Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes

LA COORDINACIÓN DEL GRUPO DE PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE - PCMU DEL MINISTERIO DE CULTURA

CERTIFICA QUE

JUAN DE JESÚS GUERRERO GOMEZ, identificado con **NIT** No. **19486315**, cumplió a satisfacción técnica, administrativa, financiera y jurídicamente con el objeto y las obligaciones del contrato de **Consultoria No. 1720/2025**, en la forma y oportunidad pactadas.

En caso que se haya generado un pago anterior en virtud del contrato, CERTIFICO que el informe de ejecución correspondiente a dicho periodo se encuentra publicado en SECOP II.(1)

Por lo anterior, se genera registro de reevaluación al proveedor donde autoriza cancelar la suma de **$ 77.729.937,25 "SETENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS VEINTINUEVE MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SIETE CON 25/100 PESOS M/Cte.";** correspondientes al **Tercer Pago** y tras previa verificación del cumplimiento de sus obligaciones con los sistemas de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos profesionales) y parafiscales.

Afecta los siguientes usos presupuestales:

No. COMPROMISO	RUBRO	USO	VALOR
775525	C-3302-1603-16-20302B-3302050-02	A-02-02-02-008-003-09	$ 77.729.937,25
T O T A L			**$ 77.729.937,25**

Se expide en Bogotá, D.C. a los 29 días del mes de abril de 2026

EUGENIA SERPA ISAZA
COORDINADOR(A) DEL GRUPO DE PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE - PCMu
Supervisor

(1) Solo aplica para contratos que están publicados en SECOP II

MINISTERIO DE CULTURA
INFORME DE ACTIVIDADES

CONTRATO No.:
PERIODO DEL INFORME:
VIGENCIA DEL CONTRATO:
CONTRATISTA:
OBJETO:

DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ESPECÍFICAS PARA EL PERIODO EN MENCIÓN

Para el cumplimiento del objeto del contrato desarrolle las siguientes actividades acorde con el contrato en mención:

No.	Tipo	Obligación	Actividad	Porcentaje Avance	Soporte

Fecha de Entrega:

Nota 1: Previo envío del informe verifique que el documento adjunto como evidencia corresponda al soporte de la actividad reportada.

Nota 2: En caso de que en las evidencias sean aportadas mediante enlaces que dirijan a los soportes, verifique que los enlaces correspondan a correos institucionales, sean públicos y se encuentren actualizados.

MINISTERIO DE CULTURA
INFORME DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES ADICIONALES

No.	Actividad

Cordial saludo,

En mi calidad de contratista me comprometo a publicar el presente informe y la certificación de cumplimiento en el SECOP II dentro de los 3 días hábiles siguientes a la aprobación del mismo.(1)

CONTRATISTA

Vo. Bo.:

Ministerio de Cultura
Supervisor

(1) Solo aplica para contratos que están publicados en SECOP II

Fecha de Entrega:

Nota 1: Previo envío del informe verifique que el documento adjunto como evidencia corresponda al soporte de la actividad reportada.

Nota 2: En caso de que en las evidencias sean aportadas mediante enlaces que dirijan a los soportes, verifique que los enlaces correspondan a correos institucionales, sean públicos y se encuentren actualizados.

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

DAVIVIENDA

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6001229222**		TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN	MES:	enero	PERIODO COTIZACIÓN	MES:	enero
OTROS SUBSISTEMAS:	AÑO:	2026	SALUD:	AÑO:	2026
DÍAS DE MORA:		7			
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/02/12	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		58155213

NOVEDADES

ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP

LIQUIDACIÓN GENERAL

			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
9003360047	25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 281.500
SUBTOTAL:			1	**$ 281.500**
SALUD				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8301138310	EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1	$ 219.900
SUBTOTAL:			1	**$ 219.900**
RIESGOS PROFESIONALES				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1	$ 9.300
SUBTOTAL:			1	**$ 9.300**

VALOR SIN MORA:	**$ 508.300**
VALOR MORA:	**$ 2.400**
TOTAL PAGADO:	**$ 510.700**

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
SOPORTE DE PAGO GENERAL

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6001229222**			TIPO DE PLANILLA:	I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN OTROS	MES enero AÑO 2026			PERIODO COTIZACIÓN SALUD:	MES enero AÑO 2026
DÍAS DE MORA:	7				
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):	2026/02/12			NÚMERO AUTORIZACIÓN:	58155213

TOTAL APORTES A PENSIÓN

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	COTIZACIÓN	APORTES VOLUNTARIOS		FSP		MORA		TOTALES		
CÓDIGO	NOMBRE			EMPLEADOR	COTIZANTE	SOLIDARIDAD	SUBSISTENCIA	COTIZACIÓN	FSP	APORTES	MORA	VALOR PAGADO
25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.300	$ 0	$ 280.200	$ 1.300	$ 281.500
SUBTOTALES:										**$ 280.200**	**$ 1.300**	**$ 281.500**

TOTAL APORTES A SALUD

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD POR ENFERMEDAD		LICENCIA MATERNIDAD		SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN		MORA		TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1		$ 0		$ 0		$ 0	$ 218.900	$ 0	$ 1.000	$ 0	$ 218.900	$ 1.000	$ 0	$ 219.900
SUBTOTALES:													**$ 218.900**	**$ 1.000**	**$ 0**	**$ 219.900**

TOTAL APORTES A RIESGOS PROFESIONALES

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD IRP			SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN	TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PAGO A OTROS RIESGOS	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1		$ 0	$ 0		$ 0	$ 9.200	$ 9.200	$ 100	$ 0	$ 9.300
SUBTOTALES:									**$ 9.200**	**$ 100**	**$ 0**	**$ 9.300**

LIQUIDACIÓN DETALLADA APORTES

DATOS DEL COTIZANTE										NOVEDADES																SEGURIDAD SOCIAL																					PARAFISCALES						
																										PENSIÓN								SALUD						ARP													
Nº	IDENTIFICACIÓN	NOMBRES	TIPO COTIZANTE	SUBTIPO COTIZANTE	SALARIO BÁSICO	TIPO DE SALARIO	COLOMBIANO	EXTRANJERO	REFORMA TRIBUTARIA	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	FSP SUBSISTENCIA	FSP SOLIDARIDAD	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADOR	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADO	INDICADOR TARIFA ESPECIAL	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	CENTRO DE TRABAJO	TOTAL APORTE	DÍAS COT	IBC	CCF ADMIN	CCF TOTAL APORTE	SENA TOTAL APORTE	ICBF TOTAL APORTE	ESAP TOTAL APORTE	MINEDU TOTAL APORTE
1	CC 19486315	GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS	INDEPENDIENTE VOLUNTARIO AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES		$ 1.750.905				NO																		25-14 COLPENSIONES	30	$ 1.750.905	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	Normal	$ 280.200	EPS001-ALIANSALUD S.A	30	$ 1.750.905	$ 218.900	$ 0	$ 218.900	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	30	$ 1.750.905	19486315	$ 9.200		$ 0		$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0

TOTAL PAGADO: $ 510.700

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6007320485**		TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN	MES:	febrero	PERIODO COTIZACIÓN	MES:	febrero
OTROS SUBSISTEMAS:	AÑO:	2026	SALUD:	AÑO:	2026
DÍAS DE MORA:		6			
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/03/11	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		131696168

NOVEDADES

ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP

LIQUIDACIÓN GENERAL

			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
9003360047	25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 281.300
SUBTOTAL:			1	**$ 281.300**
SALUD				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8301138310	EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1	$ 219.800
SUBTOTAL:			1	**$ 219.800**
RIESGOS PROFESIONALES				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1	$ 9.300
SUBTOTAL:			1	**$ 9.300**

VALOR SIN MORA:	**$ 508.300**
VALOR MORA:	**$ 2.100**
TOTAL PAGADO:	**$ 510.400**

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
SOPORTE DE PAGO GENERAL

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:		**6007320485**		TIPO DE PLANILLA:			I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN OTROS	MES	febrero	AÑO 2026	PERIODO COTIZACIÓN SALUD:	MES	febrero	AÑO 2026
DÍAS DE MORA:		6					
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/03/11		NÚMERO AUTORIZACIÓN:		131696168	

TOTAL APORTES A PENSIÓN

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	COTIZACIÓN	APORTES VOLUNTARIOS		FSP		MORA		TOTALES		
CÓDIGO	NOMBRE			EMPLEADOR	COTIZANTE	SOLIDARIDAD	SUBSISTENCIA	COTIZACIÓN	FSP	APORTES	MORA	VALOR PAGADO
25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.100	$ 0	$ 280.200	$ 1.100	$ 281.300
SUBTOTALES:										**$ 280.200**	**$ 1.100**	**$ 281.300**

TOTAL APORTES A SALUD

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD POR ENFERMEDAD		LICENCIA MATERNIDAD		SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN		MORA		TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1		$ 0		$ 0		$ 0	$ 218.900	$ 0	$ 900	$ 0	$ 218.900	$ 900	$ 0	$ 219.800
SUBTOTALES:													**$ 218.900**	**$ 900**	**$ 0**	**$ 219.800**

TOTAL APORTES A RIESGOS PROFESIONALES

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD IRP			SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN	TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PAGO A OTROS RIESGOS	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1		$ 0	$ 0		$ 0	$ 9.200	$ 9.200	$ 100	$ 0	$ 9.300
SUBTOTALES:									**$ 9.200**	**$ 100**	**$ 0**	**$ 9.300**

LIQUIDACIÓN DETALLADA APORTES

DATOS DEL COTIZANTE										NOVEDADES																SEGURIDAD SOCIAL																					PARAFISCALES						
																										PENSIÓN								SALUD						ARP													
Nº	IDENTIFICACIÓN	NOMBRES	TIPO COTIZANTE	SUBTIPO COTIZANTE	SALARIO BÁSICO	TIPO DE SALARIO	COLOMBIANO	EXTRANJERO	REFORMA TRIBUTARIA	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	FSP SUBSISTENCIA	FSP SOLIDARIDAD	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADOR	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADO	INDICADOR TARIFA ESPECIAL	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	CENTRO DE TRABAJO	TOTAL APORTE	DÍAS COT	IBC	CCF ADMIN	CCF TOTAL APORTE	SENA TOTAL APORTE	ICBF TOTAL APORTE	ESAP TOTAL APORTE	MINEDU TOTAL APORTE
1	CC 19486315	GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS	INDEPENDIENTE VOLUNTARIO AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES		$ 1.750.905				NO																	25-14 COLPENSIONES	30	$ 1.750.905	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	Normal	$ 280.200	EPS001-ALIANSALUD S.A	30	$ 1.750.905	$ 218.900	$ 0	$ 218.900	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	30	$ 1.750.905	19486315	$ 9.200		$ 0		$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0

TOTAL PAGADO: $ 510.400

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6011379303**		TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN	MES:	marzo	PERIODO COTIZACIÓN	MES:	marzo
OTROS SUBSISTEMAS:	AÑO:	2026	SALUD:	AÑO:	2026
DÍAS DE MORA:		9			
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/04/17	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		231374872

NOVEDADES

ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP

LIQUIDACIÓN GENERAL

			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
9003360047	25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 282.000
		SUBTOTAL:	1	**$ 282.000**
SALUD				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8301138310	EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1	$ 220.300
		SUBTOTAL:	1	**$ 220.300**
RIESGOS PROFESIONALES				
		ADMINISTRADORA		
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1	$ 9.300
		SUBTOTAL:	1	**$ 9.300**

VALOR SIN MORA:	**$ 508.300**
VALOR MORA:	**$ 3.300**
TOTAL PAGADO:	**$ 511.600**

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
SOPORTE DE PAGO GENERAL

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:		**6011379303**	TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN OTROS	MES	marzo AÑO 2026	PERIODO COTIZACIÓN SALUD:	MES	marzo AÑO 2026
DÍAS DE MORA:		9			
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/04/17	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		231374872

TOTAL APORTES A PENSIÓN

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	COTIZACIÓN	APORTES VOLUNTARIOS		FSP		MORA		TOTALES		
CÓDIGO	NOMBRE			EMPLEADOR	COTIZANTE	SOLIDARIDAD	SUBSISTENCIA	COTIZACIÓN	FSP	APORTES	MORA	VALOR PAGADO
25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1.800	$ 0	$ 280.200	$ 1.800	$ 282.000
SUBTOTALES:										**$ 280.200**	**$ 1.800**	**$ 282.000**

TOTAL APORTES A SALUD

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD POR ENFERMEDAD		LICENCIA MATERNIDAD		SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN		MORA		TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1		$ 0		$ 0		$ 0	$ 218.900	$ 0	$ 1.400	$ 0	$ 218.900	$ 1.400	$ 0	$ 220.300
SUBTOTALES:													**$ 218.900**	**$ 1.400**	**$ 0**	**$ 220.300**

TOTAL APORTES A RIESGOS PROFESIONALES

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD IRP			SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN	TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PAGO A OTROS RIESGOS	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1		$ 0	$ 0		$ 0	$ 9.200	$ 9.200	$ 100	$ 0	$ 9.300
SUBTOTALES:									**$ 9.200**	**$ 100**	**$ 0**	**$ 9.300**

LIQUIDACIÓN DETALLADA APORTES

DATOS DEL COTIZANTE										NOVEDADES																SEGURIDAD SOCIAL																					PARAFISCALES						
																										PENSIÓN								SALUD						ARP													
Nº	IDENTIFICACIÓN	NOMBRES	TIPO COTIZANTE	SUBTIPO COTIZANTE	SALARIO BÁSICO	TIPO DE SALARIO	COLOMBIANO	EXTRANJERO	REFORMA TRIBUTARIA	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	FSP SUBSISTENCIA	FSP SOLIDARIDAD	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADOR	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADO	INDICADOR TARIFA ESPECIAL	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	CENTRO DE TRABAJO	TOTAL APORTE	DÍAS COT	IBC	CCF ADMIN	CCF TOTAL APORTE	SENA TOTAL APORTE	ICBF TOTAL APORTE	ESAP TOTAL APORTE	MINEDU TOTAL APORTE
1	CC 19486315	GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS	INDEPENDIENTE VOLUNTARIO AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES		$ 1.750.905				NO																	25-14 COLPENSIONES	30	$ 1.750.905	$ 280.200	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	Normal	$ 280.200	EPS001-ALIANSALUD S.A	30	$ 1.750.905	$ 218.900	$ 0	$ 218.900	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	30	$ 1.750.905	19486315	$ 9.200		$ 0		$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0

TOTAL PAGADO: $ 511.600

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
COMPROBANTE DE PAGO

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6016355240**		TIPO DE PLANILLA:		I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN	MES:	abril	PERIODO COTIZACIÓN	MES:	abril
OTROS SUBSISTEMAS:	AÑO:	2026	SALUD:	AÑO:	2026
DÍAS DE MORA:		0			
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):		2026/04/28	NÚMERO AUTORIZACIÓN:		259757170

NOVEDADES

ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP
								X								

LIQUIDACIÓN GENERAL

			TOTALES	
			COTIZANTES	TOTAL PAGADO
PENSIÓN				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
9003360047	25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 753.600
SUBTOTAL:			1	**$ 753.600**
SALUD				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8301138310	EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1	$ 588.800
SUBTOTAL:			1	**$ 588.800**
RIESGOS PROFESIONALES				
ADMINISTRADORA				
NIT	CÓDIGO	NOMBRE		
8600111536	14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1	$ 114.800
SUBTOTAL:			1	**$ 114.800**

VALOR SIN MORA:	**$ 1.457.200**
VALOR MORA:	**$ 0**
TOTAL PAGADO:	**$ 1.457.200**

Planilla Pagada

PLANILLA INTEGRADA AUTOLIQUIDACIÓN APORTES
SOPORTE DE PAGO GENERAL

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

TIPO IDENTIFICACIÓN:	CÉDULA DE CIUDADANÍA	NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN:	19486315
NOMBRE Ó RAZÓN SOCIAL:			JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
CIUDAD/MUNICIPIO:	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	DEPARTAMENTO:	BOGOTA - DISTRITO CAPITAL
DIRECCIÓN:	CALLE 1D 28 30	TELÉFONO:	2438799
TIPO APORTANTE:	02-INDEPENDIENTE	CLASE APORTANTE:	I-INDEPENDIENTE
TIPO EMPRESA:	PRIVADA	ACTIVIDAD ECONOMICA:	Artes plásticas y visuales.
FORMA DE PRESENTACIÓN:	ÚNICO		
APORTANTE EXONERADO PAGO APORTES SALUD, SENA E ICBF (REFORMA TRIBUTARIA):			NO

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA

NÚMERO PLANILLA:	**6016355240**			TIPO DE PLANILLA:			I-INDEPENDIENTES
PERIODO COTIZACIÓN OTROS	MES	abril	AÑO 2026	PERIODO COTIZACIÓN SALUD:	MES	abril	AÑO 2026
DÍAS DE MORA:	0						
FECHA PAGO (aaaa/mm/dd):	2026/04/28			NÚMERO AUTORIZACIÓN:	259757170		

TOTAL APORTES A PENSIÓN

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	COTIZACIÓN	APORTES VOLUNTARIOS		FSP		MORA		TOTALES		
CÓDIGO	NOMBRE			EMPLEADOR	COTIZANTE	SOLIDARIDAD	SUBSISTENCIA	COTIZACIÓN	FSP	APORTES	MORA	VALOR PAGADO
25-14	25-14 COLPENSIONES	1	$ 753.600	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 753.600	$ 0	$ 753.600
SUBTOTALES:										**$ 753.600**	**$ 0**	**$ 753.600**

TOTAL APORTES A SALUD

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD POR ENFERMEDAD		LICENCIA MATERNIDAD		SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN		MORA		TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
EPS001	EPS001-ALIANSALUD S.A	1		$ 0		$ 0		$ 0	$ 588.800	$ 0	$ 0	$ 0	$ 588.800	$ 0	$ 0	$ 588.800
SUBTOTALES:													**$ 588.800**	**$ 0**	**$ 0**	**$ 588.800**

TOTAL APORTES A RIESGOS PROFESIONALES

ADMINISTRADORA		No. COTIZANTES	INCAPACIDAD IRP			SALDO A FAVOR		LIQUIDACIÓN	TOTALES			
CÓDIGO	NOMBRE		NÚMERO AUTORIZACIÓN	VALOR	PAGO A OTROS RIESGOS	PLANILLA	VALOR	COTIZACIÓN	APORTES	MORA	DESCUENTO	VALOR PAGADO
14-23	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	1		$ 0	$ 0		$ 0	$ 114.800	$ 114.800	$ 0	$ 0	$ 114.800
SUBTOTALES:									**$ 114.800**	**$ 0**	**$ 0**	**$ 114.800**

LIQUIDACIÓN DETALLADA APORTES

DATOS DEL COTIZANTE										NOVEDADES																SEGURIDAD SOCIAL																					PARAFISCALES									
																										PENSIÓN									SALUD						ARP																			
Nº	IDENTIFICACIÓN	NOMBRES	TIPO COTIZANTE	SUBTIPO COTIZANTE	SALARIO BÁSICO	TIPO DE SALARIO	COLOMBIANO	EXTRANJERO	REFORMA TRIBUTARIA	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	COR	VSP	VST	SLN	COM	IGE	LMA	VAC	AVP	VCT	IRP	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	FSP SUBSISTENCIA	FSP SOLIDARIDAD	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADOR	APORTES VOLUNTARIOS EMPLEADO	INDICADOR TARIFA ESPECIAL	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	COTIZACIÓN	VALOR ADRES	TOTAL APORTE	ADMIN	DÍAS COT	IBC	CENTRO DE TRABAJO	TOTAL APORTE	DÍAS COT	IBC	CCF ADMIN	CCF TOTAL APORTE	SENA TOTAL APORTE	ICBF TOTAL APORTE	ESAP TOTAL APORTE	MINEDU TOTAL APORTE
1	CC 19486315	GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS	INDEPENDIENTE VOLUNTARIO AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES		$ 1.750.905				NO									01-30									25-14 COLPENSIONES	30	$ 4.710.000	$ 753.600	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	Normal	$ 753.600	EPS001-ALIANSALUD S.A	30	$ 4.710.000	$ 588.800	$ 0	$ 588.800	14-23-POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.A	30	$ 4.710.000	19486315	$ 114.800		$ 0		$ 0	$ 0	$ 0	$ 0	$ 0

TOTAL PAGADO: $ 1.457.200

Bogotá D.C., abril 28 de 2026

CALCULO DE INGRESO BASE DE COTIZACIÓN

Conforme al artículo 3.2.7.5 del Decreto 1601 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social - bajo el esquema de presunción de costos para las actividades profesionales, científicas y técnicas se realiza el cálculo del ingreso base de cotización para el tercer pago del contrato de consultoría No. 1720 de 2025, suscrito entre el Ministerio de las culturas, las artes y los saberes y Juan de Jesús Guerrero Gómez:

Valor facturado (Antes de IVA)	$ 65.319.275,00
% Presunción de costos - Actividades profesionales, científicas y técnicas	61,90%
Calculo presunción de costos según artículo 3 de la resolución 209 de 2020	$ 40.432.631,23
VALOR NETO PARA CALCULO DEL IBC	$ 24.886.643,78
VALOR IBC (40% del valor neto)	$ 9.954.657,51

Nota: Los aportes de Juan de Jesús Guerrero Gómez se realizan sobre el IBC anteriormente señalado, y soportados en las planillas enero, febrero, marzo y abril de 2026

Sin otro particular, se expide el presente documento a los veintiocho (28) días del mes de abril de 2026.

JUAN DE JESÚS GUERRERO GÓMEZ
Contratista
Representante Legal

NOHRA PATRICIA GAITÁN C
Contador

CERTIFICACIÓN DE APORTES EN SEGURIDAD SOCIAL Y PARAFISCALES

De conformidad con lo señalado en Artículo 50 de la Ley 789 de 2002, JUAN DE JESÚS GUERRERO GÓMEZ identificado con cedula de ciudadanía No. 19.486.315 de Bogotá como proponente/contratista persona natural y, NOHRA PATRICIA GAITÁN COPETE identificada con cedula de ciudadanía No. 51.720.137 de Bogotá en mi calidad de Contadora del señor JUAN DE JESÚS GUERRERO GÓMEZ con NIT 19.486.315-1 certificamos bajo la gravedad de juramento que por la vigencia actual y desde el mes de octubre de 2025 se aplicaron las normas legales vigentes en cuanto a la liquidación y pago de aportes al sistema de Seguridad Social Integral y no hubo lugar a practicarlos puesto que en concordancia con la forma de contratación por servicios, no existe relación laboral entre el personal contratado y el proponente, y por lo tanto a la fecha se encuentra totalmente a paz y salvo. De igual manera con Aportes Parafiscales de la Caja de Compensación, SENA, ICBF y FIC.

Sin embargo, Juan de Jesús Guerrero Gómez realiza sus aportes personales a seguridad social en salud, pensión y ARL.

PERSONAL A CARGO
Manifestamos bajo la gravedad de juramento que JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ no tiene personal a cargo y por ende no tiene obligaciones con el sistema general de seguridad social en pensiones, salud, riesgos laborales y aportes parafiscales

ACUERDOS DE PAGO
Manifestamos bajo la gravedad de juramento que JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ a la fecha NO PRESENTA ACUERDO DE PAGO con ninguna entidad por concepto de aportes a los sistemas de salud, pensiones, riesgos laborales, cajas de compensación familiar, Instituto Colombiano de Bienestar familiar (ICBF) y Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Bogotá D.C., abril 28 de 2026

NOHRA PATRICIA GAITÁN C.
Contador Público
T. P. No. 19025-T

JUAN DE JESÚS GUERREO G
CC 19.486.315

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES - MINTIC

CERTIFICA QUE

Una vez consultada la base de datos de deudores alimentarios morosos **REDAM**, el(la) ciudadano(a) con número de identificación CC 19486315 **NO SE ENCUENTRA INSCRITO EN EL REGISTRO DE DEUDORES ALIMENTARIOS MOROSOS**

Esta certificación es válida en todo el Territorio Nacional, siempre y cuando el tipo y número consignados en el respectivo documento de identificación, coincidan con los aquí registrados.

Se expide en Bogotá el 20/04/2026 06:17 AM

Código Verificación: **XT8EQMUB1L**

Válida hasta: **19/07/2026**

Dirección de Gobierno Digital

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES - MINTIC

CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

LA CONTRALORÍA DELEGADA PARA RESPONSABILIDAD FISCAL , INTERVENCIÓN JUDICIAL Y COBRO COACTIVO

CERTIFICA:

Que una vez consultado el Sistema de Información del Boletín de Responsables Fiscales 'SIBOR', hoy lunes 20 de abril de 2026, a las 06:20:55, el número de identificación, relacionado a continuación, NO SE ENCUENTRA REPORTADO COMO RESPONSABLE FISCAL.

Tipo Documento	Cédula de Ciudadanía
No. Identificación	19486315
Código de Verificación	19486315260420062054

Esta Certificación es válida en todo el Territorio Nacional, siempre y cuando el tipo y número consignados en el respectivo documento de identificación, coincidan con los aquí registrados.

De conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la Resolución 220 del 5 de octubre de 2004, la firma mecánica aquí plasmada tiene plena validez para todos los efectos legales.

HERNÁN GUILLERMO JOJOA SANTACRUZ
Contralor Delegado

Generó: WEB

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN
COLOMBIA

CERTIFICADO DE ANTECEDENTES

CERTIFICADO ORDINARIO
No. 294580289

PIB
06:23:32

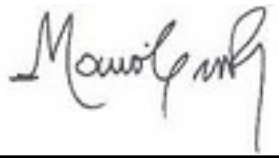
Bogotá DC, 20 de abril del 2026

La PROCURADURIA GENERAL DE LA NACIÓN certifica que una vez consultado el Sistema de Información de Registro de Sanciones e Inhabilidades (SIRI), el(la) señor(a) JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ identificado(a) con Cédula de ciudadanía número 19486315:

NO REGISTRA SANCIONES NI INHABILIDADES VIGENTES

ADVERTENCIA: La certificación de antecedentes contiene las anotaciones de las sanciones o inhabilidades que se encuentren vigentes. Cuando se trate de nombramiento o posesión en cargos que exijan para su desempeño ausencia de antecedentes, se certificarán todas las anotaciones que figuren en el registro. Anterior, de acuerdo a los incisos 3o. y 4o. del artículo 238 Ley 1952 de 2019.

NOTA: El certificado de antecedentes disciplinarios es un documento que contiene las anotaciones e inhabilidades generadas por sanciones penales, disciplinarias, inhabilidades que se deriven de las relaciones contractuales con el estado, de los fallos con responsabilidad fiscal, de las decisiones de pérdida de investidura y de las condenas proferidas contra servidores, ex servidores públicos y particulares que desempeñen funciones públicas en ejercicio de la acción de repetición o llamamiento en garantía. **Este documento tiene efectos para acceder al sector público, en los términos que establezca la Constitución Politica y la ley particular o demás disposiciones vigentes.** El Sistema SIRI reporta como antecedentes solamente las sanciones con debida ejecutoria recibidas de las autoridades nacionales colombianas. En caso de nombramiento o suscripción de contratos con el Estado, es responsabilidad de la Entidad, validar la información de antecedentes del aspirante en la página web: https://www.procuraduria.gov.co/Pages/certificado-antecedentes.aspx



Mario Enrique Castro González
Jefe División de Relacionamiento Con El Ciudadano (C)

ATENCIÓN :
ESTE CERTIFICADO CONSTA DE 01 HOJA(S), SOLO ES VALIDO EN SU TOTALIDAD. VERIFIQUE QUE EL NUMERO DEL CERTIFICADO SEA EL MISMO EN TODAS LAS HOJAS.

