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.

Adelantada la valoración individual de las 12 locomotoras priorizadas, presentamos la Valoración patrimonial del Conjunto, según contrato de consultoría 3974-2024, cuyo objeto incluye la elaboración del PEMP en fase de diagnóstico del primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas bien de interés cultural de ámbito nacional, ubicadas en ocho municipios de Colombia.

Las locomotoras de vapor fueron 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, tomando como base la declaratoria y las valoraciones individuales, así como la información levantada en los demás capítulos del diagnóstico, estructurando el presente documento según lo definido en el artículo 2.4.1.2. del Decreto 1080 de 2015 y el artículo 10 del Decreto 2358 de 2019:

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 específico 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 hace hecho énfasis en temas como, los procesos de desarrollo de los ferrocarriles nacionales y la fabricación y adquisición de las locomotoras a vapor con sus de autores, las fábricas donde se hicieron, las líneas de ferrocarril en que operaron las locomotoras y otros valores históricos que se destacan en la reseña histórica del conjunto.

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, los atributos que poseen, su estado de conservación, sus condiciones de montaje y exhibición y su relación con el conjunto de locomotoras y con el patrimonio férreo en general.

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 del conjunto de locomotoras a vapor



1. Antigüedad

El conjunto de locomotoras de vapor que llegaron al país (cerca de 640 según G. Arias de Greiff), lo hicieron entre las últimas décadas del siglo XIX y mediados del siglo XX. En el caso de las 12 que hacen parte de la presente valoración, la más antigua es de 1905 (Doña Helena) y la ultima de 1955 (Antioquia 87), marcando un periodo que refleja la evolución del transporte ferroviario colombiano durante la primera mitad del siglo XX. Esta cronología evidencia tres fases clave: el impulso inicial a las redes regionales (como el Ferrocarril de Caldas y el de La Dorada), la etapa de consolidación e integración nacional liderada por el Estado, a partir de 1922, en un esfuerzo más por modernizar el sistema ferroviario colombiano, utilizando fondos de la indemnización por la pérdida de Panamá y su etapa final con la creación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia en 1954 con la unificación del sistema y el énfasis en la líneas que conectaran el Pacífico con el centro y el Atlántico y la llegada de las ultimas máquinas de vapor en un periodo de transición hacia tecnologías nuevas como la tracción diésel. Estas máquinas fueron importadas en momentos clave de la historia del país: con la expansión de las redes ferroviarias que conectaron regiones aisladas con el rio Magdalena, facilitando el comercio y la movilidad; durante la consolidación del modelo agroexportador, en el auge del café, en una época en la que el ferrocarril era un eje central del transporte y la economía nacional. Las locomotoras son 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 las convierte en documentos históricos que permiten contribuir a la reconstrucción de la historia del transporte ferroviario en Colombia y un símbolo de los esfuerzos por modernizar el transporte en el país. Su antigüedad no solo las sitúa en el corazón del proceso de industrialización del país, sino que también permite una lectura transversal de más de un siglo de historia técnica, política y social. Cada locomotora constituye un testimonio material de una época que introdujo nuevas nociones de tiempo, productividad y conectividad en el territorio nacional.

2. Autoría.

El conjunto está asociado a firmas internacionales norteamericanas y europeas de reconocido prestigio, como Baldwin Locomotive Works, Hudswell Clarke, Porter Bell & Co. American Cooke, ALCO (American Locomotive Company), Haine-Saint-Pierre, Skoda, Hawthorn Leslie y Henshell, lo cual permite reconocer el papel de Colombia como receptora y adaptadora de tecnologías de punta. Estos fabricantes fueron parte del complejo proceso de transferencia tecnológica impulsado por el Estado colombiano para integrar el país al circuito global del comercio y la industria. Igualmente, se destaca la intervención del ingeniero Paul C. Dewhurst, quien adaptó diseños internacionales a la compleja topografía nacional. Estas autorías y diseños combinados reflejan un diálogo entre saberes técnicos globales y necesidades locales, lo que otorga al conjunto un valor tecnológico y cultural excepcional. El encargo, importación y adaptación de estas máquinas estuvo mediado por decisiones estatales, inversiones extranjeras y políticas nacionales de conectividad. En algunos casos, las locomotoras fueron ensambladas o modificadas en talleres locales, lo que refuerza su dimensión híbrida: productos de transferencia tecnológica, pero también adaptaciones al territorio y a las capacidades nacionales.

