor histórico, estético y simbólico. Su antigüedad, autoría, autenticidad y diseño la convierten en un testimonio clave de la historia ferroviaria y la ingeniería colombiana del siglo XX. Aunque su estado de conservación representa desafíos para su preservación y valoración a largo plazo. Su restauración y adecuada integración en proyectos culturales, turísticos y educativos podrían fortalecer su conexión con la comunidad y garantizar su conservación para las generaciones futuras.