CONSULTA EN LÍNEA DE INHABILIDADES DE QUIENES HAYAN SIDO CONDENADOS POR DELITOS SEXUALES COMETIDOS CONTRA MENORES DE 18 AÑOS

La Policía Nacional de Colombia informa:

Que siendo las 06:26:39 horas del 20/04/2026, el ciudadano identificado con cédula de ciudadanía No. **19486315,** Apellidos y Nombres **GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS**

NO REGISTRA INHABILIDAD

La presente consulta se tendrá en consideración por la entidad o empresa **JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ**, con NIT **019486315-1** y su utilización es exclusivamente dentro del proceso de selección al cargo, oficio o profesión, en cumplimiento de la Ley 1918 del 12/07/2018 *"por medio de la cual se establece el régimen de inhabilidades a quienes hayan sido condenados por delitos sexuales cometidos contra menores, se crea el registro de inhabilidades y se dictan otras disposiciones"* y su Decreto Reglamentario 753 del 30/04/2019 *"por medio del cual se reglamenta la Ley 1918 de 2018"*, con observancia de las Leyes 1581 del 17/10/2012, 1712 del 06/03/2014 y demás normatividad rectora frente al tratamiento de datos.

Portal de Servicios al Ciudadano PSC

Sistema Registro Nacional de Medidas Correctivas RNMC

Consulta Ciudadano

La Policía Nacional de Colombia informa:

Que a la fecha, 20/04/2026 06:25:14 a. m. el ciudadano con Cédula de Ciudadanía Nº. **19486315** y Nombre: **JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ.**

NO TIENE MEDIDAS CORRECTIVAS PENDIENTES POR CUMPLIR.

De conformidad con la Ley 1801 de 2016 "Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana". Registro interno de validación No. **138524288** . La persona interesada podrá verificar la autenticidad del presente documento a través de la página web institucional digitando https://www.policia.gov.co, menú ciudadanos/ consulta medidas correctivas, con el documento de identidad y la fecha de expedición del mismo. Esta consulta es válida siempre y cuando el número de cédula corresponda con el documento de identidad suministrado.

Nueva Busqueda | Imprimir

Consulta en línea de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales

La Policía Nacional de Colombia informa:
Que siendo las 06:24:11 AM horas del 20/04/2026, el ciudadano identificado con:
Cédula de Ciudadanía Nº **19486315**
Apellidos y Nombres: **GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS**

NO TIENE ASUNTOS PENDIENTES CON LAS AUTORIDADES JUDICIALES
de conformidad con lo establecido en el artículo 248 de la Constitución Política de Colombia.

En cumplimiento de la Sentencia SU-458 del 21 de junio de 2012, proferida por la Honorable Corte Constitucional, la leyenda “NO TIENE ASUNTOS PENDIENTES CON LAS AUTORIDADES JUDICIALES” aplica para todas aquellas personas que no registran antecedentes y para quienes la autoridad judicial competente haya decretado la extinción de la condena o la prescripción de la pena.

Esta consulta es válida siempre y cuando el número de identificación y nombres, correspondan con el documento de identidad registrado y solo aplica para el territorio colombiano de acuerdo a lo establecido en el ordenamiento constitucional.

Si tiene alguna duda con el resultado, consulte las **preguntas frecuentes** o acérquese a las instalaciones de la **Policía Nacional** más cercanas.

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Concepto 0 2 Actualización

4. Número de formulario 141215186423

(415)7707212489984(8020) 000014121518642 3

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
1 9 4 8 6 3 1 5	1	Impuestos de Bogotá 3 2	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de Identificación	
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	1 9 4 8 6 3 1 5	

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA	1 6 9	Bogotá D.C. 1 1	Bogotá, D.C. 0 0 1

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
GUERRERO	GOMEZ	JUAN	DE JESUS

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Bogotá D.C. 1 1	Bogotá, D.C. 0 0 1

41. Dirección principal: CR 6 11 73 BRR LA CATEDRAL

42. Correo electrónico: jdejguerrerog@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 1 3 8 4 5 1 9 8 7	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código	1	2	51. Código	52. Número establecimientos
7 7 1 1	1 9 9 1 1 1 2 6	9 0 0 5	2 0 1 5 0 6 1 7	7 1 1 2				

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 1 4 2 2 4 2 4 8 5 2

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar
14- Informante de exogena
22- Obligado a cumplir deberes formales a
42- Obligado a llevar contabilidad
48 - Impuesto sobre las ventas - IVA
52 - Facturador electrónico

Usuarios aduaneros

54. Código

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Servicio 1	2	3
		57. Modo		
		58. CPC		

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos SI [X] NO [ ] 60. No. de Folios: 1 61. Fecha 2025-10-17 / 01:42:17PM

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso, Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al formalizar el trámite el usuario fue informado y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012.

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

984. Nombre ROBLES TORRES ROBERTO ANTONIO

985. Cargo Analista V

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario: 141215186423

(415)7707212489984(8020) **000014121518642 3**

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
1 9 4 8 6 3 1 5	1	Impuestos de Bogotá 3 2	

Características y formas de las organizaciones

62. Naturaleza		63. Formas asociativas		64. Entidades o institutos de derecho público de orden nacional, departamental, municipal y descentralizados	
65. Fondos		66. Cooperativas		67. Sociedades y organismos extranjeros	
68. Sin personería jurídica		69. Otras organizaciones no clasificadas		70. Beneficio	

Constitución, Registro y Última Reforma

Documento	1. Constitución	2. Reforma
71. Clase	0 9	
72. Número		
73. Fecha	2 0 1 7 1 1 2 4	
74. Número de notaría		
75. Entidad de registro	0 3	
76. Fecha de registro	2 0 1 7 1 1 2 4	
77. No. Matrícula mercantil	2 8 9 4 7 2 6	
78. Departamento	1 1	
79. Ciudad/Municipio	4	

Vigencia

80. Desde		
81. Hasta		

Composición del Capital

82. Nacional ____ %

83. Nacional público ____ %

84. Nacional privado ____ %

85. Extranjero ____ %

86. Extranjero público ____ %

87. Extranjero privado ____ %

Entidad de vigilancia y control

88. Entidad de vigilancia y control

Estado y Beneficio

Item	89. Estado actual	90. Fecha cambio de estado	91. Número de Identificación Tributaria (NIT)	92. DV
1	8 1	2 0 1 6 0 1 0 1		-
2		Año Mes Día		-
3		Año Mes Día		-
4		Año Mes Día		-
5		Año Mes Día		-

Vinculación económica

93. Vinculación económica	94. Nombre del grupo económico y/o empresarial	95. Número de Identificación Tributaria (NIT) de la Matriz o Controlante	96. DV.

97. Nombre o razón social de la matriz o controlante

170. Número de identificación tributaria otorgado en el exterior	171. País	172. Número de identificación tributaria sociedad o natural del exterior con EP	

173. Nombre o razón social de la sociedad o natural del exterior con EP

COPIA CERTIFICADO DOCUMENTO SIN COSTO

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario
Revisor Fiscal y Contador

001

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario: 141215186423

(415)7707212489984(8020) **000014121518642 3**

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
1 9 4 8 6 3 1 5		Impuestos de Bogotá 3 2	

Revisor Fiscal y Contador

Revisor fiscal principal

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Número de tarjeta profesional

128. Primer apellido	129. Segundo apellido	130. Primer nombre	131. Otros nombres

132. Número de Identificación Tributaria (NIT)	133. DV	134. Sociedad o firma designada

135. Fecha de nombramiento

Revisor fiscal suplente

136. Tipo de documento	137. Número de identificación	138. DV	139. Número de tarjeta profesional

140. Primer apellido	141. Segundo apellido	142. Primer nombre	143. Otros nombres

144. Número de Identificación Tributaria (NIT)	145. DV	146. Sociedad o firma designada

147. Fecha de nombramiento

Contador

148. Tipo de documento	149. Número de identificación	150. DV	151. Número de tarjeta profesional
Cédula de Ciudadanía 1 3	5 1 7 2 0 1 3 7		1 9 0 2 5 T

152. Primer apellido	153. Segundo apellido	154. Primer nombre	155. Otros nombres
GAITAN	COPETE	NOHRA	PATRICIA

156. Número de Identificación Tributaria (NIT)	157. DV	158. Sociedad o firma designada

159. Fecha de nombramiento
2 0 1 8 0 2 0 1

COPIA CERTIFICADO
DOCUMENTO SIN COSTO

VALORES CONTRATO DE CONSULTORIA 1720- 2025
OBJETO: REALIZACIÓN DE LA FASE DE PROPUESTA INTEGRAL DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN CINCO MUNICIPIOS DE COLOMBIA

COSTOS DIRECTOS (VALOR INICIAL DEL CONTRATO)		$ 205.730.000,00
ADMINISTRACION	**20,00%**	$ 41.146.000,00
UTILIDAD	**7,00%**	$ 14.401.100,00
COSTOS INDIRECTOS		$ 55.547.100,00
TOTAL		$ 261.277.100,00
IVA	**19,00%**	$ 49.642.649,00
TOTAL		**$ 310.919.749,00**

COSTOS DIRECTOS (ADICION DEL CONTRATO)		$ 11.786.244,95
ADMINISTRACION	**20,00%**	$ 2.357.248,99
UTILIDAD	**7,00%**	$ 825.037,15
COSTOS INDIRECTOS		$ 3.182.286,14
TOTAL		$ 14.968.531,09
IVA	**19,00%**	$ 2.844.020,91
TOTAL		**$ 17.812.552,00**

VALOR TOTAL CONTRATO + ADICION	**$ 328.732.301,00**

COSTOS DIRECTOS DE CADA LOCOMOTORA (VALOR INICIAL DEL CONTRATO)		$ 29.390.000,00
ADMINISTRACION	**20,00%**	$ 5.878.000,00
UTILIDAD	**7,00%**	$ 2.057.300,00
COSTOS INDIRECTOS POR LOCOMOTORA		$ 7.935.300,00
TOTAL		$ 37.325.300,00
IVA	**19,00%**	$ 7.091.807,00
TOTAL POR LOCOMOTORA		**$ 44.417.107,00**

COSTOS DIRECTOS DE CADA LOCOMOTORA (ADICION DEL CONTRATO)		$ 1.683.749,28
ADMINISTRACION	**20,00%**	$ 336.749,86
UTILIDAD	**7,00%**	$ 117.862,45
COSTOS INDIRECTOS POR LOCOMOTORA		$ 454.612,31
TOTAL		$ 2.138.361,58
IVA	**19,00%**	$ 406.288,70
TOTAL POR LOCOMOTORA		**$ 2.544.650,29**

Municipios	Numero de locomotoras por municipio	VALORES POR MUNICIPIO (VALOR INICIAL CONTRATO + ADICION)			DISCRIMINACION PARA FACTURA FE Tercer pago 25%		
		Valor Unitario por municipio	IVA	Total por municipio	Valor unitario por municipio	Iva	Total x municipio
Flandes	3	$ 39.463.661,58	$ 7.498.095,70	$ 140.885.271,86	$ 27.993.975,00	$ 5.318.855,25	$ 33.312.830,25
La Dorada	1	$ 39.463.661,58	$ 7.498.095,70	$ 46.961.757,29	$ 9.331.325,00	$ 1.772.951,75	$ 11.104.276,75
Barrancabermeja	1	$ 39.463.661,58	$ 7.498.095,70	$ 46.961.757,29	$ 9.331.325,00	$ 1.772.951,75	$ 11.104.276,75
Manizales	1	$ 39.463.661,58	$ 7.498.095,70	$ 46.961.757,29	$ 9.331.325,00	$ 1.772.951,75	$ 11.104.276,75
Neiva	1	$ 39.463.661,58	$ 7.498.095,70	$ 46.961.757,29	$ 9.331.325,00	$ 1.772.951,75	$ 11.104.276,75
		$ 197.318.307,92	**$ 37.490.478,51**	**$ 328.732.301,00**	**$ 65.319.275,00**	**$ 12.410.662,25**	**$ 77.729.937,25**

Cordialmente

JUAN DE JESUS GUERRERO GOMEZ
Contratista

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **51.720.137**

GAITAN COPETE

APELLIDOS

NOHRA PATRICIA

NOMBRES

FIRMA





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **18-JUN-1958**
BOGOTA D.C
(CUNDINAMARCA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.54	**A+**	**F**
ESTATURA	G.S. RH	SEXO

15-SEP-1982 BOGOTA D.C

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

A-1500150-00241663-F-0051720137-20100617 0022303931A 2 1200760301

República de Colombia
Ministerio de Educación Nacional

JUNTA CENTRAL DE CONTADORES
TARJETA PROFESIONAL
DE CONTADOR PUBLICO

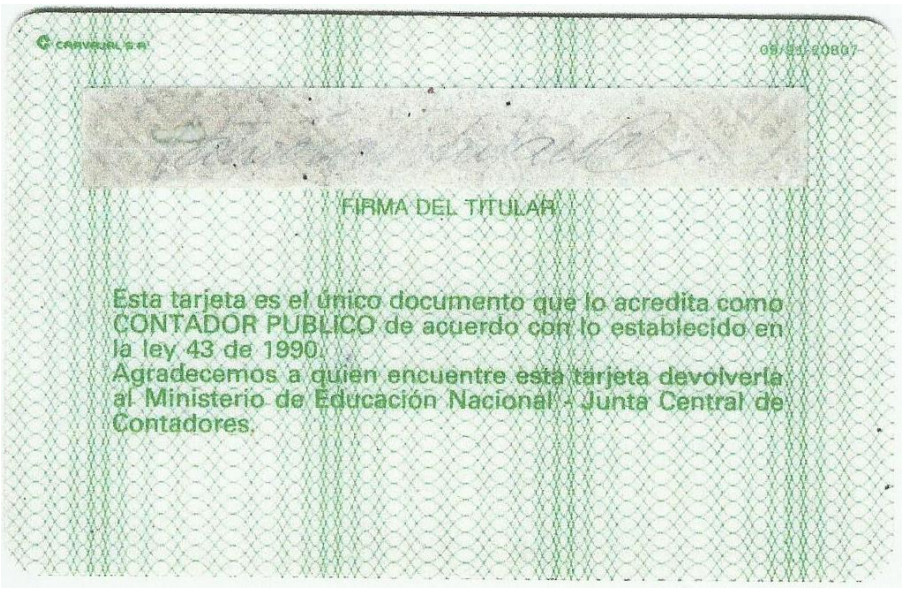


19025-T

NOHRA PATRICIA
GAITAN COPETE
C.C. 51.720.137
RESOLUCION INSCRIPCION 2356-T FECHA 1-X-87
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

Presidente

00025341



09/04/2007

FIRMA DEL TITULAR

Esta tarjeta es el único documento que lo acredita como CONTADOR PUBLICO de acuerdo con lo establecido en la ley 43 de 1990.
Agradecemos a quien encuentre esta tarjeta devolverla al Ministerio de Educación Nacional - Junta Central de Contadores.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL **JUNTA CENTRAL DE CONTADORES**

Certificado No:

2 2 0 3 5 3 4 8 2 8 8 4 2 6 0 0

LA REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

JUNTA CENTRAL DE CONTADORES

CERTIFICA A:
QUIEN INTERESE

Que el contador público **NOHRA PATRICIA GAITAN COPETE** identificado con CÉDULA DE CIUDADANÍA No 51720137 de BOGOTA, D.C. (BOGOTA D.C) Y Tarjeta Profesional No 19025-T SI tiene vigente su inscripción en la Junta Central de Contadores y desde la fecha de Inscripción.

NO REGISTRA ANTECEDENTES DISCIPLINARIOS * * *

MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 1720 de 2025

REALIZAR LA FASE DE PROPUESTA INTEGRAL DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN CINCO MUNICIPIOS DE COLOMBIA

DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE

Elaborado por:

Arq. Restaurador Lina Constanza Beltrán
Coordinadora

Arq. Restaurador Juan de Jesús Guerrero Gómez
Director de consultoría

Bogotá D.C. – abril 2026

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 1720 de 2025
FASE DE PROPUESTA INTEGRAL DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN CINCO MUNICIPIOS DE COLOMBIA

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE - DTS

TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACION 7
1. MARCO LEGAL 9
2. ANTECEDENTES 18
2.1. Resumen del diagnóstico 18
2.2. Matriz DOFA 21
2.2.1. Locomotoras Flandes (Tolima) 21
2.2.2. Locomotora La Dorada (Caldas) 26
2.2.3. Locomotora Manizales (Caldas) 33
2.2.4. Locomotora Barrancabermeja (Santander) 38
2.2.5. Locomotora Neiva (Huila) 46
3. ASPECTOS GENERALES DEL PEMP 51
3.1. Visión 52
3.2. Objetivo 52
3.3. Líneas estratégicas 52
3.3.1. Línea estratégica 1: Establecer responsabilidades administrativas y jurídicas de los responsables, propietarios, custodios o tenedores de las locomotoras 53
3.3.2. Línea estratégica 2: Orientar las acciones financieras para asegurar la sostenibilidad de las locomotoras a vapor 54
3.3.3. Línea estratégica 3: Definir las acciones de conservación y mantenimiento de las locomotoras para garantizar su preservación. 54
Acciones de conservación preventiva 54
Acciones de emergencia y recuperación 55
Intervenciones mínimas 55
Conservación–restauración 55
Mantenimiento y seguimiento 56

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

3.3.4. Línea Estratégica 4: Definir los lineamientos para el emplazamiento urbano de las locomotoras y su inclusión en los instrumentos de gestión del territorio: 56
3.3.5. Línea estratégica 5: Diseñar la estrategia de apropiación social de las locomotoras de acuerdo con las dinámicas sociales y culturales del territorio..... 57
4. NIVELES DE INTERVENCION 59
4.1. Criterios de intervención 61
4.1.1. Mantener la unidad de conjunto..... 61
4.1.2. Integridad material 61
4.1.3. Integridad tecnológica..... 61
4.1.4. Relación con el sistema ferroviario 62
4.1.5. Huellas de uso y operación..... 62
4.1.6. Control del deterioro sin renovación material 62
4.1.7. Aplicar intervenciones diferenciadas, ajustadas al estado de conservación, función estructural e integridad material. 63
4.2. Acciones permitidas o restringidas 64
4.2.1. Conservación preventiva y mantenimiento (rutinarias, periódicas y programadas)..... 64
4.2.2. Intervenciones mínimas y acciones de recuperación 65
4.2.3. Conservación–restauración 66
4.2.4. Uso cultural, integración museográfica y relación con el entorno..... 66
5. ESPACIO DE UBICACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS 68
5.1. Marco legal 68
5.1.1. Desde el espacio público..... 68
5.1.2. Desde el Patrimonio Cultural. 68
5.2. Condiciones arquitectónicas y urbanas 69
5.3. Delimitación de la zona de influencia 70
5.3.1. Delimitación de la zona de influencia Locomotoras Flandes..... 71
5.3.2. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Dorada 71
5.3.3. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Manizales 72
5.3.4. Delimitación de la zona de influencia locomotora Barrancabermeja 74
5.3.5. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Neiva 75
6. CONDICIONES DE MANEJO 77
6.1. Aspectos físico-técnicos 77

6.1.1. Naturaleza patrimonial de los bienes 77
6.1.2. Lineamientos y principios para la protección de las locomotoras 78
6.1.2.1. Autenticidad material 78
6.1.2.2. Integridad tecnológica 78
6.1.2.3. Tratamiento de superficies metálicas 79
6.1.2.4. Recubrimientos y pintura 79
6.1.2.5. Cabina y elementos de conducción 79
6.1.2.6. Condición de máquina no operativa 80
6.1.2.7. Intervenciones estructurales 80
6.1.2.8. Elementos añadidos y accesorios contemporáneos 80
6.1.2.9. Reubicación o traslado controlado 80
6.1.2.10. Manipulación, izaje y reimplantación 81
6.1.2.11. Mantenimiento preventivo 83
6.1.3. Condiciones de conservación 83
6.1.3.1. Condiciones del entorno inmediato 83
6.1.3.2. Condiciones de intervención de los bienes 89
6.1.3.3. Condiciones de seguridad y protección 96
6.1.3.4. Condiciones de documentación obligatoria 96
6.1.4. Condiciones de investigación 98
6.1.5. Condiciones de apropiación social 101
6.2. Aspectos jurídicos, administrativos y financieros 107
6.2.1. Determinación de la entidad administradora 107
6.2.2. Determinación de roles y responsabilidades 111
6.2.2.1. Roles y responsabilidades Flandes 113
6.2.2.2. Roles y responsabilidades La Dorada 114
6.2.2.3. Roles y responsabilidades Manizales 114
6.2.2.4. Roles y responsabilidades Barrancabermeja 115
6.2.2.5. Roles y responsabilidades Neiva 115
6.3. Esquema financiero 117
6.3.1. Fuentes de financiación del nivel internacional 117
6.3.2. Fuentes de financiación del nivel nacional 118
6.3.2.1. Convenios Interadministrativos de Cooperación 118

6.3.2.2. Mecanismo de Obras por Impuestos: Agencia de Renovación del Territorio 119
6.2.3.3. Contrato Plan 121
6.2.3. Fuentes de financiación del nivel regional y departamental 122
6.2.3.1. Nivel Regional con el OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) Regional del Sistema General de Regalías) 122
6.2.3.2. Nivel Departamental mediante Contratos Plan del Sistema General de Regalías 124
6.2.4. Nivel local: distrital yo municipal 125
6.2.4.1. Obras por Impuestos de nivel distrital y municipal: 125
6.2.4.2. Ley Orgánica del Sistema General de Participaciones 126
6.2.4.3. Estampilla Procultura 127
6.2.4.5. Planes de Desarrollo Municipales y/o Distritales: 128
7. PLAN DE DIVULGACION 130
7.1. Objetivo 130
7.2. Ejes estratégicos 130
7.2.1. Divulgación, Comunicación y Participación Ciudadana, ... 130
7.2.2. Fomento de la Investigación y Producción de Conocimiento 131
8. PLAN DE ACCIÓN 133
8.1. Líneas estratégicas para la protección del conjunto de locomotoras en los cinco municipios 133
8.2. Fichas de perfil de proyectos 134
8.3. Plan de acción general para las locomotoras objeto del PEMP 135
8.4. Perfiles de proyectos asociados a líneas estratégicas 136
8.4.1. Línea estratégica de atención de riesgos y estabilización inicial 136
8.4.2. Línea estratégica de conservación preventiva y mantenimiento periódico 136
8.4.3. Línea estratégica de investigación técnica y formulación de proyectos integrales de conservación-restauración 137
8.4.4. Línea estratégica de recuperación, adecuación y ordenamiento del entorno inmediato 137
8.4.5. Línea estratégica de gestión de uso, apropiación social y activación pedagógica e investigativa 138
8.4.6. Línea estratégica de gestión institucional, jurídica y administrativa 139
9. ESQUEMA DE SEGUIMIENTO Y VERIFICACIÓN 140

9.1. Aspectos Administrativos y Jurídicos: 141
9.2. Aspectos Físico - Técnicos: 143
9.2.1. Conservación del BIC 143
9.2.2. Espacio de Ubicación el BIC. 144
9.3. Aspectos socio-culturales 146
9.4. Aspectos financieros 149
10. ANEXOS 150

CONTRATO DE CONSULTORÍA N° 1720 de 2025
FASE DE PROPUESTA INTEGRAL DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN CINCO MUNICIPIOS DE COLOMBIA

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE - DTS

PRESENTACION

La Fase II de la propuesta integral del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor, establece las directrices para el manejo técnico, jurídico, financiero y administrativo que permitan garantizar la adecuada conservación de un conjunto de bienes patrimoniales de carácter industrial de gran importancia para el país, que cuentan con un mecanismo legal de protección al ser declaradas como Bienes de interés cultural del ámbito nacional mediante Resolución 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura.

Resulta importante precisar aquí, que el concepto de locomotora refiere a una máquina impulsada por la acción del vapor de agua, condición para la que se requería disponer permanentemente de un material combustible y de otra parte de agua, materiales que eran transportados en un receptáculo que frecuentemente estaba acoplado en la parte posterior de la cabina, denominado comúnmente como ténder o carbonera, elemento esencial e imprescindible para el funcionamiento de la locomotora a vapor, condición por la que caldera, cabina y ténder son considerados como una unidad, conjunción sin la cual resulta prácticamente improbable la comprensión del funcionamiento de este importante medio de trasporte, clave del desarrollo social, económico, tecnológico y cultural del país, por tanto las disposiciones planteadas en esta consultoría son de carácter integral para el conjunto de estos bienes.

La formulación de las diferentes estrategias tiene como soporte la información acopiada en la Fase I de diagnóstico del Plan Especial de Manejo y Protección realizado en el año 2024 por el Consorcio NVP, mediante contrato No. 3974/2024 y que, para efectos del desarrollo del presente documento será referido como Fase I – PEMP; también se complementa con la documentación recopilada en el desarrollo del contrato de la presente consultoría correspondiente a Fase II de formulación de propuesta integral. Resulta pertinente señalar que la fase de diagnóstico estuvo dirigida al análisis de la información de doce (12) locomotoras localizada en ocho municipios, conjunto del cual el Ministerio de las Artes los Saberes y las Culturas priorizó la realización de la segunda fase para siete (7) de ellas, localizadas prioritariamente en municipios de la rivera del rio Magdalena y cuya condición presenta circunstancias de vulnerabilidad para su conservación y abordó la locomotora de Manizales en relación a las dinámicas sociales y legales que se presentan sobre esta como parte de un proceso de acción popular con fallo judicial.

Sin duda alguna, las locomotoras y otra serie de bienes asociados a la presencia del ferrocarril constituyen importantes referentes urbanos a lo largo del país, que en su conjunto no solo permiten plantear alternativas dirigidas a su recuperación y salvaguarda, sino constituirse como huellas y testimonios importantes para explicar procesos sociales, culturales, económicos y tecnológicos de los espacios donde estas discurrieron. Se

entiende entonces la relevancia que los mismos representan en los procesos de recuperación de la memoria colectiva de las comunidades, que les permita así mismo activar dinámicas de memoria, reconocimiento y arraigo.

Este Plan Especial de Manejo y Protección se enmarca en el régimen de protección de bienes culturales definido por la Constitución Política y desarrollado por la Ley 397 de 1997, que establece la obligación del Estado y de la sociedad de proteger y difundir el patrimonio cultural de la Nación. En ese sentido, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes (antes Ministerio de Cultura) ha contratado esta consultoría (Contrato de Consultoría N° 1720 de 2025) para formular un instrumento de gestión con alcance nacional. Conforme se establece en el Decreto 1080 de 2015 y su modificatorio, el Decreto 2358 de 2019, el PEMP define el área afectada, la zona de influencia, los niveles de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación necesarios para la sostenibilidad de estos bienes.

La formulación de las estrategias considera enfoques transdisciplinarios, técnicos y culturales, buscando no sólo la conservación física de las locomotoras, sino también fortalecer dinámicas locales de educación patrimonial, turismo cultural y participación social, con el objetivo de que este tipo de bienes se constituyan en factor de desarrollo económico sostenible, de inclusión social y generador de identidad, cohesión y memoria colectiva.

Se presta especial atención al uso del lenguaje accesible, la diversidad de fuentes documentales y la articulación con las políticas públicas de cultura y patrimonio. En la estructuración de este documento se recogen, además, referencias normativas actualizadas, metodologías participativas y cronogramas generales tentativos para implementar las acciones recomendadas. Con este PEMP se espera asegurar, a largo plazo, la integridad y visibilidad del legado del sistema ferroviario colombiano como patrimonio nacional.

1. MARCO LEGAL

De manera amplia resulta importante mencionar el esquema general de protección del patrimonio cultural colombiano desde la normatividad existente, el cual tiene su fundamento en la Constitución Política de 1991, que establece de manera expresa la obligación tanto del Estado como de los particulares de salvaguardar las riquezas culturales de la Nación. En particular, el artículo 72 dispone que el patrimonio cultural se encuentra bajo la protección del Estado, señalando además que el patrimonio arqueológico y otros bienes que conforman la identidad nacional son inalienables, inembargables e imprescriptibles. Complementariamente, el artículo 88 introduce las acciones populares como mecanismo para la protección de derechos e intereses colectivos, entre ellos el patrimonio cultural.