3. Autenticidad.

Aunque la situación de cada locomotora es particular, estas conservan en su mayoría sus componentes estructurales esenciales: calderas, ruedas motrices, cabinas, sistemas de acoplamiento y mecanismos de propulsión. Las intervenciones a que han estado sometidas para su exhibición o conservación en general han respetado el carácter original, y las transformaciones son generalmente legibles. Algunas han incorporados elementos ajenos a su origen como la “Doña Helena” de Barranquilla o sufrido intervenciones inadecuadas como la “Centrales 128” en Neiva o han sufrido un desmantelamiento significativo de sus componentes, como las que se conservan en el taller de Flandes; sin embargo, todas conservan elementos clave que mantienen su integridad estructural y permiten identificar su tecnología original y en el caso de las de Flandes, 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. Este equilibrio entre conservación y adaptación permite interpretar su autenticidad no solo como integridad física, sino como evolución en el tiempo: de bienes utilitarios a dispositivos de memoria. Incluso el deterioro natural que presentan algunas unidades forma parte de su autenticidad, al evidenciar su vida útil y el paso del tiempo en sus materiales. En resumen, su autenticidad no se limita a su estado físico: también reside en su capacidad para transmitir

un relato histórico veraz, desde su uso como herramientas de producción y transporte hasta su actual rol como vehículos de memoria.

4. Constitución del bien.

Las locomotoras fueron construidas con materiales representativos de la de la revolución industrial: acero remachado, hierro fundido, bronce, cobre, madera, mediante técnicas características de la ingeniería mecánica de su tiempo como la fundición, el forjado, el torneado y el ensamblaje mecánico. Conservan sistemas funcionales complejos como calderas, chimeneas; sistemas de transmisión de movimiento como válvulas, cilindros, bielas, ruedas motrices; sistemas de suspensión y frenos; sistemas eléctricos, depósitos sistemas de distribución de agua y combustibles como tanques o Tenderes, y demás elementos representativos en la cabina o fuera de ella como campanas, silbatos, placas de identificación, faroles, barrederas, areneros etc., muchos de los cuales están expuestos al observador, lo que facilita su lectura como objetos pedagógicos. Las adaptaciones que algunas máquinas recibieron durante su vida útil permiten comprender su evolución funcional y su uso intensivo, lo que las convierte también en documentos de la historia del trabajo y la técnica. Este conjunto es una fuente directa para el estudio del patrimonio tecnológico e industrial, y revela saberes de producción, ensamblaje y mantenimiento mecánico que marcaron un momento crucial de la modernización del país. Su constitución física ofrece una experiencia táctil, visual y volumétrica que no puede ser reemplazada por la representación digital ni documental, incluyendo la condición actual de las locomotoras localizadas en los antiguos talleres de Flandes, donde la perdida de muchas de sus partes permite apreciar detalles técnicos y estéticos que no son visibles en locomotoras más completas.

5. Forma.

Cada locomotora mantiene rasgos formales asociados a su tipo -Seis ruedas acopladas, Mikado, Columbia, Montaña, Praire, Doceruedas- y al tipo de depósitos de agua y combustibles, -tanques de silla o laterales en la maquina o separados como tenderes) y al uso original, lo que facilita su reconocimiento estético y técnico. La forma de las locomotoras responde a una estética funcional determinada por la ingeniería del vapor, pero cargada de simbolismo visual: ruedas expuestas, grandes calderas cilíndricas, chimeneas prominentes, campanas, silbatos, faroles placas de identificación y sistemas mecánicos visibles. La proporción e integración de los componentes generan una silueta icónica, fácilmente reconocible y asociada al poder del vapor y a la fuerza del movimiento mecánico. Estos elementos les confieren una presencia imponente y reconocible, que trasciende su funcionalidad. A través de su forma, el conjunto expresa una idea de modernidad y potencia. A pesar de ser bienes técnicos, existe en ellas una estética industrial que ha sido ampliamente valorada en el patrimonio del siglo XX, estando presente en museos, literatura, cine y arte, convirtiendo a estas piezas en símbolos de una era en que la máquina condensaba el progreso. Su forma comunica, representa y emociona, al conectar con imaginarios de velocidad, distancias, tiempos, integración y viaje. Esta estética, propia del patrimonio industrial, ha sido ampliamente valorizada en museos, literatura y arte, convirtiendo a estas piezas en símbolos de una era en que la máquina condensaba el progreso.

6. Estado de conservación

El estado general del conjunto es variable: algunas locomotoras presentan una mejor conservación y otras evidencian deterioro por factores ambientales, vandalismo o abandono. Sin embargo, todas mantienen su unidad volumétrica, su capacidad de lectura técnica y su potencial de restauración. Algunas han sido intervenidas con repintes inapropiados, transformaciones en el tender o rejas, pero conservan su estructura esencial. El estado de integridad también es variable, desde unas que mantienen la mayor parte de sus componentes como la “Ambalema – Ibagué 2” ubicada en la Universidad Autónoma de Manizales, la “Caldas 1 / La Zapata” en la misma ciudad y la “Amaga 10” de Puerto Berrio, hasta otras que han sufrido un grave desmantelamiento como las de Flandes. Se resalta la urgencia de implementar planes de conservación preventiva, restauración especializada y mantenimiento sistemático.