A partir de este marco constitucional, el país ha desarrollado un conjunto de normas que buscan hacer efectiva esa protección. Uno de los antecedentes más importantes es la Ley 163 de 1959 y su correspondiente decreto reglamentario N° 264 de 1963, que desde hace varias décadas ya planteaba la necesidad de defender y conservar el patrimonio histórico, artístico y los monumentos públicos, incluso en consonancia con acuerdos internacionales adoptados por Colombia.

Con el paso del tiempo, la relación entre patrimonio y territorio se hizo más evidente. En ese sentido, la Ley 9 de 1989 introdujo herramientas para la planificación urbana y la gestión del suelo, permitiendo que la protección del patrimonio se integrara en las decisiones sobre el desarrollo de las ciudades. Esta idea se refuerza posteriormente con la Ley 388 de 1997, que obliga a las entidades territoriales a incorporar la preservación del patrimonio cultural dentro de sus funciones de ordenamiento territorial.

Ese mismo año se expide la Ley 397 de 1997, conocida como la Ley General de Cultura, que marca un punto de inflexión. Esta norma no solo organiza el sector cultural en el país —incluyendo la creación del Ministerio de Cultura—, sino que también establece instrumentos concretos para la protección del patrimonio, como los Planes Especiales de Protección, que con el tiempo evolucionaron hacia los actuales Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).

Más adelante, la Ley 1185 de 2008 ajusta y moderniza la Ley General de Cultura, ampliando la definición de patrimonio cultural y reforzando las responsabilidades tanto del Estado como de las entidades territoriales. Esta ley también consolida los PEMP como el principal instrumento para gestionar y proteger los bienes de interés cultural, articulando aspectos técnicos, administrativos y de planificación.

En cuanto a la reglamentación, el Decreto 1077 de 2015 reúne las normas del sector vivienda y ordenamiento territorial, incluyendo disposiciones sobre licencias urbanísticas y el manejo del suelo, aspectos que son fundamentales cuando se realizan intervenciones en bienes o entornos con valor patrimonial. Por su parte, el Decreto 1080 de 2015 compila las normas del sector cultura y desarrolla de manera más detallada los lineamientos para la protección del patrimonio, en concordancia con las leyes anteriores.

Finalmente, el Decreto 2358 de 2019 realiza modificaciones al Decreto 1080, afinando aspectos clave como las competencias institucionales y el alcance de los Planes Especiales

de Manejo y Protección. Con ello, se fortalece el esquema de gestión del patrimonio cultural, buscando hacerlo más claro y efectivo.

De manera más particular, a partir del diagnóstico de la Fase I – PEMP para 12 locomotoras a vapor, se reconoce que del conjunto hay un alto porcentaje que no cuenta con la documentación que permita establecer la relación jurídica en materia de tenencia, custodia o propiedad, condición que dificulta concretar un marco de obligaciones para su protección y conservación, lo que contribuye a la ausencia de acciones de mantenimiento dirigidas a detener su deterioro. Algunas de ellas han sido incluidas en iniciativas de protección formuladas por el interés de grupos o gestores que buscan recuperar parte de la memoria industrial de los ferrocarriles; en otros casos, han sido adquiridas para desarrollar alternativas de uso, siendo transformadas y modificadas en su materialidad, no obstante, lo anterior de una u otra manera ha contribuido a su conservación.

Históricamente, la ley 21 de 1988, norma jurídica por la cual se adoptó "…El programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional…" y posteriormente, a través del Decreto 1586 de 1989, acto administrativo mediante el cual se ordenó liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) dada la profunda crisis institucional, administrativa y financiera del servicio público de transporte ferroviario, estableció en su artículo 25 que: "…*Los bienes de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Liquidación gozarían de especial protección del Estado. Las operaciones que sobre los mismos se realizasen, tales como avalúos y ventas, se harían con criterio estrictamente comercial y no podrían ser objeto de donación o utilizados con fines distintos de los de la liquidación de la Empresa y prestación del servicio público de transporte ferroviario a su cargo*…"

Con fundamento en las facultades expuestas por las normas antes señaladas, se expidieron otros dos decretos Ley; de un lado, el Decreto Ley N° 1590 de 1989, por medio del cual se establece un régimen de pensiones e indemnizaciones para la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Liquidación y de otro lado, el Decreto Ley N° 1591 de 1989 mediante el cual se creó el Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FPS – FNC), para el manejo de las cuentas respectivas al pago de las pensiones de jubilación de cualquier naturaleza, de las demás prestaciones sociales y de las indemnizaciones y sentencias condenatorias laborales, ejecutoriadas o que se ejecutoriasen a cargo de la FNC en cumplimiento de las obligaciones señaladas en el inciso 1º del artículo 7º de la Ley 21 de 1988, circunstancia que determinaría en gran medida el manejo de las locomotoras a vapor.

El **artículo 11** del mencionado Decreto Ley 1591 estableció que *"…El patrimonio del Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia estaría integrado por…":*

> *"…c) Los bienes y derechos que con ocasión de la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia sean transferidos al Fondo…".*

Y en consecuencia resulta oportuno señalar lo establecido en el artículo 3º del mencionado documento donde se establece:

> *"…En desarrollo de su objeto el Fondo cumplirá las siguientes funciones:*

j) Realizar inversiones que garanticen seguridad, rentabilidad y liquidez a su patrimonio, con el fin de que pueda cumplir oportunamente sus obligaciones…"

Es así como el conjunto de locomotoras a vapor quedó incluido como parte de los bienes y equipos ferroviarios y en general del patrimonio que la entidad recién creada FPS – FNC podría disponer para cumplimiento de su objeto y las obligaciones derivadas de la liquidación de la empresa FNC. Esta situación aunada a la ausencia de una figura jurídica que permitiera realizar el registro público del traspaso de este tipo de bienes, esto es la ausencia de una matrícula o una figura que permitiese la trazabilidad de la propiedad de estos equipos, conlleva a que la información disponible para ese momento, estuviese conformado por inventarios básicos de su existencia.

En estas condiciones y posiblemente ante la preocupación de algunos de los trabajadores de la empresa FNC, conscientes de la importancia y el valor cultural que representan para la historia del transporte férreo en el país, surge la necesidad de buscar medidas especiales para la protección de estos bienes a través de su declaratoria como obras de alto valor histórico, tecnológico y cultural para preservar la memoria y la identidad nacional. En estas condiciones la subdirección de patrimonio del entonces Instituto Colombiano de Cultura presentó a consideración del Consejo de Monumentos Nacionales el estudio para la declaratoria de un conjunto de 59 locomotoras, constituida por las antiguas locomotoras a vapor considerando los innegables valores históricos, artísticos y documentales y de las cuales: *"…10 se encuentran abandonadas en los talleres de Flandes, Tolima, 6 en el Corzo Cundinamarca, 5 en los patios de la Calle 26 en Cali, 12 se encuentran en operación o reparación y 26 han sido colocadas como Monumentos en distintos puntos del país..."*, conforme consta en el Acta N°3 de reunión ordinaria del Consejo de Monumentos Nacionales del 14 de abril de 1997.

Producto de lo anterior mediante resolución N° 015 de 1997 del 5 de agosto de 1997, el Consejo de Monumentos Nacionales propuso declarar como Monumento Nacional, y, con posterioridad el recién creado Ministerio de Cultura, mediante Resolución 0791 de 1998 declaró como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, el conjunto de las antiguas locomotoras a vapor existentes en el país.

Como parte de la documentación de soporte de la declaratoria, se cuenta con el inventario realizado por el ingeniero Gustavo Arias de Greiff, documento en el cual se hace una relación de cada una de las locomotoras especificando el tipo de maquina con breves referencias a las características técnicas y la ubicación que algunas de ellas tenían para ese momento.

Otro de los aportes importantes para el conocimiento de la conformación y el estado de un número significativo de las locomotoras referidas en el inventario del Ingeniero de Greiff, es la investigación realizada por la arquitecta María Isabel Gómez A y la historiadora María Mercedes Ladrón de Guevara, quienes en el libro *"Las Locomotoras a Vapor"*, publicado el 2016, realiza una reseña de 49 de las 59 locomotoras del grupo de máquinas declaradas BIC, en tanto que las otras 10 señala el documento, no fue posible de ser reseñadas por inexistencia de la máquina.

Por otra parte, es necesario señalar que el FPS-FNC, en cumplimiento de su objeto de aténder pasivo social al cual se refiere el artículo 7º de la Ley 21 de 1988, comercializó

algunos de estos bienes, transacciones de las cuales en muchos de los casos no se cuenta con la documentación que permita establecer tales negociaciones, por lo que en algunos casos no se tiene claridad del destino de algunas locomotoras, así como de los propietarios actuales de tales equipos.

Este panorama es el marco general en el que se realizó la Fase I – PEMP, y cuyo documento de componente jurídico administrativo hace una relación de este ámbito para las 12 locomotoras ubicadas en:

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

De un análisis general de este grupo es importante señalar que ocho de ellas se encuentran emplazadas en espacios públicos y cuatro en espacios privados, condición que determina aspectos administrativos particulares, en lo que hace referencia a la aplicación de la normatividad existente, en especial en lo referente a los instrumentos de planificación y gestión territorial local.

En este punto es relevante señalar que, dadas las condiciones de emplazamiento en espacios públicos de los diferentes municipios, las condiciones de gestión y manejo están determinadas principalmente por los mecanismos e instrumentos relacionados con la administración del espacio público, condición que tiene su principal soporte en la formulación de los planes de ordenamiento territorial.

En lo que hace referencia a los aspectos jurídicos, la normatividad respecto del manejo y gestión de los bienes de interés cultural, cuenta con mecanismos e instrumentos suficientes para la formulación de estrategias dirigidas a su protección, manejo y gestión. No obstante, lo anterior, es importante señalar que el reconocimiento, manejo y valoración del patrimonio industrial férreo en nuestro medio, es un tema reciente, para el cual resulta indispensable la investigación de fuentes, la recopilación de información documental y el conocimiento específico de las características técnicas de este tipo de patrimonio, que permitan adaptar los instrumentos normativos a las exigencias particulares de manejo de estos bienes muebles.

Uno de los aspectos que determinan las condiciones jurídico administrativas de las locomotoras tiene que ver con la clasificación en las categorías que para tal efecto establece el decreto 2358 de 2019, acto administrativo que señala:

1. *Colecciones privadas y públicas: conjunto de bienes de entidades públicas o privadas, como bibliotecas, museos, casas de cultura, iglesias y sedes de confesiones religiosas y bienes asociados a manifestaciones de PCI, entre otros.*
2. *Monumentos en espacio público: se refiere a los monumentos ubicados en espacios públicos como vías, plazas y parques.*

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

Para el grupo de ocho locomotoras analizadas en la Fase I – PEMP, que, como ya se mencionó se encuentran localizadas en espacios públicos, condición que establece una serie de factores que determinan su manejo y estado de conservación, factores que van desde las características propias de lugar de emplazamiento, de contextos sociales y particularidades físicas del espacio donde se ubican, las condiciones medio ambientales que determinan puntualmente la conservación de la materialidad de los bienes y finalmente las determinaciones que desde las administraciones se hace del espacio público propiamente dicho.

Otra de las condiciones que incide de manera significativa en la administración de algunas locomotoras es su cercanía a estaciones de tren que, al haber sido declaradas como bienes inmuebles de interés cultural mediante el Decreto 746 de 1996 y contar con una reglamentación específica de manejo, tienen definidas zonas de influencia y polígonos de funcionamiento. Esta situación genera una relación directa y bidireccional entre ambos bienes (inmueble estación y mueble locomotora), en la que cualquier decisión que se adopte respecto de uno necesariamente debe considerar la presencia, condiciones y régimen aplicable del otro, especialmente cuando las locomotoras se encuentran dentro de los polígonos funcionales establecidos para dichas estaciones.

Finalmente, la condición de emplazamiento de cuatro de las locomotoras en espacios de carácter privado, establece igualmente una característica particular en la que las estrategias que se planteen para su manejo estarán determinadas por las condiciones de tenencia.

Se concluye entonces que dados los contextos que presenta el grupo de locomotoras objeto de la elaboración de la Fase I – PEMP, es que, no es posible encasillar estos bienes en una única categoría y que por el contrario se presentan condiciones particulares en cada una de las locomotoras, las cuales determinaran las condiciones de manejo específicas para cada caso.

En lo que hace referencia a los actos administrativos y los instrumentos técnicos y normativos de carácter local, el diagnóstico de la Fase I – PEMP, plantea el análisis de los planes de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo municipal en cada uno de los territorios donde se encuentran localizadas las locomotoras, con el fin de establecer las determinaciones de manejo y protección del patrimonio cultural presente en cada localidad, en aspectos relacionados directamente con las estrategias e instrumentos de planificación para el manejo del espacio público, áreas ambientales y fuentes de desarrollo como el turismo.

En general se observa, que los instrumentos técnicos y normativos de planeación en los territorios cuentan con disposiciones respecto de la protección del patrimonio y los bienes de interés cultural en general, sin embargo, en aquellos casos en los que se hace referencia a la recuperación de los elementos del sistema férreo, esta referencia está dirigida específicamente a las vías y las estaciones de tren, como puntos o nodos de integración urbana, asumiendo tácitamente la existencia de la locomotora como parte integral del conjunto, situación que dificulta en cierta medida la formulación de proyectos dirigidos al

reconocimiento y valoración de este tipo de bienes y la determinación del responsable de la conservación y manejo de esta.

Otro de los aspectos del manejo administrativo de las locomotoras a vapor lo constituye la condición de tenencia, custodia, propiedad o usufructo de este tipo de bienes, aspecto no menos importante a la hora de determinar las responsabilidades de conservación de aquellos bienes, principalmente cuando estos se encuentran en espacio público.

Como se señaló anteriormente, al momento de la liquidación de la empresa FNC, muchos de estos bienes ya se encontraban emplazados en zonas públicas, sin que se conozca algún tipo de documento que formalizara dicho traspaso a las entidades territoriales y por ende se asumía la responsabilidad de la conservación de estos bienes a la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Por otra parte, a la liquidación de la empresa FNC, muchos de estos bienes pasan a formar parte del Fondo de Pasivo Social, con lo cual se delega la responsabilidad del FPS el manejo de estas locomotoras, sin embargo, este aspecto no quedo estipulado dentro de las funciones de esa entidad, por lo que la conservación y mantenimiento de estos bienes quedó sin un responsable directo.

El componente jurídico y administrativo de la Fase I – PEMP, establece en el diagnóstico:

> *"…La responsabilidad se traduce en que debe haber alguien (persona pública o privada) encargada de su cuidado, que dé cuenta ante las autoridades y que se preocupe por el BIC. Conforme con la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008, así un bien no haya sido declarado por un* ***ente territorial*** *se infiere que éstos, en aras de la protección del patrimonio cultural, deben propender por su protección, en armonía con las competencias y facultades establecidas para cada caso y en concordancia con las políticas y normas del ente que hace la declaratoria, en este caso en Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes…"*
>
> *"…Por su parte, el manejo tiene que ver con la autoridad o persona que se hace cargo de adelantar las acciones y proyectos, independientemente de si es el responsable o no. Pero se advierte que en una misma persona puede recaer tanto la responsabilidad como el manejo y protección…".*
>
> *"…En este sentido, para las doce locomotoras, de manera general, podemos decir que la responsabilidad recae sobre el propietario tanto de las locomotoras como de los predios donde se localizan. Mientras que el manejo, cuando no recaen en la misma persona, puede estar a cargo de autoridades locales como las alcaldías o autoridades de planeación o de cultura…".*

Así mismo el documento establece que, aunque en muchas de las locomotoras aparecen bajo responsabilidad de determinada entidad, principalmente del ámbito territorial, la ausencia documental que acredite la tenencia, custodia, propiedad o usufructo de estos bienes culturales, constituye un factor que dificulta a las entidades territoriales la formulación y desarrollo de proyectos para su intervención.

El contrato de consultoría 1720 de 2025, correspondiente a la Fase II del PEMP desde el punto de vista jurídico, determinó abordar la problemática relacionada en la FASE I - PEMP mediante un programa metodológico que acoge el mandato legal contenido en el artículo

2.4.1.3.8 del Decreto 1080 de 2015. Esta norma establece que las condiciones de manejo para los bienes muebles comprenden pautas y determinantes en aspectos físico-técnicos, administrativos y financieros. En ese sentido, y particularmente frente a las condiciones de manejo de los aspectos administrativos, se plantea la necesidad de definir un esquema de administración del bien que garantice la existencia de un responsable a cargo de su cuidado y de la aplicación del PEMP. Con base en ello, la consultoría decidió abordar la problemática desde dos enfoques complementarios: el contexto situacional y el contexto de las relaciones institucionales.

Desde el contexto situacional de las locomotoras a vapor, el contrato toma como punto de partida la Resolución 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura, mediante la cual se declararon como Bienes de Interés Cultural de carácter nacional el conjunto de las antiguas locomotoras a vapor existentes en el país y los resultados del diagnóstico realizado en la Fase I – PEMP, (aspectos que se desarrollaron en párrafos anteriores) pero en conclusión se resaltan los problemas relacionados con la trazabilidad documental que soporta el título de dominio de las locomotoras, lo cual dificulta acreditar la titularidad jurídica de las mismas. Esta situación resulta crítica, ya que es necesario establecer con claridad quién es el responsable jurídico de cada locomotora para poder asignar, conforme a la ley, las responsabilidades administrativas y financieras derivadas de la adopción del PEMP.

Desde el contexto de las relaciones institucionales, el contrato considera, para el caso de la locomotora ubicada en Manizales, la existencia de un fallo judicial de acción popular cuya parte resolutiva declaró responsables al Municipio de Manizales y al Ministerio de Cultura por la vulneración del derecho colectivo a la defensa del patrimonio cultural de la Nación. En dicha decisión, proferida por el Tribunal Administrativo de Caldas el 8 de agosto de 2023 dentro del expediente radicado N.° 17 001 33 39 006 2020-00162-02, se ordenó la vinculación del Ministerio de Cultura para que adelante las acciones necesarias para articular el Plan Especial de Manejo y Protección de la locomotora, en el marco de sus competencias legales. De manera similar, en relación con la locomotora ubicada en Barrancabermeja, se identificó un fallo judicial proferido el 9 de octubre de 2023 por el Tribunal Administrativo de Santander, dentro del expediente radicado N.° 680813333002-2019-00380-01, en el cual se ordena al Distrito de Barrancabermeja y al Ministerio de Cultura adoptar el PEMP correspondiente, precisando en ambos casos que las órdenes deberán cumplirse conforme a las competencias legales de cada entidad.

En una primera instancia, y con el fin de dar solución a la problemática identificada tanto en el contexto situacional como en el de las relaciones institucionales, el componente jurídico de la consultoría toma como referencia el artículo 2.4.1.1.1 del Decreto 1080 de 2015, que define el PEMP como un instrumento de gestión orientado a establecer las acciones necesarias para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los bienes de interés cultural. Desde esta perspectiva, se reconoce que el PEMP configura una verdadera operación administrativa en la que intervienen múltiples actores, tanto del nivel nacional, como el Ministerio de Cultura, como del nivel territorial, representado por municipios o distritos, así como actores del sector público y del sector privado, entre ellos los propietarios de los inmuebles donde se ubican las locomotoras o los titulares jurídicos de estas.

Esta participación concurrente de actores encuentra sustento en los artículos 8, 72 y 95 de la Constitución Política de 1991 y en la Sentencia C-037 de 2003 de la Corte Constitucional, en virtud de los cuales la protección, conservación y sostenibilidad del patrimonio cultural

de la Nación constituye una función pública. En consecuencia, en el marco del PEMP es posible asignar funciones y obligaciones tanto al Estado como a los particulares que ostenten algún vínculo jurídico con las locomotoras, ya sea en calidad de propietarios, poseedores, usufructuarios, tenedores o custodios.

En una segunda instancia, y como parte del análisis del marco regulatorio del sector cultura en materia de bienes muebles, se concluye que el PEMP, en tanto operación administrativa, permite la adscripción de funciones y responsabilidades tanto al Estado como a los particulares, de manera diferenciada según las etapas de formulación, aprobación, implementación y seguimiento. En este esquema, se establece que el titular jurídico de la locomotora es el encargado de asumir las etapas de formulación e implementación del PEMP, mientras que al Ministerio de Cultura le corresponden las etapas de aprobación y seguimiento. No obstante, el Ministerio conserva la potestad de asumir la formulación del PEMP en ejercicio de una competencia residual respecto de los bienes que ha declarado como BIC del ámbito nacional, como es el caso de las locomotoras a vapor. En todos los casos, estas competencias tienen como finalidad materializar acciones orientadas a la protección, conservación y sostenibilidad de los bienes.

Con base en lo anterior, el contrato concluye que, para efectos de asignar responsabilidades administrativas y financieras en las etapas de formulación e implementación del PEMP, resulta viable y conforme a la ley acudir al concepto de Entidad Administradora de la locomotora a vapor. Este concepto se plantea como un mecanismo que permite resolver las dificultades derivadas tanto de la ausencia de trazabilidad documental para acreditar la titularidad del bien, como de la inexistencia de un sistema formal de registro de la propiedad de las locomotoras. Lo anterior se sustenta en el principio constitucional de legalidad, que exige contar con una solución que permita definir un esquema administrativo claro, con un responsable a cargo del cuidado del bien y de la aplicación del PEMP.

En este sentido, el concepto de Entidad Administradora permite identificar el sujeto en cabeza de quien recae la posición de garante, es decir, la responsabilidad de ejecutar las acciones necesarias para asegurar la protección, conservación y sostenibilidad de la locomotora, en cumplimiento de la función pública del patrimonio cultural de la Nación. Para ello, se retoma lo dispuesto en el artículo 2.4.1.3.2 del Decreto 1080 de 2015, que clasifica los bienes muebles para efectos de los PEMP e incluye aquellos asociados a inmuebles, ya sea por estar adosados a estos o por destinación. Dado que las locomotoras a vapor se consideran bienes muebles asociados a inmuebles por destinación, se adopta como criterio metodológico el área de emplazamiento del bien dentro de un inmueble, junto con la acreditación de prueba al menos sumaria, como mecanismo para determinar quién debe asumir las responsabilidades administrativas y financieras derivadas de las etapas de formulación e implementación del PEMP. Cabe señalar que la etapa de implementación se materializa a través de un plan de inversiones que integra programas y proyectos del plan de acción y del plan de divulgación, el cual debe articularse con el respectivo plan de desarrollo local.

Finalmente, se define la Entidad Administradora en el marco de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, aquel destinatario o destinatarios de las Responsabilidades en Aspectos Físico Técnicos, Administrativos y Financieros que se deriva de la Aprobación del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de un Bien

Mueble Locomotora a Vapor Declarada BIC del Ámbito Nacional. La condición de Entidad Administradora implica una Posición Garante que surge de la Relación Jurídica entre el titular jurídico de la Locomotora a Vapor a cualquier título de imputación como Propietario, Usufructuario, Poseedor, Tenedor o Custodio y la Declaratoria del Bien Mueble como un BIC del Ámbito Nacional, lo cual implica un nexo de responsabilidad frente al cumplimiento de Deberes Positivos Constitucionales que conlleva el Deber Objetivo de Ciudad y la Específica Obligación de Intervención para garantizar la Protección, Conservación y Sostenibilidad de la respectiva Locomotora a Vapor y que es conforme al Principio de Confianza Legitima, para lo cual se exige acreditar prueba siquiera sumaria.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

2. ANTECEDENTES

2.1. Resumen del diagnóstico

El conjunto de locomotoras priorizadas para la formulación de la fase II del PEMP presenta diversidad de condiciones y factores que determinan su estado actual de conservación. A continuación, se exponen los principales aspectos identificados en el diagnóstico, organizados por categorías temáticas:

- **Condiciones funcionales y naturaleza industrial del bien**

El carácter industrial de las antiguas locomotoras a vapor y las condiciones propias de su funcionamiento establecen que se trata de equipos diseñados para operar a la intemperie y en espacios abiertos. La conservación operativa históricamente estuvo directamente relacionada con rutinas de mantenimiento permanente, necesarias para garantizar su funcionamiento continuo y eficiente.

Una vez estas locomotoras cesan su operación (en este caso particular por la liquidación de la empresa responsable del sistema Férreo Nacional), también se interrumpen dichos procesos de mantenimiento, lo que da lugar a procesos progresivos de deterioro, situación que, aunada al abandono, conlleva la pérdida de elementos constitutivos y de valores asociados al patrimonio industrial.

- **Factores sociales y de entorno urbano**

En términos generales, los bienes patrimoniales muebles ubicados en el espacio público se encuentran expuestos a diversos factores de vulnerabilidad asociados a contextos sociales complejos, caracterizados por la presencia de necesidades básicas insatisfechas y, en algunos casos, por dinámicas de habitabilidad en calle vinculadas al consumo de sustancias. En este escenario, cualquier elemento que pueda representar una fuente de obtención de recursos económicos se convierte en un objetivo potencial, incrementando el riesgo de vandalismo, desmembramiento y pérdida de componentes.

En este contexto, las antiguas locomotoras a vapor, dispersas en distintos puntos del país y emplazadas en espacios públicos como glorietas, plazoletas, parques o en cercanías de estaciones ferroviarias, presentan una alta susceptibilidad al deterioro. Aunque algunas son reconocidas como referentes urbanos, muchas carecen de mecanismos adecuados de protección y seguridad. Esta situación propicia afectaciones tanto directas, mediante la sustracción de piezas, como indirectas, derivadas de usos inadecuados como refugio o baño público, cuyas consecuencias impactan negativamente la conservación de sus materiales constitutivos y su integridad general.

- **Factores administrativos e institucionales**

La falta de claridad sobre las condiciones de tenencia, custodia o propiedad de estos bienes, y en consecuencia sobre los compromisos administrativos asociados a su manejo, constituye uno de los principales factores que afectan su adecuada gestión y conservación. Esta situación se explica, en gran medida, por la ausencia de documentación que formalice de manera precisa la entidad responsable del mantenimiento y conservación de las

locomotoras, lo que provoca que la responsabilidad se diluya entre diferentes actores institucionales.

A esta problemática se suma que los entes territoriales no tienen un conocimiento claro de la normatividad jurídica aplicable a la protección de los bienes de interés cultural, en especial de aquellos con declaratoria de carácter nacional. Este desconocimiento limita su adecuada administración, al generar incertidumbre sobre los alcances, competencias y obligaciones que les corresponden, y se traduce también en la ausencia de formulación de propuestas o proyectos específicos orientados a su protección.

Adicionalmente, persiste un limitado reconocimiento de estos bienes como elementos clave para comprender el desarrollo social, cultural y económico de las localidades. Como resultado, no son considerados en la formulación de los instrumentos de planificación y desarrollo territorial, lo que restringe la posibilidad de que las autoridades estructuren proyectos orientados a la protección de este importante acervo industrial y cultural.

- **Factores técnicos y de mantenimiento**

Otro de los aspectos identificados como generador de riesgo para la conservación de los bienes del sistema férreo, relaciona una serie de condiciones que en conjunto han determinado principalmente la ausencia de procesos periódicos de mantenimiento, en particular en los bienes emplazados en espacios públicos.

Esta situación responde a múltiples causas, entre ellas:

a) Desconocimiento de los procedimientos técnicos requeridos para el correcto mantenimiento de los bienes muebles de interés cultural
b) Desinformación de la obligatoriedad de los requerimientos técnicos y administrativos para la obtención de las respectivas autorizaciones de intervención, al tratarse de bienes de valor patrimonial, con declaratoria de protección.
c) Ausencia de protocolos para la intervención de bienes de interés cultural industrial
d) Desconocimiento de los procedimientos adecuados de conservación preventiva.
e) Escasez de personal técnico y profesional especializado en este tipo particular de patrimonio industrial, que aporte en los aspectos técnicos requeridos para la intervención de las locomotoras.

Como resultado, en algunos casos se han realizado intervenciones sobre los bienes basadas en la intuición o el sentido común, generando efectos contraproducentes. Estas acciones han alterado las características formales, técnicas y estéticas de los bienes, e incluso han ocultado problemáticas acelerando procesos de deterioro, especialmente mediante la aplicación inadecuada de recubrimientos sobre superficies metálicas, sin el tratamiento previo adecuado de las patologías activas.

- **Factores ambientales**

Finalmente señalar la incidencia que tienen las condiciones medioambientales propias de los espacios a la intemperie en los cuales se encuentran la totalidad de las locomotoras objeto de la presente consultoría, caracterizados por condiciones altamente cambiantes y

que en conjunción contribuyen a la proliferación y desarrollo de procesos críticos para la adecuada conservación de las antiguas locomotoras a vapor.

La presencia de altos rangos de humedad relativa, altas temperaturas y la acumulación de polvo y suciedad, constituyen factores que afectan de forma significativa la integridad de los materiales metálicos constitutivos de este tipo de equipos férreos, manifiestos principalmente en procesos activos de corrosión y cuyo largo tiempo de acción prácticamente conllevan la destrucción de piezas metálicas, en especial las de carácter laminar.

Aunado a lo anterior, en el caso de las locomotoras emplazadas en predios con presencia de zonas verdes con individuos arbóreos y propagación de malezas, son más susceptibles a procesos de proliferación de líquenes y musgo en las superficies metálicas, que ante la ausencia de procesos de mantenimiento periódico completan el conjunto de factores que afectan de forma crítica la estabilidad de las locomotoras a vapor.

Las piezas de madera presentes tanto en la conformación de la cabina de la locomotora, así como en las estructuras que soportan la locomotora en conjunto en el sitio de emplazamiento, que son conocidas como las traviesas y que conforman parte del sistema de soporte, son otros de los elementos que también presentan deterioro significativo por la ausencia de procesos de mantenimiento periódicos. Adicionalmente se debe tener en cuenta la naturaleza orgánica del material de los elementos de madera, siendo estos altamente susceptible al ataque de organismos xilófagos, cuya acción descompone y modifica la capacidad estructural y portante, condición que pone en riesgo la estabilidad general de la locomotora.

El diagnóstico elaborado en la Fase I – PEMP identificó que, en orden de prioridad, es la corrosión de los elementos metálicos el indicador de deterioro físico-químico más preocupante y que se encuentra presente en la totalidad de las locomotoras, particularmente en zonas de éstas donde se acumula humedad (proveniente de las aguas lluvias y escorrentías por condensación) como la parte inferior del cañón, láminas de recubrimiento, rodamientos y elementos estructurales y de soporte, lo que desencadena en procesos de oxidación y corrosión progresiva de los metales y, en consecuencia, su deterioro generalizado.

De manera complementaria, se identificó la presencia de corrosión galvánica asociada a intervenciones previas en las que se emplearon materiales incompatibles con los metales originales de fabricación. El uso de tornillos, remaches, perfiles, láminas y otros elementos metálicos sin considerar sus características físico-químicas ha propiciado este tipo de deterioro, que corresponde a un proceso electroquímico en el cual un metal menos noble (ánodo) se corroe de manera acelerada al entrar en contacto con un metal más noble (cátodo) en presencia de un electrolito, como agua, humedad o sales.

Aunque la corrosión galvánica suele presentarse de forma localizada, su evolución compromete la integridad de los elementos y estructuras, generando puntos vulnerables que facilitan la filtración de humedad y la propagación del deterioro hacia otras partes de la locomotora. En este sentido, la prevención y control de esta fenómeno resulta prioritario para preservar la estabilidad, eficiencia y vida útil de los materiales metálicos.

2.2. Matriz DOFA

A continuación, se traslada la matriz DOFA de cada locomotora priorizada para la Fase II y elaborada en el PEMP Fase I:

2.2.1. Locomotoras Flandes (Tolima)

COMPONENTE		DEBILIDADES (internos)	OPORTUNIDADES (externos)	FORTALEZAS (internos)	AMENAZAS (externos)
Aspectos legales y administrativos	Marco normativo nacional	No existen normas, salvo las concernientes a la declaratoria, que se refieran expresamente a las locomotoras como bienes de interés cultural.	La expedición de un PEMP	Se cuenta con suficiente reglamentación respecto del patrimomio cultural. Normas incluso constitucionales que dan la lugar a la expedición de un futuro PEMP	Demoras en la expedición de un PEMP
		Las normas nacionales referidas a los ferrocarriles no tratan en absoluto temas de las locomotoras, relacionados por ejemplo con los mantenimientos o con la propiedad			
	Marco normativo local	No existe reglamentación local referida a las locomotoras a vapor	Elaboración Plan Especial de Manejo y Protección	Al ser de propiedad de entidad pública, se pueden orientar mayores acciones a su mantenimiento y protección, debido a las políticas y obligaciones de protección del patrimonio que aplican desde la normativa nacional.	
	Análisis urbano macro	No existen disposiciones directas de manejo y protección, ni programas directos que apliquen a la locomotora			
	Análisis urbano micro	Limitaciones en la conectividad urbana y peatonal.	Potencial para mejorar la conectividad y la permeabilidad urbana.	Presencia de zonas verdes y espacios abiertos.	Riesgo de pérdida de valor patrimonial de las locomotoras.
		Falta de permeabilidad urbana, tanto física como visual.	Oportunidad para desarrollar áreas verdes de calidad.	Elementos históricos y culturales de las locomotoras.	Avanzado deterioro de las locomotoras.
		Aislamiento del área y de las locomotoras.	Posibilidad de creación de espacios públicos que fomenten la interacción social.	Identidad local y sentido de comunidad.	Desconexión y desconocimiento del área por parte de los habitantes.
		Ausencia de estructura urbana definida.	Potencial de las locomotoras como atractivo turístico y cultural.	Capacidad de generar nuevas dinámicas urbanas.	Falta de normativa específica y planificación urbana integral.

		Escasa valoración patrimonial y deterioro avanzado de las locomotoras.	Valor ecológico del área gracias a su cobertura vegetal.	Está ubicada en un área con antecedentes ferroviarios, lo que facilita su integración en futuros proyectos de conservación y reactivación cultural.	El contexto urbano y la falta de seguridad efectiva han permitido el saqueo de piezas metálicas, lo que puede continuar si no se refuerzan las medidas de protección.
		Falta de señalización y de ciclorrutas.	Elementos de orientación que facilitan la orientación espacial.		El abandono del predio y la ausencia de planes de restauración ponen en riesgo la permanencia de la locomotora como patrimonio material.
		Déficit de servicios básicos y sociales.	La proximidad a una zona urbana y la historia del ferrocarril en la región pueden potenciar su integración en proyectos turísticos y culturales.		
		Bajo nivel de vitalidad urbana.	Se puede proponer el cambio de uso del predio e integrar lo que antes era el taller ferroviario, garantizando su conservación y divulgación patrimonial.		
		Falta de integración urbana y planificación.			
	Aspectos Administrativos y de la propiedad				
	Planes programas y proyectos				

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

Aspectos físico - Técnicos	Análisis caracterización socioeconómico del lugar de implantación	No existe relación ni información de las locomotoras en la comunidad presente en los barrios cercanos al predio son de origen informal y surgen de los procesos de crecimiento municipal desde la relación con el rio y el tren.	Turismo y desarrollo económico: Integración de la locomotora en rutas turísticas ferroviarias que promuevan el comercio y el empleo local.	Flandes es un municipio con una población en crecimiento de aproximadamente 30,135 habitantes, lo que genera potencial para proyectos de reactivación económica y cultural.	Desconexión entre la locomotora y el desarrollo urbano del municipio, lo que reduce su potencial de integración en estrategias de crecimiento.
		Bajos niveles de apropiación social, lo que dificulta que la comunidad perciba la locomotora como un activo cultural y turístico.	Proyectos de participación comunitaria: Incorporar a la comunidad en la gestión del patrimonio mediante actividades educativas y recreativas en torno a la locomotora.	Se están desarrollando proyectos de vivienda de descanso y revitalización urbana, lo que podría fortalecer el impacto positivo de la locomotora en la economía local.	Posibilidad de continuar en el olvido, si no se generan políticas públicas claras de recuperación y vinculación con la comunidad.
		existen barreras sociales y físicas en el área que rodea la locomotora, dado que son barrios de origen informal, con residentes de bajos ingresos socio económicos.	Atracción de inversión: Posible financiamiento de entidades culturales y del sector privado para restauración y puesta en valor.	Existen actores institucionales y privados interesados en la valorización del patrimonio como motor de desarrollo turístico y cultural.	
	Condiciones ambientales	Se encuentra en una zona con altas temperaturas y un nivel de humedad que puede llegar hasta el 93%, lo que acelera la corrosión y la proliferación de agentes bióticos como líquenes y musgos.	Se pueden aplicar tratamientos anticorrosivos y de conservación para frenar el avance de la oxidación y la proliferación de líquenes y musgos.	La cercanía al Río Magdalena aporta un valor histórico y simbólico a la locomotora, al estar en un espacio vinculado al desarrollo ferroviario nacional.	La corrosión generalizada puede debilitar progresivamente los materiales hasta comprometer la estabilidad de la estructura.
		No cuenta con barreras que la protejan de la exposición directa a la intemperie, ya sea aislándola de la superficie o con barreras que la proejan de la corrosión			La proliferación de agentes bióticos como líquenes y musgos facilita la retención de humedad, acelerando el proceso de deterioro.
	Condiciones de montaje.	La locomotora no cuenta con un sistema de soporte adecuado, ya que se encuentra directamente sobre el suelo sin rieles, traviesas o plataformas.	Implementación de plataformas o soportes adecuados para evitar el contacto con el suelo y reducir la velocidad de deterioro estructural.	A pesar del deterioro, la estructura del fragmento de la locomotora se mantiene unida, sin puntos débiles que amenacen una mayor separación de componentes.	Riesgo de colapso estructural si no se implementan medidas de soporte y conservación adecuadas.

		La falta de estructuras de protección facilitó la pérdida de elementos y el vandalismo	Posibilidad de reconfiguración museográfica para exhibir los fragmentos en un entorno controlado y con mejor accesibilidad.	La disposición actual evita el contacto directo del cañón con el suelo, lo que mitiga parcialmente el deterioro causado por la humedad y el encharcamiento.	Posibilidad de pérdida irreversible de los fragmentos restantes si continúa el deterioro sin intervención.
	Condiciones de seguridad	Alta percepción de inseguridad debido a la presencia de bandas delincuenciales y actividades ilegales en el área cercana.	Dinamización del sector a través de proyectos urbanísticos y culturales que integren la locomotora con la comunidad y reduzcan la percepción de inseguridad.	Existen esfuerzos institucionales y privados por impulsar proyectos de desarrollo urbano en la zona, lo que representa una oportunidad para mejorar la seguridad.	Presencia de actividades delictivas en las inmediaciones del predio, lo que representa una amenaza para visitantes, trabajadores y la locomotora misma.
		El predio es visto como un espacio baldío y abandonado, lo que limita su apropiación social y aumenta los riesgos de vandalismo.	Posible inclusión del predio en un plan de revitalización urbana, transformándolo en un polo de desarrollo económico y turístico.		Falta de conexión con la comunidad y la administración municipal, lo que impide la implementación de estrategias de recuperación y seguridad.
		Desconexión entre la locomotora y la comunidad, lo que genera desinterés en su conservación y falta de sentido de pertenencia.			Riesgo de que el predio siga siendo inseguro y afectado por la delincuencia, si no se interviene con un proyecto de revitalización integral.
		El predio está cercado y cuenta con seguridad asignada por INVIAS, lo que restringe el acceso descontrolado, pero no ha evitado el vandalismo y desmantelamiento de la locomotora			
	Apropiación social y relación con actores sociales, culturales comunitarios e institucionales.	Bajos niveles de participación comunitaria, no hay conexión diferente a la ocupación territorial con el predio donde se encuentran as locomotoras. Desconocimiento o bajo interés es asuntos relacionados con el patrimonio.	Desarrollo de proyectos sociales que podrían vincular aprovechar la relación Patrimonio - Turismo para el procesos de desarrollo comunitario y generación de empleo.	Escenarios de participación asociados a los referentes comunitarios institucionales (junta de acción comunal) que articulan las necesidades de la población y la administración municipal	Las condiciones del territorio no facilitan la presencia de programas y actuaciones en ejercicios de participación ciudadana.

	Diagnóstico del estado de conservación	Disminución de la capacidad comunicativa como referente del tipo de locomotora específica, debido a la perdida un gran porcentaje de sus componentes.	Existencia de fuentes primarias disponibles para restitución de sus valores tecnológicos y tipológicos originales.	Materialidad de componentes metálicos con alta calidad de fundición, lo cual le da una alta resistencia ante condiciones medioambientales adversas.	Pérdida de componentes y/o partes de éstos, debido a factores antrópicos adversos por robo.
		Alto nivel de vulnerabilidad de componentes metálicos ante condiciones ambientales adversas, que incluyen altas temperaturas y alto porcentaje de humedad relativa, debido a su cercanía con el Río Magdalena.	Existencia de fuentes primarias disponibles para restitución de faltantes.		Avance de los procesos de corrosión generalizada y localizada que generen debilidad y pérdida de material.
		Presencia de gran cantidad de agentes bióticos que cubren un alto porcentaje de las superficies, lo cual puede generar retención de humedad del ambiente, y facilitar el avance de procesos de corrosión activos, o el inicio de nuevos.	Establecimiento de protocolos de mantenimiento periódico para conservación de la materialidad del bien mueble		
		Disposición en el espacio que aumenta el riesgo de deterioro debido a su ubicación inadecuada.			
	Análisis Inventario técnico de la locomotora	No se conserva ningún elemento de la cabina	Su condición particular permite la apreciación de elementos que usualmente no se observan en una locomotora, potenciando sus posibilidades didácticas.	Se conserva la caldera con sus partes	Pérdida de componentes y/o partes de éstos, debido a factores antrópicos adversos por robo.
		Ausencia de elementos sustanciales de la locomotora como: bastidor, trasmisión de movimiento, motor, bielas, ejes motrices ruedas y carretillos y ruedas, sistema de frenos y suspensión	Su condición actual constituye un testimonio del proceso de abandono a que fueron sometidas las locomotoras de vapor que quedaron en desuso en lugares donde no se permitió la apropiación social. Esto potencia sus posibilidades didácticas.	Se conservan elementos como las láminas de dilatación y sillar que hacían parte de las conexiones entre bastidor y caldera	
		Ausencia de todos los elementos representativos en la imagen de la locomotora.		En el antiguo taller hay cuatro Ténders de otras locomotoras.	
		Ausencia de ténder.			

2.2.2. Locomotora La Dorada (Caldas)

COMPONENTE		DEBILIDADES (internos)	OPORTUNIDADES (externos)	FORTALEZAS (internos)	AMENAZAS (externos)
Aspectos legales y administrativos	Marco normativo nacional	No existen normas, salvo las concernientes a la declaratoria, que se refieran expresamente a las locomotoras como bienes de interés cultural.	La expedición de un PEMP	Se cuenta con suficiente reglamentación respecto del patrimomio cultural. Normas incluso constitucionales que dan la lugar a la expedición de un futuro PEMP	Demoras en la expedición de un PEMP
		Las normas nacionales referidas a los ferrocarriles no tratan en absoluto temas de las locomotoras, relacionados por ejemplo con los mantenimientos o con la propiedad			
	Marco normativo local	No existe reglamentación local referida a las locomotoras a vapor	Elaboración Plan Especial de Manejo y Protección	Al ser de propiedad de entidad pública, se pueden orientar mayores acciones a su mantenimiento y protección, debido a las políticas y obligaciones de protección del patrimonio que aplican desde la normativa nacional.	
	Análisis urbano macro	No existen disposiciones directas de manejo y protección, ni programas directos que apliquen a la locomotora	El POT contempla el Corredor Férreo y Cultural de la Calle 10 como área de valor paisajístico y de reactivación del espacio público, lo que permite incluir la locomotora en intervenciones estructurales.	Ubicación en un nodo vial estructurante: El parque lineal se encuentra sobre la Calle 10, eje que conecta el centro histórico con el Malecón del río Magdalena y sectores de expansión urbana, lo que le da visibilidad y accesibilidad.	Presión por el crecimiento informal del comercio y ocupación del espacio público: Sin regulación clara, el parque lineal puede ser invadido o desfigurado por actividades no compatibles con el patrimonio.
		Desarticulación normativa entre el POT y los bienes muebles patrimoniales: La locomotora no es reconocida expresamente como activo dentro de la estructura urbana, lo que limita su integración legal y funcional.	Existencia de proyectos estratégicos urbanos en curso (Malecón del Río Magdalena, recuperación del espacio público): oportunidades para integrar el bien como nodo activo de paisaje cultural.	Inserción en zona de uso mixto consolidado: El entorno inmediato combina equipamientos institucionales, comercio local y	Vulnerabilidad normativa ante la renovación urbana: Si no se integra formalmente a los planes estructurales del POT, el bien puede ser

				vivienda, lo que favorece una dinámica urbana constante alrededor del bien.	desplazado o ignorado en futuras intervenciones.
		Debilidad en el control del uso del suelo inmediato: La mezcla de actividades no reguladas genera tensiones funcionales que afectan la percepción y entorno de la locomotora (venta informal, inseguridad, mal uso del parque).	Posibilidad de establecer un Área de Manejo Diferenciado en el POT para proteger e incentivar usos patrimoniales y educativos alrededor del bien.	Reconocimiento en el POT como área prioritaria de intervención urbana: El sector está considerado dentro de los proyectos de renovación, espacio público y activación urbana.	Ausencia de incentivos normativos para la protección de bienes muebles: La norma urbana prioriza bienes inmuebles, dejando sin herramientas de gestión específicos a elementos como la locomotora.
		Inexistencia de un Plan Parcial o sectorial para el parque lineal que defina usos, jerarquías del espacio, mobiliario, iluminación y rutas interpretativas patrimoniales.	Inclusión de la locomotora en el proyecto de Museo Temático del Ferrocarril: posibilidad de desarrollar un sistema museográfico abierto entre la estación y el parque lineal.	Capacidad de integración en un sistema urbano-patrimonial: La locomotora puede funcionar como articulador simbólico entre la antigua estación (Museo proyectado), el Malecón y el centro histórico.	Riesgo de pérdida de valor urbano si no se implementa un modelo de gestión patrimonial del conjunto: La locomotora puede quedar aislada funcional y simbólicamente si el entorno no se resignifica.
			Gestión del entorno a través de normas de espacio público y paisaje urbano: posibilidad de implementar diseños de mobiliario, señalética y paisajismo compatibles con el patrimonio.	Relación directa con una zona con potencial turístico y cultural: El entorno tiene valor paisajístico por su cercanía al río y puede ser integrado a rutas patrimoniales regionales.	Cambio de uso del suelo sin criterios de conservación patrimonial: En caso de modificaciones futuras del POT, el área podría perder su vocación cultural si no se garantiza la permanencia del bien.
	Análisis urbano micro	Infraestructura vial: Deficiencias en la calidad de los pavimentos, andenes y señalización, lo que dificulta la movilidad y seguridad.	Desarrollo turístico: Integrar la locomotora en un proyecto urbano más amplio para convertirse en un atractivo turístico.	Ubicación estratégica: Se encuentra en un punto nodal de la ciudad, facilitando su identificación como elemento patrimonial.	Deterioro continuo: La falta de mantenimiento y mejoras puede llevar a un deterioro mayor del entorno y de la locomotora.
		Falta de señalización: Deficiente señalización horizontal y vertical, especialmente en relación con el patrimonio.	Mejora del espacio público: Invertir en la mejora de los espacios públicos alrededor para fomentar la actividad y el encuentro.	Conectividad vecinal: Asegurada por una red vial secundaria, garantizando acceso desde el norte y sur.	Competencia de otros usos: La predominancia de otros usos residenciales y comerciales podría limitar la valorización de la locomotora.

		Estado de deterioro: El parque lineal y los andenes presentan un aspecto descuidado y falta de mantenimiento.	Promoción de la sostenibilidad: Priorizar el uso de energías renovables y la movilidad sostenible en las intervenciones.	Morfología diversa: La zona presenta una estructura variada, destacando la manzana de la locomotora por su forma rectangular y cobertura arbórea.	Riesgos de seguridad: La falta de señalización y de elementos de seguridad vial representa un riesgo para los usuarios.
		Conectividad peatonal: Los senderos no están bien definidos ni conectados, dificultando la circulación.	Revitalización comercial: Promover una mayor mezcla de usos y creación de espacios públicos de calidad en la calle 10ª.	Hito urbano: La locomotora se consolida como un hito debido a su ubicación y relación con la historia industrial de la ciudad.	Falta de financiamiento: La carencia de recursos para las intervenciones necesarias podría obstaculizar el desarrollo del proyecto.
		Visibilidad reducida: La vegetación densa alrededor de la locomotora limita su visibilidad.	Fomentar la participación ciudadana: Involucrar a la comunidad en la gestión y desarrollo del espacio para garantizar su apropiación y sostenibilidad.	Potencial turístico: Representa un elemento patrimonial de gran valor con potencial para atraer turistas.	
	Aspectos Administrativos y de la propiedad	De acuerdo a información presentada por el propietario, no se cuenta con planes de inversión asociados al mantenimiento y conservación de la locomotora. Los recursos de la Cámara de Comercio de la Dorada son Insuficientes y limitados de acuerdo con lo enunciado para establecer y designar actuaciones de cuidado y restauración continua de la locomotora y su entorno.	Oportunidades de gestión de recursos mediante proyectos que permitan la financiación y salvaguarda de la locomotora en actores privados.	Es una de las Locomotoras que gozan del reconocimiento y propiedad definida. Se logra evidenciar un trabajo de cooperación con la Administración Municipal especialmente en actuaciones asociadas a la seguridad del entorno donde se ubica la locomotora.	Desarrollo urbano y municipal que no involucra la salvaguarda de la Locomotora, dado que la propiedad es de un actor privado y la planificación del espacio público puede afectar el cuidado de la locomotora su entorno y condiciones de acceso al mismo.
	Planes programas y proyectos	No existe ningún plan programa o proyecto específico para esta locomotora	Incorporación en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027: Se priorizan líneas estratégicas sobre cultura, turismo histórico y espacio público, donde puede encajar un proyecto integral para la locomotora.	Voluntad de articulación con el proyecto del Malecón del río Magdalena: Se reconoce la necesidad de coordinar las acciones sobre la locomotora con intervenciones urbanas mayores.	Riesgo de quedar excluida de proyectos estratégicos urbanos si no se formaliza su inclusión en los programas vigentes (Malecón, Museo Temático, Espacio Público).
		Desarticulación entre obras físicas en ejecución y los programas culturales, el proyecto del Malecón no incorpora de forma integral a la locomotora, lo que puede	Articulación con el Plan Maestro de Espacio Público Municipal: Al estar ubicada en un parque lineal estratégico, puede incorporarse como nodo	Posibilidad de integración al Museo Temático del Ferrocarril (en la antigua estación): Se plantea como	Intervenciones improvisadas o no patrimoniales, la falta de un proyecto técnico puede dar lugar a acciones que no respeten la

		generar disonancias espaciales y funcionales.	patrimonial del sistema urbano.	pieza clave del relato ferroviario local en un recorrido urbano patrimonial.	autenticidad ni el valor histórico del bien.
		Ausencia de inclusión en el inventario municipal de bienes culturales: Esto limita su visibilización normativa y su incorporación formal en los instrumentos de planificación cultural y territorial.	Vinculación con rutas turísticas y culturales del Magdalena Medio: Puede integrarse a un circuito regional junto a estaciones, otros BIC ferroviarios y atractivos fluviales.		Desconexión con la comunidad si no se desarrollan programas de apropiación y educación la locomotora podría volverse un objeto aislado si no se activa como centro cultural vivo.
			Activación de procesos pedagógicos con instituciones educativas: El proyecto puede tener una dimensión educativa permanente si se vincula con colegios, universidades y colectivos de vigías del patrimonio.		Competencia con otros proyectos urbanos no patrimoniales, sin respaldo institucional claro, el bien puede ser relegado frente a otras prioridades municipales en el uso del espacio público y presupuesto.
Aspectos físico - Técnicos	Análisis caracterización socioeconómico del lugar de implantación	Falta de Infraestructura Complementaria asociada a la ubicación de la locomotora. Por su ubicación es un referente turístico, sin embargo, no hay servicios para visitantes asociados por ejemplo con baños públicos, áreas de descanso, tiendas de souvenirs o guías turísticos que mejoren la experiencia del visitante. Poca información direccional y educativa sobre la locomotora y la razón de su ubicación. .	Proyecto del Malecón, es una propuesta de activación de La Dorada como destino turístico. Proyectos de movilidad férrea en la región puede generar proyectos de valor para la promoción y divulgación del valor del bien.	Ubicación Estratégica Conectividad vial y fluvial: La Dorada es un punto de enlace entre diferentes regiones del país, facilitando el acceso de turistas y promoviendo el intercambio cultural. Integración con Otros Atractivos: Posibilidad de incluir la locomotora en rutas turísticas que abarcan otros sitios de interés en Caldas y departamentos vecinos.	Bajo nivel de reconocimiento del bien y su valor histórico, a pesar que está ubicado en el espacio público, las nuevas generaciones desconocen su valor patrimonial. Su ubicación estratégica puede ser minimizada por las consecuencias que se derivan de la inseguridad del sector especialmente para los moradores tradicionales del mismo.

	Condiciones ambientales	Falta de protección contra agentes ambientales no cuenta con plataforma técnica elevada ni sistema de drenaje, lo que la expone a la humedad, lluvias y corrosión capilar desde el suelo.	Control del microclima con vegetación contextualizada: Reorganizar la cobertura vegetal permitiría regular temperatura y sombra sin obstruir visualmente el bien.	Ubicación en espacio abierto y vegetado el parque lineal cuenta con cobertura arbórea que mitiga parcialmente la exposición directa al sol y genera sombra natural sobre el bien.	Clima cálido-húmedo y lluvioso del Magdalena Medio: Elevada humedad relativa (75–85%), lluvias frecuentes y alta radiación solar inciden negativamente en los materiales metálicos sin protección.
		Alta percepción de inseguridad se percibe el espacio como peligroso, agravado por la presencia de habitantes de calle que usan la locomotora como refugio nocturno.	Potencial para activación comunitaria ambiental: Programas de cuidado del espacio público, limpieza, arborización y pedagogía ambiental pueden involucrar a vecinos y vigías del patrimonio.	Materialidad robusta de la locomotora el acero y hierro estructural con el que está fabricada permite una resistencia relativa ante los agentes atmosféricos, siempre que se intervenga a tiempo.	Contaminación ambiental por polvo y emisiones, el tránsito vehicular cercano, sumado al uso mixto del barrio, genera depósitos de partículas que aceleran el desgaste de la pintura y promueven corrosión.
		Poca visibilidad a larga distancia la masa arbórea cubre la visibilidad del bien desde más de 20 metros, afectando su lectura como hito urbano.		Relativa ventilación natural la posición abierta del parque, sin muros cercanos, permite buena circulación de aire alrededor del bien, lo cual reduce condensaciones superficiales.	Presión urbana no controlada, el uso inadecuado del espacio (habitantes de calle, vandalismo, basura acumulada) contamina el entorno inmediato y favorece procesos de degradación físico-ambiental.
					Posible afectación por encharcamientos crónicos: En épocas de lluvia intensa, la falta de pendiente o canalización adecuada puede generar inundaciones parciales que comprometan la estabilidad de la base.
	Condiciones de montaje	El contacto directo con el suelo sin drenaje perimetral ni aislamiento estructural, lo que genera deterioro progresivo.	La incorporación de pendientes adecuadas y sistemas de evacuación de agua en la base de la locomotora ayudaría a prevenir deterioros por humedad	Ubicación estratégica en un nodo vial principal (Calle 10ª), con alta accesibilidad peatonal y vehicular.	Riesgo físico por condiciones del terreno: ausencia de drenaje superficial y encharcamientos comprometen la integridad estructural del bien.