7. Contexto ambiental.

Varias locomotoras se encuentran implantadas en entornos con valor paisajístico o ambiental significativo, como plazas ribereñas del río Magdalena, parques urbanos o ejes ecológicos. (Doña Helena en Barranquilla, Pacifico 46/69 en Barrancabermeja “Amaga 10” en Puerto Berrio, “Pacífico 66” en Manizales, “Railway Co. 70” en la Dorada,

"Antioquia 87", "Norte 1ª" y "La Dorada 10/11" en Flandes y "Centrales 89" en Girardot). En muchos casos su presencia dialoga, además, con trazados ferroviarios y estaciones del tren, lo que amplifica su carga simbólica. (Doña Helena en Barranquilla, Pacifico 46/69 en Barrancabermeja, "Centrales 128" en Neiva, "Caldas 1 La Zapata" y "Ambalema – Ibagué 2", en Manizales, "Railway Co. 70" en la Dorada, "Antioquia 87", "Norte 1ª" y "La Dorada 10/11" en Flandes "Centrales 89" en Girardot.) Su ubicación actual, aunque en algunos casos distinta a su emplazamiento original, mantiene una coherencia territorial con su historia operativa. El río Magdalena, como arteria comercial y cultural del país, está profundamente relacionado con el ferrocarril. La presencia de locomotoras en estos paisajes reconfigura el diálogo entre naturaleza, técnica y cultura, y permite resignificar su historia en clave de sostenibilidad y paisaje cultural.

8. Contexto urbano.

Varias locomotoras se insertan en zonas urbanas consolidadas, en el espacio público, formando parte de conjuntos patrimoniales (como el entorno de las Estaciones de Barranquilla, Neiva, Girardot, y Manizales). Son hitos visuales y de orientación urbana que contribuyen a la construcción del paisaje urbano patrimonial. No obstante, algunas se enfrentan a problemáticas como inseguridad, abandono o transformaciones urbanas no articuladas a su significado patrimonial. Su presencia activa la memoria urbana, revalida la historia del transporte y aporta un valor escenográfico, identitario y monumental. Al insertarse en tejidos urbanos consolidados, las locomotoras se convierten en referentes simbólicos del patrimonio local y nacional. Han pasado de ser máquinas utilitarias a símbolos urbanos, activando procesos de apropiación comunitaria, pedagogía patrimonial y valoración de la memoria local. Su volumetría, escala y materialidad impactan directamente en la percepción del entorno, dotándolo de una fuerte carga simbólica e histórica. En el caso de las locomotoras de Flandes, están localizadas en medio de los antiguos talleres de Flandes, que 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, y sin posibilidades de apreciación de las locomotoras por parte de la comunidad. sin embargo. 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. La formulación de PEMP en los casos donde se recomienda en el presente estudio, sumado a la integración de las locomotoras en proyectos de revitalización urbana, que incluyan mejoras en el espacio público y actividades culturales, podrían fortalecer su conexión con la comunidad y garantizar su conservación a largo plazo.

9. Contexto físico.

En la mayoría de los casos, las locomotoras mantienen una relación simbólica o real con las antiguas estaciones, los trazados de vía y los espacios ferroviarios históricos. Algunas se encuentran sobre rieles, otras sobre plataformas o pedestales, y varias han sido reubicadas como monumentos urbanos. Esta vinculación con los espacios físicos del sistema férreo es fundamental para comprender su origen y función. Requieren estrategias de señalización, lectura urbana y vinculación a circuitos culturales y turísticos. Otras como las de Neiva y Barrancabermeja, requieren, además, del manejo de su contexto inmediato, liberándolas de la presencia de usos inadecuados y las modificaciones realizadas para tales fines. La del parque Bosque popular de Manizales es un caso diferente donde su ubicación relacionada con otros monumentos al trasporte potencia su relación con el entorno. Para el caso particular de las locomotoras y Tenders ubicados en Flandes su ubicación en el predio de los Antiguos talleres del Ferrocarril 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 fue desmantelado y 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.