		No se evidencian elementos explicativos o didácticos en el sitio que orienten a los visitantes sobre la historia y relevancia de la locomotora	Se pueden instalar paneles informativos sobre el montaje y sistema de iluminación LED para realzar su presencia en horarios nocturnos	Se mantiene una parte significativa de su estructura original, lo que permite su restauración y conservación.	Presencia de habitantes de calle y actos vandálicos por inseguridad y abandono parcial del entorno inmediato.
		La locomotora presenta un alto grado de deterioro, con pérdida de piezas originales, corrosión y ausencia de mantenimiento.		Alta permeabilidad física y visual (a escala corta): expuesta en el espacio público con frente a múltiples vías.	
	Condiciones de seguridad	Al estar ubicada en Espacio Público es evidente la carencia de actuaciones de conservación adecuadas. Presencia de habitantes de calle, se referencia la intervención en el espacio público como una situación que detono la inseguridad en el sector. Expuesta a daños Intencionados: Riesgo de grafitis, robos o destrucción de elementos del sitio sin medidas de seguridad efectivas. Percepción de Inseguridad: Situaciones que puedan disuadir la visita de turistas y afectar la reputación del lugar (falta de visitantes)	Las obras físicas de adecuación del Parque Lineal y su conexión con el Malecón, pueden incidir en la visibilidad de la Locomotora, así como en su reconocimiento, apropiación y cuidado.	la presencia de comunidad habitante del territorio, hace que el espacio donde se encuentra la locomotora sea visitado y recorrido por los habitantes del Municipio y sea punto de referencia.	Clima y Contaminación: Condiciones ambientales que puedan acelerar el deterioro de la locomotora y requerir inversiones adicionales en conservación. Presencia de habitantes de calle que ocupan la locomotora y su entorno.
	Apropiación social y relación con actores sociales, culturales comunitarios e institucionales.	Desconocimiento del valor histórico por parte de las nuevas generaciones, poniendo en riesgo la conservación futura. Bajo nivel de apropiación por parte de las comunidades presentes en el entono. No existe relación entre los bienes de interés cultural del municipio y las actuaciones de fortalecimiento cultural en el mismo.	Relación y Desarrollo del Turístico Sostenible: Creación de Rutas Históricas: Diseño de circuitos que incluyan la locomotora y otros sitios de interés, promoviendo el turismo cultural. Eventos y Festivales: Organización de celebraciones temáticas que atraigan a visitantes y fortalezcan la economía local. Alianzas Estratégicas Cooperación con Instituciones Educativas: Colaboración con escuelas, universidades y centros de investigación para el desarrollo de programas	1. Valor Histórico y Cultural Patrimonio Ferroviario: La locomotora representa un símbolo tangible del auge ferroviario en Colombia, reflejando una época clave en el desarrollo económico y social de La Dorada. Identidad Local: Refuerza el sentido de pertenencia y orgullo entre los habitantes al conservar y exhibir parte de su historia y legado cultural.	Falta de reconocimiento y ausencia de procesos pedagógicos, culturales y de divulgación sobre el valor y atractivo de la locomotora como del patrimonio cultural en la Dorada. Apatía Comunitaria: Falta de involucramiento de la población local en la preservación y promoción del sitio.

			educativos y proyectos de restauración. Apoyo de Entidades Gubernamentales y Privadas: Acceso a financiamiento y recursos a través de subsidios, patrocinios y donaciones. Tecnología e Innovación Experiencias Interactivas: Implementación de realidad aumentada, aplicaciones móviles y tours virtuales para enriquecer la visita. Promoción en Línea: Uso de redes sociales y sitios web para aumentar la visibilidad y atraer a un público más amplio. Invertir en su conservación, promoción y en la participación activa de la comunidad asegurará que se considere un activo patrimonial que inspire a generaciones venideras.	2. Atracción Turística Interés Regional y Nacional: Actúa como un imán para turistas que buscan experiencias históricas y culturales, aumentando el flujo de visitantes a la región. Educación e Investigación: Ofrece oportunidades para actividades educativas, investigaciones y estudios relacionados con la ingeniería y la historia ferroviaria. 3. Presencia de Comunidad organizada presente en el entorno de la locomotora que contribuye a la generación de alertas y alarmas asociadas a las consecuencias que dejan que la locomotora este en espacio público.	
	Análisis Inventario técnico de la locomotora	La ausencia de tapa en la caja de fuegos permite la ocupación de personas al interior de la locomotora. La ausencia de la escotilla facilita el ingreso de agua generando deterioro.	Su estado de integridad permite la divulgación del patrimonio ferroviario de Colombia	Conserva la estructura original de la cabina y sus acabados interiores incluyendo sillas marcos de ventanas, también se conserva la caldera con Domo chimenea y láminas de recubrimiento.	El deterioro urbano del sector ha facilitado la perdida de partes.

		la falta de piso en la cabina genera riesgos para las personas que la visitan	La formulación del pemp, permitirá planear estrategias para el manejo y conservación de la locomotora y el desarrollo de proyectos de restauración y conservación donde podrían recuperarse o completarse elementos faltantes.	Se conserva gran parte del sistema de trasmisión de movimiento, incluyendo carretillos ruedas motrices, bielas, y el sistema de frenos	El mercado de partes de locomotoras es limitado
		Ausencia de algunos elementos representativos en la imagen de la locomotora como: Faltan campana, Placa de numeración y silbato y la mitad de los areneros	Existe documentación fotográfica que permite la identificación de las pocas partes faltantes para una futura intervención	Conserva gran parte de sus elementos como la barredera, farol y pasamanos.	La falta de conocimiento general sobre locomotoras puede llevar a intervenciones inadecuadas, que desvirtúen los valores patrimoniales de la locomotora.
		ausencia de elementos técnicos de operación al interior de la cabina	Se pueden elaborar elementos que en apariencia reemplacen los faltantes.	Se conserva ténder que pertenecía a otra locomotora.	
		Hay elementos que pueden ser removidos de la locomotora			

2.2.3. Locomotora Manizales (Caldas)

COMPONENTE		DEBILIDADES (internos)	OPORTUNIDADES (externos)	FORTALEZAS (internos)	AMENAZAS (externos)
Aspectos legales y administrativos	**Marco normativo nacional**	No existen normas, salvo las concernientes a la declaratoria, que se refieran expresamente a las locomotoras como bienes de interés cultural.	La expedición de un PEMP	Se cuenta con suficiente reglamentación respecto del patrimomio cultural. Normas incluso constitucionales que dan la lugar a la expedición de un futuro PEMP	Demoras en la expedición de un PEMP
		Las normas nacionales referidas a los ferrocarriles no tratan en absoluto temas de las locomotoras, relacionados por ejemplo con los mantenimientos o con la propiedad			

	Marco normativo local	No existe reglamentación local referida a las locomotoras a vapor	Elaboración Plan Especial de Manejo y Protección	Al ser de propiedad de entidad pública, se pueden orientar mayores acciones a su mantenimiento y protección, debido a las políticas y obligaciones de protección del patrimonio que aplican desde la normativa nacional.	
	Análisis urbano macro	No existen disposiciones directas de manejo y protección, ni programas directos que apliquen a la locomotora			
	Análisis urbano micro				
	Aspectos Administrativos y de la propiedad				
	Planes programas y proyectos				

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

Aspectos físico - Técnicos	**Análisis caracterización socioeconómico del lugar de implantación**	La ubicación de la locomotora en un parque de carácter metropolitano, hace que los visitantes del mismo estén en contacto directo con la locomotora. Ese contacto y su ubicación la deja expuesta como ha pasado a actos de vandalización.	La ubicación de la locomotora en un espacio público concurrido y visible para la ciudadanía, puede ser sujeto y acompañar estrategias y actuaciones culturales de carácter metropolitano orientadas a la apropiación, generación de turismo y espacios de convivencia ciudadana. Se deberán generar estrategias de divulgación y promoción de su importancia y motivaciones para estar en el parque; hoy es un punto de referencia de la ciudad.		Es un referente de la ciudad, visible y de encuentro de la ciudad. Es un espacio que convoca y propicia encuentros alrededor de la cultura y patrimonio de la ciudad, además del deporte y la recreación. La gente aprecia la historia de la locomotora (aunque no es evidente), aprecia que este ahí, gustan subir a ella y tomarse fotos, es un símbolo e icono para la ciudad. Quizás la más visible en la ciudad.
	Condiciones ambientales				
	Condiciones de montaje.	El contacto directo con el suelo, sumado a la alta humedad del lugar y escorrentías, favorece procesos activos de oxidación, especialmente en el ténder.	Puede consolidarse como nodo en una ruta educativa o turística sobre la historia del transporte, reforzando procesos de apropiación cultural.	Se encuentra en un parque de 53 hectáreas, con áreas deportivas, ecológicas y recreativas que favorecen su visibilidad y presencia simbólica.	Humedad relativa alta (90%-92%) por vegetación densa y escorrentías, promueven agentes bióticos (musgo, líquenes) y procesos de oxidación acelerados.
		No hay dispositivos de lectura que informen sobre su valor patrimonial, historia técnica o contexto ferroviario, limitando su apropiación pública.	Puede integrarse a planes de revitalización del patrimonio industrial y del espacio público en Manizales.		Las inscripciones y grafitis ya presentes podrían incrementarse por la falta de estrategias de protección visual y patrimonial.

		El montaje en un entorno natural sin memoria física ferroviaria directa, desvincula parcialmente su comprensión espacial e histórica.	La ubicación en zona verde ofrece margen para adecuar senderos, mobiliario, señalética y control perimetral sin alterar su percepción.		La accesibilidad a la cabina sin restricciones representa riesgos físicos para los usuarios y deterioro adicional del bien.
			Implementación de QR, guías digitales o apps puede mejorar su interpretación pública sin requerir intervenciones físicas invasivas.		
	Condiciones de seguridad				
	Apropiación social y relación con actores sociales, culturales comunitarios e institucionales.	La locomotora ubicada en el Parque Bicentenario está vinculada con un proceso jurídico que obedece a una acción popular, que busca la protección y salvaguarda de la misma, dadas las condiciones de abandono y falta de mantenimiento. Este escenario permite identificar la exposición de la locomotora a acciones de vandalización y la falta de instrumentos para su protección. A pesar de encontrar diferentes actores asociados al cuidado del patrimonio en la ciudad, no se identifica un colectivo con interés específico en la promoción y salvaguarda de la misma.	Los procesos de salvaguarda asociados a la acción popular interpuesta por un ciudadano que busca promover los derechos colectivos, de medio ambiente culturales asociadas al patrimonio cultural y ferroviario de la región es una muestra de la ausencia de mecanismos que protejan el bien en espacio público sin embargo hoy son la oportunidad para diseñar estrategias de gestión que vinculen diferentes grupos de interés en la creación de actuaciones incidentes que promuevan la apropiación del espacio público con participación incidente, colaborativa y propositiva.	la estructura administrativa y operativa destinada a la salvaguarda y protección del espacio público, así como los diferentes proyectos que hoy hace de Manizales una de las ciudades en el país que cuentan con reconocimiento por su defensa del patrimonio. Es decir que existen procesos y experiencias positivas orientadas al cuidado y protección del patrimonio de la ciudad.	Aunque hoy hay adelantos en lo que respecta a la recuperación del espacio público en el parque Bicentenario, se deben fortalecer los proceso de participación con incidencia local, generando involucramiento de las comunidades y la ciudadanía en la protección y defensa del patrimonio. Ya que si esto no pasa su exposición en un espacio tan abierto seguirá siendo la constantes.
	Diagnóstico del estado de conservación	Alta presencia de procesos de corrosión activos asociados a abombamientos y desprendimientos parciales que dejan expuesta las superficies, algunos de	Elaboración de estudios para implementar procesos de intervención que permitan estabilizar la materialidad del bien mueble	Materialidad de componentes metálicos con alta calidad de fundición, lo cual le da una alta resistencia ante	Afectación a su presentación estética por intervenciones antrópicas con inscripciones y grafitis.

		estos amenazando la estabilidad de algunos componentes.		condiciones medioambientales adversas.	
		Alto nivel de vulnerabilidad de componentes metálicos ante condiciones ambientales adversas, que incluyen una alta humedad relativa.	Establecimiento de protocolos de mantenimiento periódico para conservación de la materialidad del bien mueble	Permanencia de la unidad compuesta por locomotora y ténder como referente tecnológico industrial.	Disminución de su capacidad comunicativa como referente de un tipo de locomotora específico debido a pérdida de componentes relevantes, relacionados con características formales, tecnológicas y estéticas específicas, por factores antrópicos
			Existencia de fuentes primarias disponibles para restitución de faltantes.		Aumento en pérdidas y debilitamiento del material de soporte debido a las características propias de los procesos de deterioro identificados, y las condiciones medioambientales adversas.
	Análisis Inventario técnico de la locomotora	La falta de puerta de la escotilla vidrios en las ventanas permiten la entrada de agua que genera deterioro al interior.	Su buen estado de integridad permite la divulgación del patrimonio ferroviario de Colombia	Conserva la estructura original de la cabina, cielorraso, costados, marcos de ventanas y puertas, cambio de marcha también se conserva la caldera con Domo chimenea y láminas de recubrimiento.	Las condiciones ambientales del sector facilitan la posibilidad de que se sigan perdiendo partes.
		Ausencia de algunos elementos representativos en la imagen de la locomotora como: campana, silbato y placa de numeración	Existe documentación fotográfica que permite la identificación de las pocas partes faltantes para una futura intervención	Se conservan completos los sistemas de trasmisión de movimiento, incluyendo carretillos ruedas motrices, bielas y los sistema de suspensión y de frenos	El mercado de partes de locomotoras es limitado

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

		Ausencia de elementos técnicos de operación al interior de la cabina	Se pueden elaborar elementos que en apariencia reemplacen los faltantes.	Conserva parte de sus elementos representativos como el Farol, la barredera y los areneros	La falta de conocimiento general sobre locomotoras puede llevar a intervenciones inadecuadas, que desvirtúen os valores patrimoniales de la locomotora.
		La ausencia de tapa en la caja de fuegos fue reemplazada por una rejilla lo que permite que se arrojen basuras en su interior	La formulación del pemp, permitirá planear estrategias para el manejo y conservación de la locomotora y el desarrollo de proyectos de restauración y conservación donde podrían recuperarse o completarse elementos faltantes.	El ténder para carbón y agua que acompañaba la locomotora es de los pocos que se conservan en el país ya que la mayoría fueron adaptados a fuel oil.	
		El piso de madera agregado en la casilla distorsiona la imagen original de esta		Los elementos removibles están asegurados con puntos de soldadura lo que ha facilitado su conservación.	

2.2.4. Locomotora Barrancabermeja (Santander)

COMPONENTE		DEBILIDADES (internos)	OPORTUNIDADES (externos)	FORTALEZAS (internos)	AMENAZAS (externos)
Aspectos legales y administrativos	**Marco normativo nacional.**	La manera como se ha abordado la protección de los bienes pertenecientes a la actividad ferroviaria con actos normativos aislados que no pertenecen a una estructura conformada Aunque la normativa nacional de protección del patrimonio establece medidas para los bienes muebles, en el caso de las locomotoras, más allá de la declaratoria de conjunto como Bienes de Interés Cultural, no existen disposiciones específicas que definan una dirección para su protección, bien sea relacionada con los conjuntos férreos o como bienes muebles en espacio público.	La expedición de un PEMP.	Se cuenta con suficiente reglamentación respecto del patrimomio cultural. Normas incluso constitucionales que dan la lugar a la expedición de un futuro PEMP	Demoras en la expedición de un PEMP

		Las declaratorias nacionales de estaciones de ferrocarril y de las locomotoras a pesar de integrar aspectos similares en su valoración, no se integran a nivel normativo, ni en las medidas de protección por ejemplo con los mantenimientos o con la propiedad.			
	Marco normativo local.	No existe reglamentación local referida a las locomotoras a vapor	Elaboración Plan Especial de Manejo y Protección	Al ser de propiedad de entidad pública, se pueden orientar mayores acciones a su mantenimiento y protección, debido a las políticas y obligaciones de protección del patrimonio que aplican desde la normativa nacional.	
		Ubicada en espacio público			
		No existen normas sobre su manejo y administración desde la perspectiva del titula (Alcaldía)			
		Ausencia de estrategias específicas para la integración de la locomotora con la ciudad: A pesar de los elementos de planificación en el POT, no existe una estrategia clara que vincule la locomotora con los equipamientos urbanos y turísticos circundantes.	Proyectos de infraestructura urbana identificados en el POT: Existen iniciativas para la mejora del espacio público, construcción de parques y adecuación de corredores viales que pueden favorecer la integración de la locomotora dentro del tejido urbano.	Potencial para estrategias de turismo y patrimonio: La combinación de infraestructura patrimonial, espacios públicos y movilidad permite el desarrollo de un plan integral de puesta en valor de la locomotora.	
	Análisis urbano macro.	No existen disposiciones directas de manejo y protección, ni programas directos que apliquen a la locomotora			
		Aislamiento de la locomotora por el corredor férreo: La infraestructura ferroviaria fractura la conectividad con la comuna 5, limitando la integración urbana del espacio donde se ubica la locomotora.	Planes urbanos que favorecen la articulación patrimonial y turística: El POT y el PBOT plantean la creación de corredores patrimoniales, parques regionales y ciclorrutas, lo que puede mejorar la conectividad y la valorización de la locomotora.	Ubicación estratégica en el sistema urbano: La locomotora se encuentra en un eje patrimonial clave, conectando con el Centro Histórico, la estación de ferrocarril y la calle 52, lo que favorece su integración en	Deterioro y falta de mantenimiento: Sin un plan de gestión, la locomotora y su entorno podrían seguir degradándose, perdiendo su valor patrimonial.

				una ruta cultural y turística.	
		Deficiencias en el espacio público inmediato: La falta de andenes adecuados, arborización y mobiliario urbano afecta la calidad del entorno y su accesibilidad.	Proyectos de mejoramiento del espacio público: La adecuación de parques recreativos y la revitalización de las quebradas Las Camelias y Las Lavanderas pueden fortalecer el entorno urbano del nodo férreo.		Falta de inversión y voluntad política: Si las estrategias contempladas en el POT y PBOT no se implementan correctamente, la locomotora podría quedar marginada dentro de los planes de desarrollo urbano.
		Carencia de estrategias de activación patrimonial: La locomotora no cuenta con un plan claro de gestión y uso, lo que impide su consolidación como un verdadero atractivo turístico y cultural.	Turismo y cultura como motores de desarrollo: Existen oportunidades de financiamiento y estrategias de turismo patrimonial que pueden convertir la locomotora en un punto clave para la promoción cultural de Barrancabermeja.	Conexión con infraestructura de transporte regional: La transversal 29, como vía arterial, conecta la locomotora con los sistemas de transporte terrestre, fluvial y aéreo, facilitando su accesibilidad.	Riesgo de gentrificación: Un proceso de valorización sin regulación puede provocar desplazamiento de comunidades locales y cambios en el uso del suelo que desvirtúen el enfoque patrimonial.
		Falta de infraestructura para movilidad sostenible: No existen ciclorrutas ni senderos peatonales adecuados, lo que dificulta la accesibilidad y la integración con otros puntos de interés urbano.	Plan de Movilidad Sostenible: Se contempla la construcción de ciclorrutas y la optimización del espacio peatonal, lo que podría facilitar el acceso y circulación en torno a la locomotora.	Importante concentración de espacio público de calidad en comunas 1 y 2: Parques como Ciudad Bolívar y el Monumento Pipatón y Yarima permiten una base sólida para la revitalización del espacio público en torno a la locomotora.	Inseguridad y ocupación informal persistente: La falta de control sobre el comercio informal y la invasión del espacio público puede seguir afectando la accesibilidad y percepción del entorno.
		Presencia de comercio informal y ocupaciones ilegales: La invasión del espacio público por actividades informales deteriora el entorno y afecta la percepción de seguridad.	Aprovechamiento del Plan Maestro de Equipamientos: Este instrumento permitirá integrar la locomotora con otros equipamientos urbanos y culturales, asegurando su conservación y puesta en valor.	Reconocimiento como Bien de Interés Cultural (BIC) urbano: Su clasificación como BIC artístico le otorga protección legal y potencial de inversión para conservación y puesta en valor.	Desarticulación entre proyectos urbanos y patrimonio: Si no se integran las políticas de espacio público, movilidad y turismo, la locomotora podría quedar aislada en una infraestructura urbana que no la potencia adecuadamente.

		Desconexión entre el sistema vial y los elementos patrimoniales: Aunque la locomotora está en una zona con buena infraestructura vial, no hay una estrategia de señalización ni movilidad que la integre de manera efectiva con otros elementos patrimoniales.	Estrategias de mitigación de impactos urbanos: Los equipamientos educativos y culturales cercanos deberán desarrollar planes de mitigación de impactos, lo que obliga a considerar la locomotora dentro de sus estrategias urbanísticas.	Ejes viales y corredores con potencial de articulación: La diagonal 49 y la calle 52 facilitan la conexión con otras áreas de interés patrimonial y turístico.	Impacto ambiental del desarrollo urbano: La expansión urbana descontrolada podría afectar la conservación del espacio público y los entornos naturales cercanos a la locomotora, como la Ciénaga Miramar.
	Análisis urbano micro	El sistema general de andenes presenta un alto nivel de deterioro, especialmente en la manzana que contiene la locomotora.	Desarrollar corredores peatonales y mejorar el sistema de andenes para conectar elementos patrimoniales y fomentar el turismo cultural.	El parque Ciudad Bolívar con su infraestructura diversa (juegos, canchas, gimnasio, ciclo ruta) es un activo significativo para el desarrollo del espacio público brindan soporte y dinamismo al entorno.	La presencia de usos automotrices genera desafíos en la ocupación del espacio público, requiriendo medidas de mitigación para evitar ocupación indebida y problemas de seguridad vial.
		Falta de franjas funcionales para arborización, luminarias y mobiliario urbano en los andenes.	Activar usos en la locomotora que potencien su rol patrimonial y turístico.	La presencia de múltiples equipamientos educativos al costado occidental de la locomotora ofrece oportunidades para consolidar el espacio público.	La condición legal de la manzana que contiene la locomotora, con un nivel avanzado de ocupación informal, complica su desarrollo.
		La ocupación informal avanzada en las manzanas alrededor de la locomotora complica la legibilidad del espacio público.	Desarrollar espacios públicos con comercios y servicios de soporte para atraer turismo y población flotante.	El monumento Pipatón y Yarima y el monumento a la Virgen son elementos patrimoniales clave que pueden integrarse en el desarrollo urbanístico.	Los desafíos de permeabilidad visual debido a la vegetación dispersa y edificaciones informales afectan la integración del espacio público.
		Se identifican construcciones irregulares (ocupación informal) que han invadido el espacio público, afectando la accesibilidad y la seguridad.	Potencial de revitalización urbana: para el turismo patrimonial y la regeneración del sector.	La ubicación estratégica de la locomotora sobre la diagonal 49, un eje vial principal que facilita su accesibilidad en sentido norte-sur.	La falta de control del espacio público ha llevado a la ocupación informal que puede dificultar cualquier intervención urbana en la zona.
		Elementos como árboles dispersos y edificaciones informales dificultan la visibilidad del bien de interés cultural.	Se puede articular la locomotora con el parque Ciudad Bolívar, el paseo del estudiante y otros elementos urbanos para crear recorridos patrimoniales.	La locomotora y la estación de ferrocarril conforman un nodo patrimonial al tener un valor histórico y patrimonial que puede ser clave en	La ocupación irregular y el deterioro de la infraestructura pueden afectar la percepción de seguridad en la zona.

				la identidad cultural del municipio.	
				La presencia del paseo del estudiante y las instituciones educativas cercanas genera un flujo de personas constante en la zona.	La actividad comercial informal y los servicios automotrices pueden contaminar el espacio público y afectar la calidad ambiental del sector.
	Aspectos Administrativos y de la propiedad.	No se encontraron títulos de propiedad específicos	Mediante el Plan Especial de Manejo y Protección se puede establecer un programa encaminado a clarificar la propiedad, con sus títulos o actas respectivas		
	Planes programas y proyectos.				Cambios en las políticas y regulaciones distritales pueden afectar las operaciones y la protección de la locomotora
Aspectos físico - Técnicos	**Análisis caracterización socioeconómico del lugar de implantación**	Territorio ocupado por población flotante, que se caracteriza por el desarrollo de actividades informales con actividades que impactan el espacio publico	Intervención sobre el Espacio Público, podría generar un impacto positivo en la configuración del espacio público y por ende en el entorno de la locomotora	Los procesos de abordaje integral del territorio del Distrito, particularmente asociadas a identificar las condiciones y características de la población que está en el sector, entorno de la locomotora.	Las condiciones de gestión de suelo, el manejo de la locomotora y la financiación de los proyectos previstos. Indispensable adelantar programas de mantenimiento y conservación puede asegurar la preservación a largo plazo de la locomotora.

		Economía barrial asociadas a la presencia de una cuadra de carácter habitacional residencial que se mezcla en el escenario conformado por economías informales, comerciales ya señaladas.	La implementación de proyectos asociados al espacio público generaría en el sector actuaciones de revitalización y control de la inseguridad en el sector.	reconocimiento de las condiciones socioeconómicas del territorio	Los tiempos y los procesos de la gestión publica podrían no evitar que el proceso de ocupación de suelo y actividades informales se expanda.
		la ubicación de la locomotora y el espacio territorial en la actualidad no es un lugar que permita la permanencia de la comunidad dado que por las actividades que se realizan allí (servicios y actividades informales) es un punto de referencia mas no de permanencia.			
	Condiciones ambientales	No hay un plan de conservación activo.	Implementación de un plan de conservación preventiva: Se pueden establecer estrategias de mantenimiento regular para evitar el deterioro progresivo.	Elevación sobre un pedestal de concreto (1.49 m): Protege la locomotora de la humedad del suelo y posibles inundaciones.	Lluvias intensas y alta humedad relativa: Factores que favorecen la corrosión y el deterioro estructural.
		Oxidación del metal por humedad y lluvias: La estructura metálica de la locomotora puede sufrir corrosión acelerada como resultado de la humedad y las lluvia, sino tiene la debida protección.	Sensibilización de la comunidad y visitantes: Campañas educativas pueden reducir el impacto negativo del entorno.	Si bien el cerramiento metálico construido en los últimos años ha reducido el acceso inadecuado de personas y el vandalismo, este genera una sensación de exclusión y abandono	Contaminación atmosférica y hollín: La actividad industrial y el tránsito de carga pueden generar depósitos de partículas que aceleran el desgaste.
		Deterioro de la madera de las traviesas: La humedad y la exposición prolongada al sol pueden causar pudrición o agrietamiento.	Posible financiación para restauración: Acceso a fondos públicos o privados para proteger el BIC.		Vandalismo y falta de control: Aunque tiene un cerramiento, el acceso no regulado puede provocar intervenciones dañinas, como grafitis o daños en la estructura.
		Contaminación ambiental: La cercanía a una zona industrial y de transporte de carga puede aumentar la acumulación de partículas contaminantes sobre la locomotora.			Plagas en la madera de las traviesas: Posible afectación por hongos debido a la humedad.

		Desgaste por exposición a rayos UV: La radiación solar puede afectar la pintura y acelerar el deterioro de los materiales.			
	Condiciones de montaje.	Acceso restringido con concertina y candado, limita el disfrute del público generando una sensación de exclusión y abandono.	Potencial para mejorar la circulación y accesibilidad, creando un espacio más amigable para peatones.	Integración con otros elementos urbanos como la estación de ferrocarril y el parque Ciudad Bolívar.	Posible falta de interés de la comunidad si no se promueve el valor patrimonial del monumento.
		Posible deterioro del pedestal de concreto y las traviesas de madera debido a la intemperie.	Pedestal de concreto de 1.49 m de altura, proporciona estabilidad estructural. Mejora de las condiciones estructurales de las traviesas de madera para una mayor durabilidad.	Pedestal de concreto de 1.49 m de altura, proporcionando estabilidad estructural.	Falta de inversión en mantenimiento, lo que podría llevar al deterioro del pedestal y otros elementos estructurales.
		Falta de mantenimiento regular que puede afectar la estabilidad de la estructura.	Uso de traviesas de madera y riel metálico que conservan la esencia del ferrocarril. Potencial de restauración de la locomotora para conservar su valor patrimonial.	Uso de traviesas de madera y riel metálico que conservan la esencia del ferrocarril.	Clima y humedad que pueden afectar los materiales de la locomotora y su base.
			Implementación de señalética informativa para resaltar su historia e importancia.		
	Condiciones de seguridad	Problemáticas sociales asociadas al entorno de la locomotora que se derivan de la ocupación del espacio público y las actividades informales que allí se realizan; inseguridad, presencia de habitantes de calles y problemáticas asociadas al ejercicio de la prostitución.	el distrito de Barrancabermeja adelanta actuaciones para recuperar y mejorar el espacio público alrededor de la locomotora, genera de forma directa impacto en el espacio público.	Procesos y actuaciones en curso, que evidencian el interés de la administración del Distrito de Barrancabermeja en la gestión y respuesta no solo al proceso interpuesto en la acción popular, sino a orientación de desarrollo y crecimiento territorial de la ciudad.	los tiempos y las demoras en la toma de decisiones de los procesos públicos.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

	Apropiación social y relación con actores sociales, culturales comunitarios e institucionales.	A pesar de las dinámicas sociales y de movimiento obrero en el Distrito de Barranca, los procesos de organización y movilización social en defensa de los bienes de interés cultural no es visible. Baja inversión en la gestión del patrimonio, no existen procesos de participación comunitaria incidente.	Se identifican actores y grupos de interés con injerencia en las actividades de cultura y patrimonio del distrito. Hay un interés evidente no solo de la administración sino de actores comunitarios por fortalecer el capital social y la gestión integral alrededor del patrimonio cultural. Promover la locomotora como un atractivo turístico puede atraer visitantes interesados en la historia y el patrimonio cultural de Barrancabermeja.	la capacidad de gestión del Distrito para generar actuaciones que fortalezcan el cuidado y salvaguarda de la locomotora está acompañada por la gestión y fortalecimiento de actores que promuevan y desarrollen actuaciones alrededor del patrimonio. La historia y el carácter sindical presente en Barrancameja puede dificultar actuaciones si estas no son concertadas con los actores culturales que trabajan en defensa del patrimonio.	Riesgo público que genera la locomotora, asociada a su ubicación puede generar efectos de vandalización del bien en espacio público. A pesar que hoy está en un cerramiento, este genera distancia y poca apropiación.
	Diagnóstico del estado de conservación	Vulnerabilidad de piezas metálicas laminares de la locomotora y el ténder debido a la pérdida de gran parte de sus capas de protección.	Elaboración de estudios para implementar procesos de intervención que permitan estabilizar la materialidad del bien mueble	Materialidad de componentes metálicos con alta calidad de fundición, lo cual le da una alta resistencia ante condiciones medioambientales adversas.	Disminución de su capacidad comunicativa como referente de un tipo de locomotora específico debido a pérdida de componentes relevantes, relacionados con características formales, tecnológicas y estéticas específicas, por factores antrópicos
		Alto nivel de afectación de la materialidad del bien mueble por procesos de corrosión.	Establecimiento de protocolos de mantenimiento periódico para conservación de la materialidad del bien mueble	Permanencia de la unidad compuesta por locomotora y ténder como referente tecnológico industrial.	Aumento en pérdidas y debilitamiento del material de soporte debido a las características propias de los procesos de deterioro identificados, y las condiciones medioambientales adversas.

		Deterioro acelerado y progresivo de piezas en madera ante condiciones medioambientales adversas con una alta humedad relativa y temperatura.	Existencia de fuentes primarias disponibles para restitución de faltantes.		Alta probabilidad de pérdida del punto de equilibrio de la locomotora, lo que puede llegar a producir su caída, debido a la debilidad y deformación de las traviesas en madera
	Análisis Inventario técnico de la locomotora	la ausencia de tapa en la caja de fuegos ha permitido la ocupación de personas al interior de la locomotora. la falta de vidrios en las ventanas en la casilla permite el acceso de agua generando deterioro	La orden por parte de la autoridad judicial de intervenir la locomotora facilitara la conservación de la locomotora y la recuperación de elementos faltantes.	Conserva la estructura original de la cabina, y de la caldera incluido su domo chimenea y láminas de recubrimiento.	El deterioro urbano del sector facilita la posibilidad de que en futuro se sigan perdiendo partes.
		la falta de piso en la cabina genera riesgos para las personas que la visitan	La formulación del pemp, permitirá planear estrategias para el manejo y conservación de la locomotora y el desarrollo de proyectos de restauración y conservación donde podrían recuperarse o completarse elementos faltantes.	Se conserva el sistema de trasmisión de movimiento, incluyendo carretillos ruedas motrices y la mayor parte de las bielas, se conserva el sistema de suspensión y parte del de frenos	El mercado de partes de locomotoras es limitado
		Ausencia de elementos representativos en la imagen de la locomotora como: campana, farol, silbato, placa de numeración, barredera, dinamo, válvulas de la caldera y pasamanos.	Existe documentación fotográfica que permite la identificación de las partes faltantes para una futura intervención	Se conserva el ténder que acompañaba la locomotora.	La falta de conocimiento general sobre locomotoras puede llevar a intervenciones inadecuadas, que desvirtúen los valores patrimoniales de la locomotora.
		Ausencia de elementos técnicos de operación al interior de la cabina	Se pueden elaborar elementos que en apariencia reemplacen los faltantes.		
		Hay elementos que pueden ser removidos de la locomotora			

2.2.5. Locomotora Neiva (Huila)

COMPONENTE	DEBILIDADES (internos)	OPORTUNIDADES (externos)	FORTALEZAS (internos)	AMENAZAS (externos)

Aspectos legales y administrativos	**Marco normativo nacional**	El acto administrativo de declaratoria del conjunto de locomotoras, emitido en 1998, establece únicamente dos aspectos: su protección como bien de interés cultural de carácter nacional y la obligación de que cualquier intervención sea aprobada por el Ministerio de Cultura. Sin embargo, no se definen zonas de influencia ni áreas de protección, ni se establece relación alguna con la declaratoria de las estaciones de ferrocarril.	La modificación de la declaratoria de las estaciones de ferrocarril para incorporar todos los bienes, muebles e inmuebles, relacionados con la actividad ferroviaria permitiría adoptar una visión integral de estos conjuntos. Esta perspectiva facilitaría, desde el ámbito nacional, la articulación clara de acciones de protección que incluyan no solo a las locomotoras, sino también a su entorno y a otros elementos reconocidos como los rieles.	La normativa nacional proporciona el marco legal necesario para la formulación de un Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la locomotora, el cual, conforme a su estructura metodológica, permitirá definir estrategias de protección y sostenibilidad en los ámbitos normativo, administrativo y de gestión de recursos	La protección de los bienes asociados a la actividad ferroviaria, desde la normativa nacional, se ha abordado mediante actos administrativos aislados, sin formar parte de una estructura orientada a la protección del conjunto de bienes (muebles, inmuebles y urbanos), ni de estrategias que promuevan su sostenibilidad.
		Si bien la locomotora ha sido reconocida como bien mueble mediante la Resolución 0791 de 1998 y la normativa nacional contempla medidas de protección para este tipo de bienes, el inventario que respalda su declaratoria no está actualizado ni incorpora información sus condiciones de implantación, que integra los rieles como parte de su lectura necesaria para abordar cualquier proceso de recuperación.	La estructuración de un Plan Especial de manejo y Protección PEMP que de acuerdo con el marco normativo nacional defina *"las acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los BIC"*.		No existen normas, salvo las concernientes a la declaratoria, que se refieran expresamente a las locomotoras como bienes de interés cultural.
					Aunque en las declaratorias nacionales de las estaciones de ferrocarril y las locomotoras los criterios que soportan su valoración tienen el mismo marco de referencia, no se articulan a nivel normativo, ni en la proyección de medidas administrativas.
	Marco normativo local	Aunque la norma local, en este caso el Plan de Ordenamiento Territorial, acoge por jerarquía las disposiciones nacionales en materia de protección del patrimonio, no incorpora en su reglamentación lineamientos específicos para la locomotora.		Al ser de propiedad de entidad pública, se pueden orientar mayores acciones a su mantenimiento y protección, debido a las políticas y obligaciones de protección del patrimonio que aplican desde la normativa nacional.	

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

	Análisis urbano micro	Existe una falta de integración funcional y ecológica entre los parques urbanos y el predio, que debilita la conexión entre la locomotora y la red de espacio público.	La formulación de Planes Maestros de Movilidad, Espacio Público, Servicios Sociales y Turísticos ofrece la posibilidad de articular estrategias de conservación y puesta en valor del patrimonio, integrando la estación de tren y la locomotora.	La locomotora y su predio se sitúan en un nodo central del sistema ferroviario, cercano a infraestructuras viales arteriales y espacios públicos de alta permeabilidad.	La alta congestión vehicular en áreas críticas del centro histórico y la falta de infraestructura vial adecuada pueden acentuar problemas de accesibilidad y afectar la conservación del patrimonio.
		La localización de la locomotora entre la estación de tren y un andén estrecho disminuye su visibilidad y dificulta su adecuada puesta en valor.		El área cuenta con accesos peatonales y vehiculares, mediante corredores viales que facilitan la articulación con el centro histórico, zonas culturales y otros equipamientos.	El uso comercial no regulado y la falta de criterios patrimoniales en las intervenciones pueden provocar deterioro o pérdida de los elementos históricos, diluyendo el valor patrimonial de la locomotora.
		Se evidencian problemas en la señalización, tamaño de andenes y adecuación del espacio público, sumado a la proyección de planes específicos para la conservación del patrimonio (especialmente en relación con la locomotora).	La integración de la locomotora en rutas turísticas y circuitos culturales, en conexión con otros bienes de interés cultural del centro histórico, puede generar dinamismo económico y mayor visibilidad patrimonial.	El contexto urbano presenta diversidad de usos (residencial, comercial, dotacional) y presencia de equipamientos culturales que respalda la posibilidad de articular la locomotora con estrategias de patrimonio, turismo y generación de actividad económica.	La inexistencia de una posición clara a nivel nacional respecto a la reactivación del sistema férreo limita la posibilidad de una planeación urbana armónica y la consolidación de políticas de preservación.
					La dispersión de los equipamientos y la débil articulación entre sistemas de espacio público, transporte y patrimonio podrían debilitar esfuerzos de integración y puesta en valor del nodo cultural.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

	Condiciones administrativos y financieras (Manejo de la locomotora)	No existe una relación de custodia sobre la Locomotora. Eso hace que no exista una relación y un responsable directo frente a la misma en aspectos relacionados con su cuidado, mantenimiento y seguridad.	El PEMP debería permitir no solo vincular a la locomotora en el inventario de bienes de interés cultural mueble de la ciudad, sino identificar programas y proyectos que desde la ciudad y la nación pueden contribuir a su salvaguarda.	A pesar que no existe un responsable identificado en el proceso de diagnóstico se evidencia que debe existir una relación de pertenencia y usufructo del bien, que podría representar un valor diferenciador para la definición de estrategias y programas vinculadas a este.	La ausencia de información y claridad en la cadena de custodia de la locomotora hoy, se percibe como Desinterés Gubernamental evidenciado falta de Apoyo político y administrativo. Burocracia y Trámites: Obstáculos administrativos que dificulten el acceso a información Desconocimiento sobre actores y relaciones administrativas y económicas presentes alrededor del bien. No se identifica cadenas de custodia o injerencia sobre el cuidado del bien de interés cultural.
	Planes programas y proyectos.	A pesar del reconocimiento patrimonial, no existe actualmente un plan con presupuesto, cronograma y actores definidos para intervenir la locomotora.	Inclusión en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027: Bajo líneas estratégicas como cultura, memoria, espacio público, educación y turismo patrimonial.	Existencia de lineamientos normativos vigentes: El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la estación reconocen el nodo ferroviario como ámbito estratégico de recuperación patrimonial.	Riesgo de exclusión de los planes vigentes o futuros: Si no se formula e incluye un proyecto específico, la locomotora puede quedar por fuera del presupuesto y ejecución de programas.
		Escasa articulación de los proyectos en ejecución: Las intervenciones recientes no integran de manera clara ni técnica a la locomotora como parte del proyecto del nodo.	Articulación al Proyecto del Corredor Férreo en Neiva: Que contempla la recuperación de trazas férreas, la activación de la estación y espacios contiguos.	Ubicación estratégica en un nodo patrimonial propuesto: Su localización en la estación le permite integrarse a planes de regeneración urbana y cultural.	Uso no autorizado o comercial que contradice la normatividad patrimonial y desvaloriza su sentido simbólico, limitando su elegibilidad para financiamiento.

			Formulación de un Plan de Acción Interinstitucional: Entre Secretaría de Cultura, Planeación, Infraestructura y Educación, que incorpore la locomotora en la política cultural local.	Reconocimiento ciudadano del valor simbólico: Lo que favorece procesos de participación en formulación de proyectos comunitarios.	Desaprovechamiento de la oportunidad histórica de articulación con el POT y el Plan Maestro de Espacio Público si no se actúa de inmediato.
			Acceso a recursos del Ministerio de las Culturas: Como el Fondo de Intervenciones Especiales del Patrimonio Cultural o líneas de fortalecimiento de museos, bienes muebles e iniciativas comunitarias.	Disponibilidad de proyectos base: El documento técnico actual y la caracterización del bien sirven como insumo para estructurar proyectos de conservación, activación y puesta en valor.	Poca visibilidad del patrimonio mueble en la agenda cultural local, lo que reduce su jerarquía frente a otras inversiones culturales más visibles.

3. ASPECTOS GENERALES DEL PEMP

Las transformaciones e innovaciones generados por los procesos de industrialización de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia han dejado huella en máquinas, edificios y trazados urbanos visibles en la actualidad. La manufactura de productos y la producción agrícola, requirieron rutas de comercio e intercambio aprovechando los ríos y caminos reales que fortalecieron poblaciones y territorios. Con el desarrollo del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, se impulsaron nuevas dinámicas para una población cada vez más urbana con ideas modernizadoras en un país con desequilibrios sociales y actos de violencia que generaron cambios físicos en el territorio en donde se consolidó el desarrollo urbano y del sistema de trasporte y comunicación.

En este orden de ideas, el rescate de las huellas de los antiguos ferrocarriles como parte de la historia de los sistemas de transporte de la Nación, integra las antiguas locomotoras a vapor dentro del conjunto de bienes muebles con valor histórico, tecnológico y documental. Las locomotoras son reflejo del patrimonio industrial del país del siglo XIX y principios del siglo XX, testimonio de la estrategia de los Gobiernos Nacionales de la época para conectar los puertos de ingreso de mercancía (Atlántico y Pacífico) con el centro del país. Es por esta razón que las 59 locomotoras inventariadas por el Ing. Gustavo Arias de Greiff fueron declaradas Bienes de Interés Cultural de Carácter Nacional por la Resolución 0791 del 31 de julio de 1998, expedida por el Ministerio de Cultura.

La liquidación de la empresa ferrocarriles de Colombia no solo significó el cese de actividades de un alto porcentaje del sistema férreo, significó además la pérdida de información respecto al conjunto de las antiguas locomotoras a vapor; la memoria y el conocimiento técnico en relación al funcionamiento y conformación de este tipo de maquinaria que poco a poco fue quedando en el olvido, con un completo menoscabo en el entendimiento de las características constructivas, especificaciones técnicas y materiales, información que en la actualidad resulta imprescindible cuando se piensa en asumir la intervención técnica de este tipo de patrimonio.

Aunado al vago conocimiento que se tiene en referencia a la custodia, tenencia, propiedad y usufructúo de este patrimonio industrial y las responsabilidades que este supone, se debe sumar la desinformación que existe en aquellos territorios donde se localizan las locomotoras a vapor, respecto a los requerimientos técnicos y procedimentales para su conservación. Lo general en las entidades territoriales que eventualmente tiene la responsabilidad en el manejo del patrimonio cultural de los municipios es asumir el tema como un asunto problemático, polémico y delicado que nadie quiere o no sabe cómo asumir y que se intenta pasar rápidamente a otra persona para evitar las responsabilidades, que implica un problema difícil de manejar que puede traer consecuencias negativas para el funcionario de turno. Esta circunstancia puede llevar a tomar decisiones opuestas, o simplemente se deja en el abandono o se efectúan acciones desde el desconocimiento, con lo cual se realizan intervenciones producto de muy buenas intenciones, pero con nefastos resultados para la integridad y conservación de este patrimonio.

Esta situación se ve reflejada en la ausencia de procesos de reconocimiento y valoración de este tipo de bienes culturales, condición que permite explicar el estado general en el que se encuentran las locomotoras a vapor y el escaso interés por su recuperación, sumado a la insuficiente cantidad de personal técnico y profesional que cuente con las herramientas teóricas y técnicas para asumir la labor de intervención de su intervención técnica.

Por lo anterior, la formulación de la segunda fase del PEMP establece como necesidad primordial la formulación de investigaciones y estudios que permitan construir un marco teórico interdisciplinario que fundamente de manera crítica, técnica y con el asesoramiento de las áreas científica, la intervención de este tipo de bienes.

A efecto de los bienes muebles objeto del presente PEMP, se precisa el concepto de locomotora, referido a una máquina impulsada por la acción del vapor de agua, condición para la que se requería disponer permanentemente de un material combustible y de otra parte de agua, materiales que eran transportados en un receptáculo que frecuentemente estaba acoplado en la parte posterior de la cabina, denominado comúnmente como ténder o carbonera, elemento esencial e imprescindible para el funcionamiento de la locomotora a vapor, condición por la que caldera, cabina y ténder son considerados como una unidad, conjunción sin la cual resulta prácticamente improbable la comprensión del funcionamiento de este importante medio de trasporte, clave del desarrollo social, económico, tecnológico y cultural del país, por tanto las disposiciones planteadas en esta consultoría son de carácter integral para el conjunto de estos bienes.

3.1. Visión

Se entiende al conjunto de locomotoras a vapor como elementos de memoria que remiten a los procesos de industrialización y el desarrollo de infraestructura para la conectividad de la nación, estas se constituyen en referentes de adaptación mecánica a las condiciones geográficas, culturales y sociales del país. Como parte del Patrimonio Cultural Industrial son consideradas documentos que permiten comprender procesos de desarrollo tecnológico, desarrollo de comunidades de trabajadores y usuarios del sistema ferroviario, y determinantes del ordenamiento del uso del territorio. Desde esta perspectiva, su conservación contribuye a la construcción de la historia del patrimonio industrial del país, a la unión de comunidades en torno a estos bienes patrimoniales muebles que recuerdan su historia, así como a la comprensión del funcionamiento del sistema ferroviario.

3.2. Objetivo

Formular e Impulsar un instrumento adecuado para la protección y conservación de las locomotoras a vapor mediante su valoración y apropiación por parte de la comunidad, procurando por su inserción en las dinámicas culturales, sociales, ambientales, económicas y de ordenamiento y desarrollo del territorio en el que se insertan.

3.3. Líneas estratégicas

Las líneas estratégicas del presente Plan Especial de Manejo y Protección constituyen los ejes estructurantes a partir de los cuales se organizan las acciones, planes y proyectos orientados a la conservación, gestión y sostenibilidad del conjunto de locomotoras a vapor declaradas Bienes de Interés Cultural de ámbito nacional. Estas líneas se formulan a partir del diagnóstico del estado de conservación elaborado en Fase I, las condiciones de emplazamiento, la pérdida de integridad tecnológica y las debilidades identificadas en la gestión y apropiación del patrimonio industrial ferroviario, y permiten establecer una estructura clara, coherente y operativa para la implementación del PEMP.

3.3.1. Línea estratégica 1: Establecer responsabilidades administrativas y jurídicas de los responsables, propietarios, custodios o tenedores de las locomotoras

Plantea la necesidad de identificar el estado actual de tenencia, custodia o propiedad de los bienes que hacen parte de la presente consultoría, circunstancia a partir de la cual se deberán plantear las alternativas que permitan establecer responsabilidades frente al manejo de dichos bienes.

De acuerdo con los resultados de la fase de diagnóstico del PEMP, las locomotoras en las cuales es posible identificar plenamente la propiedad de estos bienes son Flandes y La Dorada, para un total de cuatro (4) locomotoras, en tanto que para los municipios de Barrancabermeja, Manizales y Neiva dicha situación no fue posible ser establecida documentalmente, no obstante, por la condición de bienes de interés cultural emplazados en espacios públicos, la responsabilidad recae en los entes territoriales (municipios).

Esta línea estratégica tiene como propósito definir y operativizar el esquema jurídico–administrativo para la gestión de las locomotoras a vapor declaradas Bien de Interés Cultural del ámbito nacional, mediante la identificación de responsables, la asignación de competencias y la implementación del concepto de Entidad Administradora, con el fin de garantizar la ejecución efectiva del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP). En atención a las problemáticas identificadas en la Fase I, particularmente la ausencia de trazabilidad jurídica de la titularidad de los bienes y la indefinición de responsables para su manejo, se plantea la adopción de la Entidad Administradora como el sujeto —público o privado— encargado de asumir la posición de garante frente a la conservación, mantenimiento y sostenibilidad de cada locomotora, incluso en aquellos casos en los que no exista plena claridad sobre la titularidad.

Por medio de mesas de trabajo con los entes territoriales y propietarios de las locomotoras se concertarán las alternativas encaminadas a la conservación integral de las locomotoras, los alcances de la participación de cada uno de ellos, así como las acciones y proyectos en el corto, mediano y largo plazo que serán asumidos para dar cumplimiento a lo planteado en el PEMP como instrumento de gestión que fija obligaciones que se hacen exigibles de aquella persona natural o jurídica de quien se predica la propiedad, custodia y tenencia del bien y su espacio de emplazamiento.

Dentro de esta línea estratégica, se considera fundamental la capacitación permanente a los entes territoriales en el manejo de la normativa vigente del sector cultural, particularmente en lo relacionado con la conservación del patrimonio cultural y la gestión de los Bienes de Interés Cultural, con el propósito de fortalecer sus capacidades institucionales, mejorar la toma de decisiones y garantizar la adecuada implementación de las disposiciones establecidas en el PEMP.

Así mismo, se busca fortalecer las capacidades institucionales para la gestión de bienes muebles de interés cultural, promoviendo el conocimiento del marco normativo aplicable y la coordinación entre las entidades competentes. Como resultado, se espera que cada locomotora cuente con un responsable claramente definido, se consolide un esquema de gestión administrativa y jurídica coherente, y se garantice la implementación efectiva de las acciones de conservación previstas en el PEMP.

3.3.2. Línea estratégica 2: Orientar las acciones financieras para asegurar la sostenibilidad de las locomotoras a vapor

Desde los aspectos financieros, con la información de responsables de las locomotoras se definirán estructuras de financiamiento en la formulación de planes de acción, deberá tener en cuenta Planes de Ordenamiento y de desarrollo para buscar alternativas de financiación de proyectos que se planteen en la formulación.

La estrategia para definir los lineamientos a seguir para alcanzar los objetivos del PEMP en materia de aspectos financieros, implica la determinación de herramientas de financiación para cubrir los costos asociados al Plan de Acción del PEMP y que incluye tanto las obligaciones relacionadas con el espacio de emplazamiento como las obligaciones de conservación - restauración, se predican de aquella persona natural o jurídica de quien se presume la propiedad y como responsable de la locomotora podrá explorar alternativas de financiación y se presentan situaciones diferentes en consideración a la Presunción de Propiedad Privada o Propiedad Pública y al mecanismo jurídico de financiación que se utilice, según corresponda al Derecho Privado o al Derecho Público.

3.3.3. Línea estratégica 3: Definir las acciones de conservación y mantenimiento de las locomotoras para garantizar su preservación.

De acuerdo con las características formales, materiales y tecnológicas de las locomotoras a vapor, así como con el estado de conservación identificado durante la fase de diagnóstico del PEMP, esta línea orienta las acciones de conservación integral del conjunto, entendidas como el marco que articula de manera gradual y diferenciada los tipos de intervención permitidos para bienes muebles de interés cultural, conforme a la normativa vigente.

Las acciones que se formulen no tienen como finalidad la recuperación de la operatividad original de las locomotoras, sino la estabilización de su materialidad, el control de los procesos de deterioro activo y la preservación de sus valores patrimoniales, reconociéndolas como bienes de patrimonio industrial ferroviario de carácter testimonial.

En este sentido, las intervenciones se definirán caso a caso, de acuerdo con el estado de conservación, nivel de riesgo y condiciones de emplazamiento de cada locomotora, y se estructuran a partir de los siguientes tipos de intervención reconocidos por la norma:

Acciones de conservación preventiva

Comprenden el conjunto de estrategias y medidas de carácter técnico y administrativo orientadas a reducir los factores de riesgo y evitar o minimizar el deterioro de las locomotoras, procurando retrasar o evitar intervenciones directas de mayor impacto sobre la materialidad original.

Estas acciones incluyen, entre otras:

- ✓ inspección periódica del estado de conservación,
- ✓ limpieza controlada de residuos, suciedad superficial y depósitos particulados,
- ✓ control de agentes naturales del entorno, como vegetación invasiva o individuos arbóreos que afecten directamente los bienes,

- ✓ aseguramiento de elementos vulnerables o susceptibles de sustracción,
- ✓ documentación técnica, fotográfica y planimétrica sistemática.

Acciones de emergencia y recuperación

Se aplicarán de manera excepcional y urgente en aquellos casos en los que se identifique riesgo inminente de pérdida del bien o de alguno de sus componentes, derivado de procesos activos de deterioro, afectaciones estructurales, vandalismo u otras eventualidades.

Estas acciones podrán incluir:

- ✓ refuerzos temporales de elementos críticos,
- ✓ estabilización puntual de componentes inestables,
- ✓ medidas inmediatas de control de corrosión activa,
- ✓ retiro controlado de agentes que estén generando daño acelerado.

Las acciones de emergencia y recuperación se formularán con criterios de mínima intervención y compatibilidad de materiales, y deberán ser debidamente documentadas.

Intervenciones mínimas

Corresponden a procedimientos estrictamente necesarios para garantizar la estabilidad material y estructural de las locomotoras, evitando la progresión de los deterioros identificados.

Incluyen:

- ✓ estabilización estructural localizada de piezas comprometidas,
- ✓ inhibición de procesos de corrosión,
- ✓ aplicación de recubrimientos de protección temporal compatibles,
- ✓ eliminación controlada de grafitis u otros agentes que afecten la lectura y percepción del bien, cuando estos generen daño material.

Estas intervenciones no implican reconstrucciones ni restituciones funcionales, y se limitan a lo indispensable para la conservación del bien.

Conservación–restauración

Las acciones de conservación–restauración se formularán únicamente cuando el estado de conservación de una locomotora o de alguno de sus componentes así lo requiera, y siempre a partir de un diagnóstico técnico detallado y un proyecto específico, debidamente justificado y autorizado conforme a la normativa vigente.

Estas acciones podrán incluir:

- ✓ tratamientos especializados para la estabilización de elementos metálicos con deterioro avanzado,
- ✓ eliminación controlada de recubrimientos inadecuados o incompatibles,

- ✓ aplicación de sistemas de protección superficial de comprobada eficacia frente a procesos de corrosión,
- ✓ intervenciones localizadas orientadas a preservar componentes cuya pérdida comprometería la estabilidad o la adecuada lectura del bien.

El PEMP no contempla reconstrucciones integrales ni restituciones estéticas, y cualquier restitución excepcional deberá contar con sustento técnico y documental suficiente, ser claramente diferenciable y responder a criterios de conservación del patrimonio industrial.