Estas locomotoras constituyen un testimonio de la vida laboral, la movilidad, la ingeniería y la cultura material de varias generaciones. Simbolizan el auge del ferrocarril como proyecto estatal de integración nacional y son elementos identitarios para comunidades locales, antiguos trabajadores ferroviarios y ciudadanos que vivieron su época de esplendor. También representan un sector emblemático del patrimonio industrial colombiano y están íntimamente



ligadas a las memorias del trabajo, del sindicalismo, de la migración, de la vida cotidiana en torno al tren. Constituyen referencias emocionales, históricas y visuales para miles de colombianos, especialmente en las regiones donde los ferrocarriles tuvieron mayor impacto. Su carácter representativo también está vinculado al imaginario literario (como en la obra de Gabriel García Márquez), a la música carrilera, a expresiones del sindicalismo y a las memorias afectivas de comunidades que vivieron en torno a las estaciones y líneas férreas del país. Además, tienen un gran potencial como herramientas didácticas, capaces de mostrar, en sus componentes técnicos y morfología, procesos que usualmente no son accesibles al público general. Su valor representativo las convierte en puentes entre el pasado y el presente, entre la memoria individual y la memoria colectiva. En el caso de las locomotoras de Flandes, aunque actualmente no existe una relación activa entre la comunidad y estos bienes, estas tienen 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 PATRIMONIALES

Valor histórico.

El conjunto de locomotoras a vapor constituye un documento técnico y social. Son testimonio de los procesos de industrialización, las estrategias de integración nacional, las dinámicas de comercio interior y las relaciones internacionales en materia tecnológica. Reflejan también episodios cruciales de la historia del país, como la inversión de los fondos de la indemnización por Panamá en infraestructura férrea. Narran historias de empresas, territorios, y comunidades vinculadas al tren como símbolo de modernidad. Son testimonios de prácticas sociales, políticas económicas y modelos de gestión empresarial, así como del impacto del capital extranjero en la infraestructura nacional. También están asociadas a hechos políticos significativos, como la Regeneración, el Radicalismo, la Guerra de los Mil Días y la construcción del Estado moderno. En conclusión, las locomotoras son documentos técnicos y sociales que permiten pensar el pasado desde múltiples perspectivas: tecnológica, política, económica, ambiental, social, laboral y cultural.

Valor estético.

Aunque las locomotoras son bienes utilitarios que reflejan la ingeniería del siglo XX, más allá de su funcionalidad, poseen un valor estético derivado del diseño técnico, la proporción de sus partes, los acabados industriales y las huellas del tiempo. Son objetos cuya belleza reside en el dinamismo formal, su fuerza, su utilidad pasada y su carga simbólica. Algunas presentan colores originales o alterados; otras han sufrido modificaciones, o perdido partes por vandalismo o deterioro, otras se han alterado perdiendo su apariencia original, requiriendo la mayoría en mayor o menor grado su restauración, pero todas poseen una presencia escultórica notable, que cautiva y emociona.

Valor simbólico.

Las locomotoras tienen un profundo valor simbólico para los territorios donde operaron. En la narrativa nacional, el tren representa el progreso, la comunicación, la migración, la lucha laboral, y también los fracasos de los proyectos modernizadores. Al estar exhibidas como monumentos, evocan el tránsito entre el trabajo y la memoria, entre la producción y la contemplación, entre el movimiento y la permanencia. En el caso de las locomotoras de Flandes, estas 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 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. En la cultura colombiana, el tren es símbolo de modernidad, promesa de integración nacional, pero también de abandono y pérdida. Las locomotoras, como fragmentos sobrevivientes de ese sistema, condensan la memoria de una época de progreso, pero también de los fracasos del Estado. Son a la vez íconos del desarrollo y monumentos a la nostalgia.

SIGNIFICACIÓN CULTURAL DEL CONJUNTO.

El conjunto de las locomotoras a vapor, declarado Bien de Interés Cultural del ámbito nacional, constituye uno de los testimonios más potentes y significativos del patrimonio industrial, tecnológico y cultural de Colombia. A través de sus formas, materiales, marcas de uso y ubicaciones, estas locomotoras condensan la historia de un país que avanzó sobre rieles, superó geografías adversas y apostó por el ferrocarril como eje de desarrollo e integración. Son piezas únicas que narran múltiples historias: la de los ingenieros y obreros que las diseñaron, ensamblaron y operaron; la de los paisajes que ayudaron a construir; la de las comunidades que crecieron junto a las estaciones; y la de una nación que vio en el tren la posibilidad de articularse como proyecto moderno. Más allá de su valor técnico, estas locomotoras encarnan una memoria compartida. Son evocaciones tangibles del trabajo, el desplazamiento, el comercio y la esperanza. Su conservación y puesta en valor no solo garantiza el legado de la ingeniería y la historia del transporte, sino también la permanencia de un relato colectivo que forma parte de la identidad nacional. 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. Por su representatividad, valor testimonial, potencial didáctico, significado simbólico y cualidades formales, este conjunto debe ser protegido, restaurado, difundido y resignificado como patrimonio vivo. Su presencia en el espacio público debe fortalecerse con acciones de conservación integral, mediación cultural, y participación comunitaria, reconociendo en cada una de estas máquinas no solo un objeto, sino una historia, una emoción, y un símbolo de país.