Mantenimiento y seguimiento

Como parte fundamental de la conservación integral del conjunto, el PEMP contempla la elaboración e implementación de un manual de mantenimiento preventivo, que establezca protocolos de inspección, limpieza, control ambiental y monitoreo periódico del estado de las locomotoras.

El seguimiento de estas acciones deberá ser documentado y reportado conforme a los lineamientos definidos por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, garantizando la trazabilidad técnica de las intervenciones y la sostenibilidad del conjunto en el tiempo.

3.3.4. Línea Estratégica 4: Definir los lineamientos para el emplazamiento urbano de las locomotoras y su inclusión en los instrumentos de gestión del territorio:

En el contexto urbano para el máximo aprovechamiento del potencial y su entorno, la principal estrategia se dirige hacia el desarrollo de una planificación integral urbana que considere los aspectos no solamente de conservación sino también los de apropiación, accesibilidad y participación de los ciudadanos en el uso y cuidado del lugar.

Desde esa visión los lineamientos estratégicos urbanos van dirigidos hacia:

- ✓ Delimitación de área de influencia inmediata
- ✓ Mantenimiento del contexto inmediato desde la definición de las condiciones de armonía y articulación con las locomotoras.
- ✓ Formulación de las condiciones espaciales de emplazamiento y definición de adecuación o modificación de espacios.
- ✓ Definición de requerimientos de seguridad
- ✓ Propuestas para el entorno urbano desde las normas aplicables y los programas o proyectos establecidos en los planes de ordenamiento y desarrollo municipal.
- ✓ Articulación del espacio público circundante con el sistema de equipamientos, servicios sociales y usos del espacio público.
- ✓ Vincular la dimensión patrimonial derivada de la valoración de las locomotoras con el turismo.
- ✓ Formular las condiciones de movilidad y accesibilidad a las locomotoras desde su entorno urbano.

Las líneas estratégicas contemplan la coordinación con planes de desarrollo y ordenamiento territorial de los entes locales, integrando los proyectos de conservación de

locomotoras en programas de infraestructura cultural, educativa y turística. Esto permitirá asegurar en el tiempo la ejecución y sostenibilidad de las acciones técnicas para la conservación del BIC y, bajo los mecanismos de participación comunitaria liderados desde la administración del ente territorial, se impulsará y fortalecerá la apropiación social y la divulgación de los valores patrimoniales del BIC.

3.3.5. Línea estratégica 5: Diseñar la estrategia de apropiación social de las locomotoras de acuerdo con las dinámicas sociales y culturales del territorio.

Busca establecer acciones que sean de ejecución periódica para la protección de cada una de las locomotoras, garantizando el derecho de la comunidad de acceso al conocimiento, uso, disfrute, apropiación y transmisión a futuras generaciones, involucrándolos así en el cuidado y la apropiación de los bienes de interés cultural de su territorio y en particular de las locomotoras a vapor.

Para el desarrollo de esta línea se contemplarán proyectos que respondan a las necesidades contextuales desde la gestión integral del patrimonio cultural comprendida en acciones de: participación, formación, activación y divulgación:

En tanto a la participación, se parte de la necesidad de promover la acción ciudadana en torno al proceso de protección de las locomotoras, contemplando estrategias como:

- ✓ Conformación de entidades gestoras del Plan Especial de Manejo y Protección que garanticen el seguimiento del mismo.
- ✓ Promover la creación de grupos voluntarios que permitan la acción ciudadana en torno a proyectos para la gestión del patrimonio cultural desde las comunidades.
- ✓ Establecer estrategias de brigadas de conservación, cuidado y activación en torno a las locomotoras por parte de la ciudadanía.
- ✓ Promover estrategias de recopilación de la memoria visibilizando la conexión e interacción entre las locomotoras y habitantes del contexto.

Por su parte, en tanto a la formación entendida como un proceso de educación y transmisión de conocimientos en torno a las locomotoras como patrimonio cultural, se contempla la vinculación de acciones como:

- ✓ Procesos formativos cortos orientados a infancia y adolescencia que incursionen en espacios académicos.
- ✓ Estrategias de charlas, talleres y conferencias que activen de manera permanente la temática en los distintos contextos.
- ✓ Estrategias museales y pedagógicas, basadas en el reconocimiento de historia y valores de las locomotoras.

Así mismo es preciso contemplar la activación como un eje importante para el proceso patrimonial, por lo cual se busca plantear estrategias que creación, reflexión e interacción en torno a las locomotoras que contemplen acciones como, por ejemplo:

- ✓ Concursos de apreciación y creatividad artística en torno a la historia, memoria, valores e imagen de la locomotora.

- ✓ Rutas patrimoniales interactivas que fortalezcan la locomotora y su conexión con el entorno patrimonial de cada uno de los municipios.
- ✓ Brigadas y acciones de participación y resignificación de los espacios anexos a la locomotora y de ellas como objeto patrimonial.

La línea establece la generación de un plan de divulgación que contemple estrategias para:

- ✓ Formación de actores para la divulgación, mantenimiento y protección del patrimonio cultural industrial, locomotoras a vapor.
- ✓ Vinculación de sectores educativos en todos los niveles de formación, desde su aprovechamiento pedagógico hasta su utilidad como objeto de investigación.
- ✓ Divulgación de valores patrimoniales a la comunidad en general. incluida la información sobre los riesgos que amenazan su conservación, la responsabilidad de la comunidad en su protección y sensibilización entorno a la importancia del patrimonio cultural ferroviario. Procesos de capacitación y creación de guiones para operadores turísticos locales y/o regionales.
- ✓ Generación de estrategias de comunicación virtuales y de difusión permanente dirigidas a la divulgación del BIC mueble.

4. NIVELES DE INTERVENCION

El Decreto 2358 de 2019, por el cual se modifica el Decreto 1080 de 2015 – Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, establece el marco normativo para la intervención de los Bienes de Interés Cultural muebles, definiendo la conservación integral como el enfoque que orienta las acciones dirigidas a garantizar su preservación, estabilidad y transmisión a las generaciones futuras.

En este marco, el artículo 2.4.1.4.5 define los tipos de acciones e intervenciones que pueden desarrollarse sobre los BIC muebles, los cuales hacen parte del enfoque de conservación integral y se aplican de manera diferenciada según el estado de conservación, los riesgos identificados y las particularidades de cada bien. Estos tipos de intervención son:

> "… **1. Conservación preventiva.** Se refiere a estrategias y medidas de orden técnico y administrativo con un enfoque global e integral, dirigidas a reducir el nivel de riesgo, evitar o minimizar el deterioro al cual están expuestos los bienes, las colecciones o fondos en su contexto o área circundante, y que en lo posible evite llegar al nivel de intervención de conservación - restauración. Comprende actividades de gestión para fomentar una protección planificada del patrimonio y todas las acciones periódicas dirigidas a mantener los bienes en condiciones óptimas.
>
> **2. Acciones de emergencia y recuperación.** Son las acciones que se realizan de manera urgente sobre un conjunto de bienes cuando exista riesgo inminente de pérdida, sea por afectación biológica activa u otra eventualidad, que, sin importar su origen haya afectado directamente el bien. Estas acciones deben emplear materiales compatibles con la naturaleza del bien y no generar afectaciones químicas o físicas que modifiquen sus valores.
>
> **3. Intervenciones mínimas.** Procedimientos realizados directamente sobre el bien, estrictamente necesarios para garantizar su estabilidad. En algunos casos se consideran acciones de mantenimiento para evitar que se generen o agraven deterioros.
>
> **4. Conservación-restauración.** Acciones directas sobre los bienes, orientadas a asegurar su preservación a través de la estabilización de la materia. Se realizan a partir del diagnóstico del estado de conservación y la formulación del proyecto de restauración…"

Para el conjunto priorizado de locomotoras a vapor, de acuerdo con los resultados de diagnóstico elaborado en la Fase I y las visitas de campo realizadas durante la fase de formulación del PEMP, se adopta la conservación integral como el nivel de intervención permitido, a partir del cual se estructuran y articulan las diferentes acciones contempladas por la normativa.

En este sentido, el PEMP prioriza estrategias de conservación preventiva como base para la gestión del conjunto, sin que ello excluya la formulación de acciones de emergencia, intervenciones mínimas o proyectos de conservación–restauración, cuando las condiciones

específicas de cada locomotora así lo requieran y se encuentren debidamente sustentadas en diagnósticos técnicos individuales y los respectivos estudios previos y análisis requeridos.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2358 de 2019 - artículo 17, todas las acciones e intervenciones para BIC muebles deberán ser autorizadas por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes así:

> "…2.1. Las acciones de conservación preventiva mencionadas en el numeral 1 del artículo 2.4.1.4.5. del presente decreto, no requieren autorización previa.
>
> 2.2. Las acciones de emergencia y recuperación o intervenciones mínimas mencionadas en los numerales 2 y 3 del artículo 2.4.1.4.5. del presente decreto, se autorizarán por medio de concepto técnico favorable emitido por la autoridad competente en el que se indique el motivo de la solicitud, el tipo de intervención que se autoriza, previo envió de la metodología con las acciones a realizar.
>
> 2.3. Cuando se trate de intervenciones de tipo conservación-restauración, la autorización constará en resolución motivada, en la cual se señalará el tipo de intervención autorizada en el BIC…"

El Decreto 2358 de 2019 en su artículo 2.4.1.3.7, indica que "…La conservación integral de los bienes muebles asociados a inmuebles incluye la intervención del espacio arquitectónico inmediato que los contiene…" Por lo cual los niveles de intervención desde el componente urbano se fundamentan desde el mejoramiento y recuperación del espacio público circundante de las locomotoras. Entendiendo este espacio como el ámbito apropiado para relacionar las locomotoras con los otros elementos del entorno que ameriten una valoración no solo patrimonial como las estaciones cercanas sino también funcional como otros edificios públicos o equipamientos.

El conjunto de estas acciones se deriva a partir de la implementación de intervenciones espaciales dirigidas a consolidar la vitalidad, legibilidad, permeabilidad, variedad, versatilidad y riqueza perceptiva de las locomotoras y su espacio público circundante.

Para ello el PEMP define lineamientos de intervención sobre el mejoramiento de los espacios públicos relacionados con eliminar restricciones de accesibilidad a las locomotoras, implementar sistemas de movilidad en bicicleta, garantizar la conectividad peatonal, establecimiento de acciones de seguridad, reubicación e incremento de vegetación que destaque la ubicación y visibilidad de la locomotora y evidencie las relaciones visuales con los edificios públicos cercanos, así como el mejoramiento de andenes y calzadas.

Así mismo el instrumento, propenderá desde las características tipológicas, por consolidar entornos homogéneos que permitan una adecuada visibilidad y permeabilidad hacia las locomotoras; de la misma manera, desde lo funcional se deberá consolidar la diversidad de actividades y usos mixtos que garanticen usos permanentes, que se conviertan en referencias nodales de actividad urbana y centros de referencia turística y cultural.

4.1. Criterios de intervención

En el marco del patrimonio industrial y conforme al Decreto 2358 de 2019 y a las directrices internacionales (Carta de Nizhny Tagil 2003, TICCIH), las locomotoras a vapor deben considerarse **bienes muebles de carácter industrial** cuyo valor patrimonial radica en su autenticidad material, su integridad tecnológica y su capacidad comunicativa como testimonios del desarrollo ferroviario en Colombia.

Por lo tanto, las intervenciones deben regirse los lineamientos técnicos enmarcados en los principios internacionales de conservación de patrimonio mueble e industrial, priorizando la mínima intervención, reversibilidad y respeto por la autenticidad: priorizar la preservación de la evidencia original diferenciación entre lo original y lo añadido (compatibilidad de materiales), intervenir sólo lo necesario, asegurar que las intervenciones sean documentadas y, cuando sea posible, reversibles y distinguibles (legibles y dar fe del momento en el que se hicieron) de la obra original.

Estas orientaciones aplican al patrimonio industrial, con énfasis adicional en la lectura tecnológica y funcional de los artefactos.

4.1.1. Mantener la unidad de conjunto.

En general el grupo priorizado de las 7 locomotoras para la formulación del PEMP se enmarcan en un conjunto integral de 59 locomotoras declaradas Bienes de interés cultural mediante Resolución 791 de 1998, siendo una colección de bienes muebles de innegable valor histórico, tecnológico y documental, por lo que las intervenciones a las piezas deben ejecutarse de manera respetuosas de la autenticidad material y formal de cada bien.

4.1.2. Integridad material

La conservación integral exige mantener la mayor cantidad posible de material original, incluyendo láminas deformadas, uniones remachadas, espesores irregulares, soldaduras históricas y superficies con desgaste operativo. Estas características no se consideran fallas que deban corregirse, sino parte constitutiva del documento técnico que representa la locomotora.

En consecuencia, el tratamiento material se limita a estabilizar los procesos de deterioro activo —principalmente corrosión— evitando sustituciones generalizadas o renovaciones que transformen la naturaleza histórica del metal. No obstante, la intervención deberá fundamentarse en una visión crítica que permita establecer el punto de equilibrio entre la restitución de elementos deteriorados y los requerimientos estructurales del bien, en la búsqueda de garantizar la perdurabilidad y estabilidad material de la locomotora en su conjunto (caldera, cabina y ténder)

4.1.3. Integridad tecnológica

La locomotora es un sistema energético completo: generación de vapor, conducción, expansión, transmisión y tracción. La conservación integral debe garantizar que esa lógica continúe siendo comprensible.

Por ello, la intervención no puede simplificar mecanismos, retirar tuberías, ocultar uniones ni reemplazar piezas únicamente por uniformidad visual. Incluso elementos incompletos o inactivos conservan valor interpretativo, ya que permiten comprender el funcionamiento industrial del conjunto y podrían constituir elementos de investigación que permita ampliar el conocimiento de este medio de transporte.

La finalidad no es restaurar una máquina operativa sino preservar un sistema técnico inteligible.

4.1.4. Relación con el sistema ferroviario

La locomotora no se limita al volumen metálico. La locomotora solo puede comprenderse plenamente en relación con la vía férrea, el sentido de desplazamiento, la orientación del ténder y su implantación sobre rieles.

Por tanto, la conservación integral incluye las condiciones físicas que permitan reconocer su función original: apoyo adecuado, ventilación inferior, lectura del rodaje y correspondencia espacial con el trazado ferroviario histórico.

Descontextualizarla o tratarla como escultura urbana comprometería su significado patrimonial.

4.1.5. Huellas de uso y operación

Las marcas de mantenimiento, adaptaciones, desgastes, reparaciones y transformaciones acumuladas durante su servicio constituyen evidencia histórica del trabajo ferroviario.

La conservación integral exige su permanencia, limitándose a detener su degradación sin eliminarlas ni homogeneizarlas. La locomotora no debe aparentar un estado de fábrica, sino su condición real de máquina utilizada y retirada del servicio.

4.1.6. Control del deterioro sin renovación material

El objetivo técnico no es devolver la materia a un estado nuevo, sino estabilizarla para prolongar su existencia.

En este sentido, se deben evitar reconstrucciones hipotéticas, adiciones arbitrarias o intervenciones orientadas a restituir una apariencia idealizada del bien, que desvirtúen su carácter patrimonial y su condición de testimonio histórico y tecnológico. No será permitido rehacer elementos con base en conjeturas ni con el propósito de “hacer ver la locomotora como nueva”.

Las reconstrucciones o restituciones solo se considerarán de manera excepcional, cuando cuenten con evidencia documental, tipológica o técnica suficiente, y sean estrictamente necesarias para fines interpretativos, orientados a facilitar la lectura y comprensión del bien, o para garantizar su estabilidad estructural y material, cuando la ausencia del elemento comprometa su conservación.

En todos los casos, dichas intervenciones deberán diferenciarse claramente del material original, ser reversibles en la medida de lo posible, y quedar debidamente documentadas, indicando su carácter de restitución o réplica, evitando cualquier confusión con los elementos auténticos del bien.

4.1.7. Aplicar intervenciones diferenciadas, ajustadas al estado de conservación, función estructural e integridad material.

Se definirá de acuerdo al estudio especializado y diagnóstico de cada locomotora y de sus componentes, reconociendo que no todas las partes presentan las mismas condiciones ni requieren el mismo tipo de actuación. En este sentido, las acciones se formularán de manera gradual, abarcando desde medidas de estabilización material mínima, orientadas a evitar colapsos, desprendimientos o pérdidas aceleradas de material, hasta intervenciones localizadas de conservación–restauración, estrictamente necesarias para asegurar la estabilidad y preservación de componentes específicos.

El PEMP no contempla reconstrucciones integrales de las locomotoras; cualquier restitución excepcional se evaluará caso a caso, únicamente cuando exista sustento técnico y documental suficiente y cuando su ausencia comprometa la estabilidad o la correcta lectura del bien. En todos los casos, se priorizará la conservación de componentes originales y altamente documentados, especialmente aquellos que aportan información significativa sobre la tecnología, el funcionamiento y la materialidad del sistema ferroviario, evitando intervenciones innecesarias sobre elementos de menor integridad o relevancia patrimonial.

De acuerdo con lo anterior, y dadas las condiciones actuales de las locomotoras que hacen parte de la presente consultoría, la propuesta de recuperación parte de reconocer estos bienes como equipos cuya operatividad original es inviable.

Esta condición no obedece únicamente a consideraciones de seguridad, sino a un conjunto de factores concurrentes, entre los que se incluyen la pérdida significativa de componentes y sistemas mecánicos esenciales, el deterioro avanzado de elementos estructurales y tecnológicos, el prolongado desuso y ausencia de mantenimiento especializado, así como la descontextualización de la infraestructura ferroviaria asociada, en particular la inexistencia o interrupción de la vía férrea y de los sistemas técnicos necesarios para su funcionamiento.

En este sentido, las locomotoras se asumen como bienes de patrimonio industrial de carácter testimonial, cuyo valor radica en su materialidad, su capacidad de documentar la historia y la tecnología ferroviaria, y no en la recuperación de su función operativa original.

Por otra parte, las acciones de vandalismo a las que ha sido sometido un alto porcentaje de las locomotoras del conjunto han derivado en la pérdida parcial o total de componentes e instrumentos técnicos esenciales, afectando de manera significativa su integridad material y su capacidad de documentar el funcionamiento original del sistema ferroviario. Esta condición limita de forma sustancial cualquier posibilidad de recuperación operativa de las locomotoras, razón por la cual el presente PEMP no contempla la restitución funcional ni la

puesta en operación de estos bienes, priorizando su conservación como testimonios materiales del patrimonio industrial ferroviario.

En consecuencia, las intervenciones que se formulen en el marco del PEMP estarán dirigidas principalmente a la conservación integral de las locomotoras, entendida como el conjunto de acciones orientadas a estabilizar su materialidad, controlar los procesos de deterioro activo, garantizar condiciones adecuadas de protección y mejorar la legibilidad histórica, tecnológica y formal del bien. La mejora de las condiciones de percepción y presentación de las locomotoras se plantea como un resultado derivado de la adecuada conservación, y no como un objetivo exclusivamente estético, contribuyendo así al fortalecimiento del sentido de pertenencia y la valoración social del patrimonio ferroviario por parte de las comunidades en las que subsisten estos bienes.

4.2. Acciones permitidas o restringidas

De conformidad con el Decreto 1080 de 2015, modificado por el Decreto 2358 de 2019, y en coherencia con los criterios internacionales aplicables al patrimonio industrial ferroviario (TICCIH – Carta de Nizhny Tagil, 2003), el presente PEMP define las acciones permitidas y restringidas sobre el conjunto de locomotoras a vapor, atendiendo a los tipos de intervención reconocidos por la normativa colombiana y a las particularidades materiales, tecnológicas y simbólicas de estos bienes.

Las acciones se aplicarán de manera diferenciada según el estado de conservación, nivel de riesgo y condiciones de emplazamiento de cada locomotora.

4.2.1. Conservación preventiva y mantenimiento (rutinarias, periódicas y programadas)

Incluyen actividades de inspección y acciones encaminadas a mantenerlos en condiciones adecuadas del bien cultural. Estas actividades también incluyen las relacionadas con la gestión de la conservación y su componente administrativo. Por ello, el custodio, tenedor, propietario o usufructuario deberá apoyar a las autoridades estatales en temas como, la vigilancia, etc.

Acciones permitidas: (periódicas)

- ✓ Limpieza técnica periódica de superficies, con métodos mecánicos y/o químicos controlados.
- ✓ Control y mitigación de procesos de corrosión activa.
- ✓ Actividades de Mantenimiento de emergencia (correctivo): corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocados por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible.
- ✓ Aplicación de recubrimientos protectores compatibles con la materialidad original.
- ✓ Medidas de estabilización material mínima orientadas a evitar pérdidas aceleradas.
- ✓ Documentación técnica, fotográfica y planimétrica sistemática.
- ✓ Implementación de planes de mantenimiento periódico.

Acciones restringidas:

- ✓ Repintes arbitrarios o con criterios estéticos no sustentados.
- ✓ Uso de productos abrasivos agresivos o químicamente incompatibles.

- ✓ Sustitución de componentes sin diagnóstico ni justificación técnica previa.

4.2.2. Intervenciones mínimas y acciones de recuperación

Acciones permitidas:

- ✓ Reintegración puntual de elementos metálicos indispensables para la estabilidad o protección de la locomotora, debidamente sustentadas.
- ✓ Adecuaciones discretas y reversibles para seguridad de visitantes (pisos de cabina, barandas livianas, control de accesos), cuando el uso público lo requiera.
- ✓ Intervenciones localizadas orientadas a garantizar la estabilidad estructural del bien. Mantenimiento y reparación de: balasto, rieles, sujeciones, traviesas, zonas verdes, sistemas de drenaje e iluminación.

  Rieles
  Se deberá realizar la inspección periódica de los rieles de soporte de las locomotoras, garantizando el cumplimiento de su funcionalidad, integridad estructural e identificación de potenciales riesgos por deformación, desgaste, fijación o desnivel que puedan representar riesgo para la estabilidad de la locomotora.

  Balasto
  Verificación y mantenimientos preventivos y correctivos periódicos de limpieza y depuración de balasto, mediante pala manual de pequeños volúmenes de balasto contaminado o en deficiente estado, así como la retirada de material orgánico y acumulación de basuras de la superficie del mismo y la conservación de los anchos del balasto que permitan la adecuada ventilación y drenaje de las aguas lluvias, evitando la acumulación de humedad en las traviesas y rieles.

  Traviesas.
  Inspecciones de verificación, mantenimientos preventivos y correctivos periódicos de las traviesas, así como el registro de aquellas que presenten alguna deficiencia técnica que conlleve al reemplazo de las mismas o la realización de procesos técnicos dirigidos a su conservación.

  Algunos de los deterioros a identificar son: en traviesas de madera, fracturas de un lado al otro, rajaduras u otros daños en tal medida no pueda retener las fijaciones del riel, perforaciones, presencia de hongos, flexiones o deformación por compresión en aquellos elementos que evidencien deterioro biológico. En traviesas de concreto: encontrarse tan deterioradas que se visualicen los refuerzos metálicos, presencia de hormigueros o perforaciones que permitan el acceso de humedad a los refuerzos metálicos, disgregación granular con pérdida de revestimiento o encontrarse tan deterioradas que la placa de asiento o la base del riel puedan moverse lateralmente.

  Rocería y poda de árboles tendientes a garantizar la correcta visibilidad de la locomotora, así como el correcto funcionamiento del sistema de iluminación y vigilancia pasiva. el producto de la poda deberá ser retirado en un término máximo de 48 horas después de realizada, y deberá disponer en una ubicación aprobada

para este tipo de material conforme a la ley aplicable y los planes de manejo ambiental que correspondiente.

Verificación de desagües y drenajes de aguas lluvias

Con el fin de detectar daños que afecten la estabilidad, resistencia y durabilidad de piezas de las estructuras, estas deberán se verificadas periódicamente cada seis meses.

Acciones restringidas:

- ✓ Reconstrucciones hipotéticas o restituciones sin soporte documental o técnico.
- ✓ Intervenciones que alteren la lectura tecnológica o formal del bien.
- ✓ Sustituciones masivas de componentes originales.

4.2.3. Conservación–restauración

Acciones permitidas:

- ✓ Acciones directas orientadas a la estabilización de la materia y preservación de los valores del bien, formuladas mediante proyecto técnico específico.
- ✓ Restituciones excepcionales y claramente diferenciadas, únicamente cuando exista evidencia documental suficiente y su ausencia comprometa la estabilidad o comprensión del bien.
- ✓ Tratamientos especializados de pasivación profunda y consolidación estructural en casos justificados.

Acciones restringidas:

- ✓ Recreaciones mecánicas orientadas a la operación funcional de la locomotora.
- ✓ Intervenciones que busquen una apariencia idealizada o “como nueva”.
- ✓ Alteraciones irreversibles de la materialidad original.

4.2.4. Uso cultural, integración museográfica y relación con el entorno

Acciones permitidas:

- ✓ Incorporación de la locomotora a guiones museográficos, educativos y culturales, incluyendo su integración en circuitos patrimoniales ferroviarios, históricos o industriales.
- ✓ Adecuación del entorno inmediato para mejorar accesibilidad, seguridad, iluminación y lectura del bien.
- ✓ Implementación de señalización interpretativa y recursos pedagógicos.
- ✓ Usos culturales compatibles (exposiciones, mediación cultural, bibliotecas de consulta, actividades educativas), siempre que no impliquen transformaciones materiales irreversibles del bien.

Acciones restringidas:

- ✓ Emplazamientos que oculten, fragmenten o desvirtúen la lectura ferroviaria del bien.
- ✓ Intervenciones escenográficas temáticas ajenas a su contexto histórico, cultural e industrial.

- ✓ Uso de la locomotora como soporte para mensajes publicitarios, artísticos o decorativos que alteren su percepción patrimonial.
- ✓ Traslados o reubicaciones sin justificación técnica y autorización competente.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

5. ESPACIO DE UBICACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS

Como parte estructural en la formulación del instrumento del Plan Especial de Manejo y protección para los Bienes de Interés Cultural Mueble, es importante determinar las condiciones físicas del espacio en el que se encuentra el BIC, su uso apropiado armonizado con los valores patrimoniales para garantizar las acciones de conservación, apropiación y disfrute.

En los casos de las locomotoras priorizadas para la formulación del PEMP, en algunos casos se delimita una zona de influencia que integra el espacio público circundante, con el fin de integrar el BIC en los programas y proyectos ya establecidos por los instrumentos planeación y ordenamiento territorial de los distritos y municipios en los que se encuentran.

5.1. Marco legal

Para el caso de las Locomotoras como Bienes de Interés Cultural y los espacios de ubicación, en los cuales, a excepción de las máquinas de Flandes y Manizales, todas se hallan en Espacio Público, se parte de lo dispuesto en las normativas vigentes para la protección, conservación y Salvaguarda del Patrimonio Cultural, como lo dispuesto para el manejo del Espacio Público.

5.1.1. Desde el espacio público.

En el artículo 82 de la Constitución vigente, se indica que el Estado debe proteger la integridad del espacio público, garantizando que su uso común prevalezca sobre el interés particular. El Código Civil Colombiano en su art. 674, define que se llaman bienes de la Unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso o bienes públicos del territorio.

La ley 9 de 1989, en su artículo 5, expresa: “Entiéndese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que transcienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes”. De esta forma, aparece además la Ley 388 de 1997, que hace referencia al ordenamiento del territorio en el suelo urbano, de expansión y rural, y que en el segundo de sus principios señala, reforzando todo lo anterior, la prevalencia del interés general sobre el particular.

Con estas normas urbanísticas, se puede concluir que el Espacio Público como parte estructurante del territorio, debe ser reconocido e incorporado dentro del sistema de espacio público, en los instrumentos (EOT/POT/PBOT) que ordenan el desarrollo territorial de los municipios como lo estipula el Decreto1504 de 1998: “Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial”.

5.1.2. Desde el Patrimonio Cultural.

En este lugar, también cabe hacer referencia a la Constitución Política de Colombia, cuando expresa en el artículo 8, que es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Por su parte, el artículo 70, hace referencia a que la cultura es fundamento de la nacionalidad, obligando al Estado a promover el acceso a ella para todos los colombianos en igualdad de oportunidades. Fomenta la educación científica, técnica, artística y profesional para el desarrollo cultural y científico. Lo anterior quiere decir, que las locomotoras a vapor como bienes de interés cultural han sido elementos de interacción social que permite el desarrollo cultural comunitario en sus diversas expresiones, siendo parte de la memoria colectiva y de la construcción de identidad nacional, formando parte del patrimonio histórico y cultural del país.

De otro lado, el articulo 71 dispone la obligación del Estado de fomentar el acceso a la cultura y patrimonio, que, en este caso de las locomotoras a vapor identificadas como bienes históricos y tecnológicos, implica que sea reconocido y recuperado como parte del patrimonio cultural y social de la Nación.

También en el artículo 72 se establece que el patrimonio cultural, arqueológico y los bienes de identidad nacional pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. Esto significa que las locomotoras a vapor como bienes muebles con valor histórico y cultural, forma parte del patrimonio cultural público de la Nación, y de esta manera se debe garantizar su preservación y uso común, prohibiendo su apropiación indebida y asegurando que para este tipo de bienes NO prevalezca el interés de los particulares, pues está bajo la protección del Estado.

Ahora bien, con respecto a la Ley 397 de 1997 como norma central que define el patrimonio cultural y el régimen general de los bienes de interés cultural - desarrollando lo dispuesto en los artículos constitucionales mencionados anteriormente –, y que fue modificada por la Ley 1185 de 2008: normatividad que establece el régimen jurídico por el cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones. En este contexto normativo, el espacio de ubicación como Espacio Público asociado con las Locomotoras incorpora valores históricos, estéticos, simbólicos, paisajísticos y testimoniales que fortalecen los atributos del BIC.

Por su lado, el Decreto 763 de 2009 – hoy integrado en el Decreto 1080 de 2015 – que desarrolla y precisa varios aspectos relacionados con la Ley 1185 de 2008, aparece como la norma que regula la declaratoria y protección para los BIC, así como el régimen para la elaboración y adopción de los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) para proteger el patrimonio Mueble

Finalmente, el Decreto 2358 de 2019 fortaleció el régimen aplicable al patrimonio cultural material e inmaterial, reconociendo la relevancia de bienes que, como las Locomotoras a vapor, funcionan simultáneamente como soporte físico y como espacio de memoria, identidad y actividad económica.

5.2. Condiciones arquitectónicas y urbanas

El espacio de ubicación del emplazamiento de las locomotoras priorizadas para la formulación del instrumento es en términos generales idóneo por estar vinculadas en los casos de Neiva, La Dorada y Barrancabermeja en áreas urbanas vinculadas al uso del ferrocarril.

En el caso de **Neiva,** el BIC se asocia directamente con la estación del tren, en este caso el uso de restaurante ha mantenido un uso alrededor lo que ha permitido su mantenimiento, aunque con algunas intervenciones desafortunadas en el Ténder que hace parte del conjunto, actualmente es visible un mayor deterioro en el costado de la Estación hacia el Parque Andino, incluso con incursiones de habitantes de calle al edificio, mientras que del lado de la Locomotora y su restaurante es una espacio con actividad que logra hacer habitable el lugar, no obstante, las adecuaciones que se han hecho a la máquina para el uso comercial y al espacio público que fue encerrado con rejas no permiten su comprensión ni apropiación.

En el caso de **La Dorada**, ubicada sobre la vía férrea en cercanía, pero descontextualizada de la estación del Tren, propiedad de la Cámara de Comercio, ha logrado su conservación, aunque es un elemento con falencias de instrumentos para su divulgación; en el caso de **Barrancabermeja** en el nodo ferroviario, en donde el uso del suelo del entorno aún se asocia a la actividad de transporte de pasajeros y de carga que llega a la estación del ferrocarril, condición que genera condiciones de uso del espacio público, que afectan significativamente las condiciones de reconocimiento y valoración de la locomotora a vapor.

En **Flandes** las locomotoras se localizan en el antiguo patio taller del tren de propiedad de INVIAS, hace parte del sistema del Ferrocarril de Facatativá-Girardot, Tolima y Huila y conserva huellas de la actividad ferroviaria, ruinas de antiguas edificaciones y espacios de mantenimiento de las antiguas locomotoras. El espacio en sí mismo, es un terreno de alrededor de 15 hectáreas aproximadamente, custodiado por el Instituto nacional de vías INVIAS, pero que por su extensión y características naturales no han permitido garantizar la integridad de las piezas, hallándose en estado de abandono y procesos continuos de desvalije que se han hecho para chatarrizar sus partes constitutivas.

En el caso de **Manizales** se localiza en el Parque Bosque Popular, espacio natural controlado, en donde la actividad recreativa y de conservación ambiental hace que el BIC se encuentre resguardado, aunque en la disposición dentro del parque se halla en un espacio con una topografía discontinua y colindante con las zonas de restauración y de conservación ambiental, que dificulta la afluencia y permanencia de usuarios, lo que ha llevado a su vandalización.

En todos los casos se prevé una zona de protección del entorno incluyendo únicamente el espacio público, las condiciones arquitectónicas encontradas no comprometen los valores patrimoniales de ninguna de las locomotoras.

5.3. Delimitación de la zona de influencia

Como se decía en líneas anteriores, en este caso la formulación del instrumento incluye la definición de un área de influencia que se articula con los programas, planes y proyectos que ya se adelantan desde la administración territorial cumpliendo lo dispuesto en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, se trata por tanto de capitalizar los esfuerzos e inversiones ya destinadas sobre estos espacios.

Para un adecuado manejo y protección de las locomotoras, la delimitación tiene como objetivo establecer sobre esa área las más apropiadas condiciones espaciales de diseño,

uso y funcionalidad que permitan a las locomotoras convertirse en un elemento de referencia urbana visible, permeable, accesible, legible y versátil en su uso. Los criterios para su definición se determinan por las siguientes condicionantes.

1. Garantizar la conservación material del BIC: esto es disponer de áreas de trabajo para acciones de mantenimiento, limpieza, protección de las piezas.
2. Control de las condiciones ambientales que puedan incidir sobre la conservación del BIC: tener un mayor control de especies de vegetación y fauna que con sus residuos orgánicos representen un riesgo para la conservación del BIC.
3. Garantizar un espacio que permita el disfrute del elemento, esto es conocer su historia, contemplarla e integrarla a la de la ciudad.
4. Establecer un espacio con mayor visibilidad que permita mejorar las condiciones de vigilancia para la seguridad del BIC

5.3.1. Delimitación de la zona de influencia Locomotoras Flandes

Tanto por las dimensiones del predio en el que se encuentran los vestigios (15,66 hectáreas), así como por las condiciones del entorno urbano (zonas residenciales) se considera que la delimitación de una zona de influencia son los límites del mismo predio. En ese sentido en su interior se pueden incluir las estrategias de preservación y valoración de las locomotoras con unas distancias lo suficientemente adecuadas para su protección.



Ilustración 1: Área de Influencia, Flandes. Fuente: Creación propia.

5.3.2. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Dorada

Esta área corresponde a la delimitación de un espacio comprendido por un radio de máximo 50 mts desde el contorno de la locomotora. Dicho radio estará afectado por la línea de visión a la locomotora de tal manera que comprenderá las calzadas, los andenes y las áreas verdes hasta las líneas de paramento de las manzanas más cercanas.

Esta área se encuentra delimitada por un perímetro que incluye las siguientes vías:

- Nororiente: Parque lineal hasta inicio de Malecón
- Sur-occidente: Parque lineal
- Norte Calle 10 hasta paramento de edificaciones.
- Sur: Calle 10 hasta paramento de edificaciones



Ilustración 2: Delimitación de la zona de influencia

5.3.3. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Manizales

La locomotora Pacífico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works, al interior del parque El Bosque Popular El Prado, se encuentra protegida al ser considerado el parque un área de interés ambiental y un ecoparque principal de la ciudad. Según el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (POT), Las Áreas de Interés Ambiental son “zonas de terreno de importancia estratégica municipal y de soporte que permiten la preservación, restauración o uso sostenible de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, con condiciones especiales para su uso y manejo” (POT Manizales 2017-2031).

Esta área corresponde a la delimitación de un espacio comprendido por un radio de máximo 50 mts desde el contorno de la locomotora. Por lo tanto, el objetivo de esta delimitación es lograr fortalecer dentro del Bosque Popular el Prado, la zona en donde se propone la reubicación de la locomotora y que permita que sea visible, legible, permeable y versátil en su uso. En el momento que se defina el traslado se verificará la distancia y se definirá la zona de influencia, que no podrá ser menor a 20 metros del contorno físico del elemento.

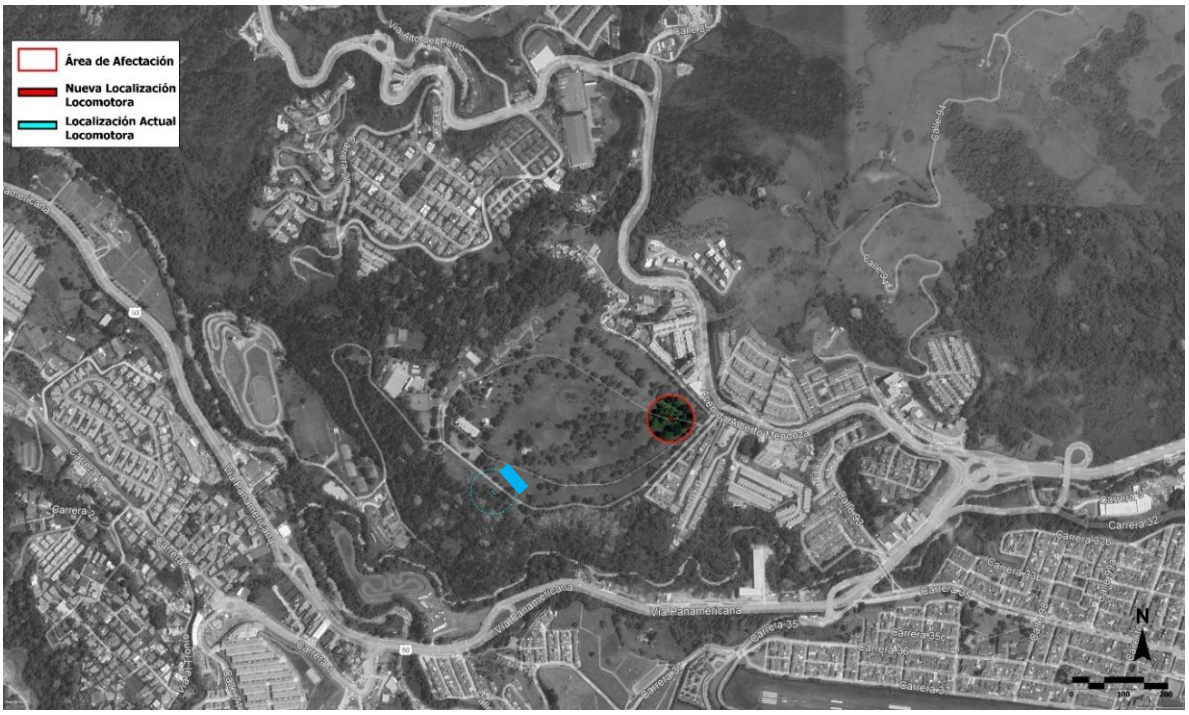


Ilustración 3: Propuesta desde la consultoria del lugar del emplazamiento de la locomotora una vez se haga el traslado. Se señana en el espacio rojo la nueva ubicación con su zona de influencia. Fuente: Creación Propia.

El área propuesta para la reubicación de la locomotora presenta características topográficas que permite mejorar sustancialmente las condiciones tanto de emplazamiento como lo requerimientos para mejorar las condiciones necesarias para su adecuada conservación física, lo cual permitiría controlar algunos de los factores de deterioro que en la actualidad afectan la integridad de la locomotora.

Adicional a lo anterior, el sector del parque propuesto para un eventual emplazamiento presenta como ventaja disponer de espacios suficientes para que la locomotora cuente con áreas de aislamiento y amortiguación que permitirían garantizar la delimitación de una zona de influencia suficiente, donde tan sólo en el costado suroriental se identifica la presencia de una zona constituida por una urbanización completamente consolidada, colindante con el parque por la vía perimetral de acceso, espacio público que parcialmente quedaría incluida en el área de afectación, en el caso de elegir una ubicación cercana al acceso del parque.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*



Ilustración 4: Zonas construidas próximas a la zona de reubicación propuesta. Fuente: Creación Propia.

Propuesta específica para la zona de influencia

La propuesta para el traslado de la locomotora es motivada principalmente por las dificultades en las condiciones para el reconocimiento y apropiación por parte de la comunidad, así mismo, la presencia de una serie de factores que afectan el estado de conservación de la locomotora, es por ello que desde la presente consultoría se plantea una propuesta para el traslado en el interior del parque. Para lo anterior, una vez realizada la inspección del predio del parque se concluye que la zona que mejores condiciones presenta es el área cercana a el acceso sobre la avenida Alberto Mendoza.

No obstante, y, dadas las características ambientales que presenta el parque del Bosque Popular, se hace necesario la elaboración de un estudio técnico con el fin de dar cumplimiento a la normativa ambiental de la ciudad y lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, POT. para una intervención de estas características, documento a partir del cual, una vez se determine técnicamente el sitio exacto de emplazamiento se deberá determinar y definir el área de influencia.

En la ficha de proyecto “Proyecto de estudios técnicos para el Traslado controlado y nuevo emplazamiento de la Locomotora Baldwin “Pacífico 66/87” en el Parque Bosque Popular El Prado – Manizales, que corresponde a los estudios técnicos para la conservación del BIC y la adecuación de su entorno, se establecen las condiciones para la preparación y manejo del sitio al que llegaría la locomotora dentro del parque y que deberán cumplir con los criterios de delimitación citados en el numera 5.1 del presente documento.

5.3.4. Delimitación de la zona de influencia locomotora Barrancabermeja

Se reconoce el polígono funcional de la actual estación del tren el cual incluye las áreas de bodegas. De tal forma que la zona de influencia garantice la unidad funcional y patrimonial entre la locomotora y los edificios e infraestructuras asociadas con la actividad actual del sistema férreo.

Esta área corresponde a la delimitación de un espacio comprendido por un radio de máximo 50 mts desde el contorno de la locomotora. Dicho radio estará afectado por la línea de visión

a la locomotora de tal manera que comprenderá las calzadas, los andenes y las áreas verdes hasta las líneas de paramento de las manzanas más cercanas.

El área se encuentra delimitada por un perímetro que incluye las siguientes vías:

- Norte: Calle 55B hasta paramentos de edificaciones.
- Occidente: Transversal 29 hasta paramentos de edificaciones
- Sur: Diagonal 49
- Oriente: Carrera 33ª



Ilustración 5:Zona de Influencia. - Barrancabermeja. Fuente: Creación propia.

5.3.5. Delimitación de la zona de influencia Locomotora Neiva

Esta área corresponde a la delimitación de un espacio comprendido por un radio de máximo 50 mts desde el contorno de la locomotora. Dicho radio estará afectado por la línea de visión a la locomotora de tal manera que comprenderá las calzadas, los andenes y las áreas verdes hasta las líneas de paramento de las manzanas más cercanas.

El área se encuentra delimitada por un polígono delineado por las siguientes vías:

- Norte: Calle 8
- Occidental: Carrera 15A
- Sur: Calle 7
- Oriente: Carrera 16



Ilustración 6: Zona de Influencia - Neiva. Fuente: Creación propia.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

6. CONDICIONES DE MANEJO

Las siguientes disposiciones constituyen normas técnicas de obligatorio cumplimiento para cualquier actuación directa o indirecta sobre la locomotora dentro del área de influencia. Su finalidad es preservar la autenticidad material, la integridad tecnológica y la estabilidad estructural de las locomotoras durante un eventual reubicación, permanencia y futura intervención de conservación–restauración.

6.1. Aspectos físico-técnicos

El presente capítulo desarrolla el conjunto de pautas y determinantes para el manejo de las 7 locomotoras priorizadas en la Segunda Fase del PEMP. Busca establecer los lineamientos necesarios para la conservación, administración e intervención de los bienes en relación con las condiciones físicas, teniendo en consideración los aspectos relativos al uso, función, emplazamiento, seguridad y ambiente.

En el caso de bienes muebles de carácter industrial, la intervención directa solo puede formularse una vez exista conocimiento técnico suficiente sobre su comportamiento material, estructural y funcional, de manera que las decisiones adoptadas no alteren la autenticidad tecnológica ni eliminen evidencia histórica.

En consecuencia, el documento prioriza acciones de estabilización, mantenimiento preventivo, control de riesgos y generación de información técnica como etapa condicionante para futuras intervenciones. Esta aproximación no corresponde a una ausencia de intervención, sino a la aplicación del principio de investigación previa y mínima intervención, asegurando que cualquier restauración posterior se fundamente en diagnóstico verificable y no en una interpretación hipotética.

El PEMP establece así una secuencia metodológica compuesta por la protección inmediata, estudio especializado y posterior formulación del proyecto de restauración, garantizando la sostenibilidad del bien y la correcta toma de decisiones técnicas a corto, mediano y largo plazo.

6.1.1. Naturaleza patrimonial de los bienes

Las locomotoras declarada Bien de Interés Cultural de ámbito nacional, corresponden a material rodante histórico perteneciente al patrimonio industrial ferroviario colombiano, asociado al proceso de consolidación del sistema férreo nacional durante la primera mitad del siglo XX y al desarrollo económico de la cuenca del Magdalena Medio.

Se trata de máquinas concebidas para operación continua bajo condiciones técnicas exigentes, cuyo valor cultural no reside exclusivamente en su presencia material dentro del espacio público ni en su reconocimiento como hito urbano, sino en la permanencia de su lógica mecánica, constructiva y energética. La locomotora representa un sistema integrado de generación de vapor, transmisión de fuerza y tracción ferroviaria, cuya lectura depende de la conservación articulada de sus componentes principales: caldera, bastidor, sistema de rodadura, mecanismos de transmisión, cabina de conducción y elementos asociados como el ténder.

Actualmente, las locomotoras a vapor constituyen piezas fundamentales para la reconstrucción de la memoria de una época en la que el país soñó un desarrollo y progreso tecnológico en el transporte terrestre, el sueño de unión de un país que pudo ser distinto. Máquinas que marcaron y delinearon el territorio y las comunidades por donde estas discurrieron, determinando aspectos económicos, culturales y sociales de una nación.

En consecuencia, cada uno de estos bienes muebles debe entenderse como máquina histórica documentada en reposo y no como escultura urbana ni como objeto conmemorativo aislado. El emplazamiento o ubicación actual como bien de interés cultural no modifica la naturaleza patrimonial original de estos, sino que constituye una condición de uso contemporáneo que debe ser gestionada sin alterar su carácter tecnológico.

6.1.2. Lineamientos y principios para la protección de las locomotoras

Las siguientes disposiciones constituyen normas técnicas de obligatorio cumplimiento para cualquier actuación directa o indirecta sobre las locomotoras, su soporte inmediato y los elementos asociados a su lectura ferroviaria. El objetivo es garantizar la permanencia de la autenticidad material, la integridad tecnológica y la comprensión histórica del bien como máquina industrial.

6.1.2.1. Autenticidad material

La materia original de la locomotora deberá conservarse prioritariamente frente a cualquier criterio estético o de renovación superficial. Se reconoce que la heterogeneidad de superficies, las irregularidades del metal, la oxidación estabilizada, los parches históricos, deformaciones y reparaciones acumuladas forman parte del documento técnico que representa el bien.

Por tanto, toda intervención deberá orientarse a estabilizar la materia existente sin modificar su condición histórica observable.

Quedan prohibidas las acciones dirigidas a homogeneizar la superficie metálica o a simular un estado de fabricación reciente, tales como pulidos extensivos, regularización de espesores, rellenos generalizados o eliminación de pátinas consolidadas.

La sustitución de elementos metálicos solo será admisible cuando exista pérdida de capacidad portante, estabilidad estructural o riesgo comprobado de desprendimiento, debiendo limitarse estrictamente al área afectada y conservando la mayor cantidad de material original posible.

6.1.2.2. Integridad tecnológica

La locomotora deberá mantenerse legible como sistema mecánico completo. La comprensión de su funcionamiento prevalece sobre cualquier intención de simplificación formal.

No podrán retirarse, sellarse, recortarse ni cubrirse componentes asociados al funcionamiento del sistema, incluyendo tuberías, válvulas, bielas, remaches, conexiones, soportes y uniones constructivas, aun cuando se encuentren incompletos o inactivos.

Las piezas faltantes solo podrán reponerse cuando su ausencia impida la estabilidad estructural o haga incomprensible la lógica mecánica y funcional del conjunto. En estos casos, la reposición deberá ser fundamentada en documentación fotográfica histórica y deberá ser discernible, documentada y limitada al mínimo necesario para recuperar la lectura técnica.

No se permitirán reconstrucciones hipotéticas ni interpretaciones volumétricas basadas en analogías.

6.1.2.3. Tratamiento de superficies metálicas

El tratamiento de conservación deberá dirigirse fundamentalmente a garantizar la permanencia estructural, la estabilización de procesos de corrosión activa y a la protección compatible de las superficies.

Las limpiezas deberán ser selectivas y controladas, preservando las capas estables y eliminando tanto los productos de corrosión activos o no adheridos, así como la acumulación de materiales que crean las condiciones aptas para la generación de procesos corrosivos.

Los sistemas de protección deberán ser reversibles, micro porosos y compatibles con metales ferrosos históricos, evitando recubrimientos de alto espesor que modifiquen la lectura material.

6.1.2.4. Recubrimientos y pintura

Al tratarse de unidades mecánicas que se encuentran en la intemperie, sometidas a condiciones medioambientales cambiantes y en muchos de los casos, en ambientes urbanos, cuya calidad de aire resulta altamente corrosiva, la aplicación de recubrimientos tendrá carácter estrictamente protector, garantizando las condiciones fisicoquímicas de adherencia, resistencia a la radiación solar, el agua lluvia y los agentes corrosivos generados por la interacción de esta con los productos de contaminación ambiental, asegurando la mayor estabilidad posible en el tiempo.

No se permitirá la aplicación de esquemas cromáticos interpretativos ni recreaciones del color original basadas en aproximaciones, la decisión por la aplicación de un determinado color deberá ser el resultado de exploraciones técnicas que permitan identificar el color primario u original.

6.1.2.5. Cabina y elementos de conducción

Los elementos de control, conducción y operación deberán mantenerse en su condición histórica, cualidad de equipo incompleto, desgaste y alteraciones estabilizadas.

No se permitirá la reconstrucción integral de la cabina ni la incorporación de elementos destinados a interacción del público que simulen operación ferroviaria.

Los faltantes no estructurales no serán objeto de restitución obligatoria, salvo cuando su ausencia impida comprender la función del espacio.

6.1.2.6. Condición de máquina no operativa

La locomotora conservará permanentemente su condición de máquina histórica estática.

Se prohíbe cualquier intento de activación mecánica, desplazamiento operativo, movimiento de rodadura con fines demostrativos o incorporación de sistemas que simulen funcionamiento.

No podrán adaptarse mecanismos para rotación de ruedas, emisión de vapor artificial ni efectos escenográficos que alteren la interpretación del bien.

6.1.2.7. Intervenciones estructurales

Las intervenciones destinadas a garantizar estabilidad deberán diseñarse bajo criterios de mínima acción, ser reconocible y reversible.

Los refuerzos deberán localizarse exclusivamente en zonas críticas, evitando sustituciones extensivas de láminas o reconstrucciones completas de componentes.

No se permitirán soldaduras continuas de rigidización generalizada ni refabricación de partes completas salvo colapso comprobado.

La restitución de elementos funcionales de carácter estructural que por diferentes motivos hayan desaparecido, podrán ser restituidos, dejando evidencia documental de ello y en lo posible en el propio elemento a restituir.

6.1.2.8. Elementos añadidos y accesorios contemporáneos

Deberán retirarse o evitarse elementos ajenos a la función ferroviaria que afecten la lectura del bien, tales como soportes publicitarios, instalaciones recreativas, anclajes urbanos o accesorios ornamentales.

Los elementos de protección o señalización deberán ser independientes estructuralmente y reversibles.

6.1.2.9. Reubicación o traslado controlado

El desplazamiento técnico deberá realizarse sin alterar la estructura ni modificar componentes originales.

Durante la maniobra:

- las cargas deberán aplicarse sobre puntos estructurales resistentes y evaluados técnicamente en su capacidad portante.
- no podrán usarse como puntos de izaje, accesorios ni láminas delgadas
- deberán evitarse torsiones del bastidor
- las ruedas no se usarán como sistema de rodadura funcional

La reubicación constituye una maniobra técnica especializada de conservación y no una intervención material.

6.1.2.10. Manipulación, izaje y reimplantación

Cualquier maniobra de levantamiento, estabilización o reubicación deberá regirse por los siguientes principios técnicos de obligatorio cumplimiento.

Estas disposiciones reconocen que la locomotora debe considerarse como estructura histórica debilitada y no como carga industrial convencional.

- ***Principio general de manipulación***

Toda maniobra deberá considerar la locomotora como estructura histórica debilitada y no como maquinaria funcional.

El reparto de esfuerzos deberá aproximarse al sistema original de transmisión de cargas, evitando concentraciones puntuales que generen torsión, flexión o deformación del bastidor.

No se permitirá aplicar esfuerzos de tracción, empuje o impacto directo sobre el bien.

La manipulación deberá priorizar el soporte integral del conjunto, evitando tensiones localizadas que modifiquen la geometría estructural.

- ***Puntos de apoyo y carga***

El levantamiento solo podrá realizarse desde elementos estructurales resistentes previamente evaluados mediante estudio técnico especializado.

Se prohíbe utilizar como apoyo o punto de carga:

~ Láminas del ténder
~ Cabina
~ Tuberías
Pasamanos
Accesorios
Cubiertas metálicas delgadas
~ Elementos no estructurales

Las cargas deberán distribuirse de forma simultánea y controlada para evitar deformaciones diferenciales del bastidor o del sistema de rodadura.

- ***Sistema de izaje***

El sistema de levantamiento deberá ser gradual, sincronizado y controlado, evitando movimientos bruscos, giros inesperados o desbalances estructurales.

No se permitirá:

~ Arrastre del bien sobre superficie.
~ Rodadura libre sobre suelo.
~ Uso funcional de las ruedas para desplazamiento.

La rodadura constituye parte del bien patrimonial y no un mecanismo activo de transporte.

- ***Estabilización previa a maniobra***

Antes de cualquier levantamiento deberán asegurarse los elementos susceptibles de desprendimiento mediante fijaciones reversibles y temporales.

No se permitirán soldaduras ni fijaciones permanentes destinadas exclusivamente a facilitar la maniobra.

Las estabilizaciones temporales deberán retirarse una vez reinstalado el bien.

- ***Traslado temporal***

Durante el desplazamiento, el bien deberá mantenerse completamente soportado, evitando vibraciones, torsiones o flexiones del bastidor.

El traslado se entenderá como prolongación del levantamiento estructural y no como transporte convencional. No se permitirá el apoyo intermedio parcial que genere cargas asimétricas.

- ***Reinstalación***

El nuevo sistema de apoyo deberá garantizar:

~ Reparto uniforme de cargas.
~ Contacto homogéneo entre ruedas y riel.
~ Eliminación de esfuerzos diferenciales existentes.
~ Ventilación inferior adecuada.
~ Estabilidad permanente sin puntos de carga concentrada.

La locomotora no podrá quedar apoyada en menos puntos de los necesarios para reproducir su esquema estructural original.

- ***Tratamiento superficial durante maniobras***

La manipulación no deberá incluir limpieza mecánica agresiva ni eliminación de corrosión adherida.

La estabilización material se realizará únicamente después de reinstalar el bien en condición estructural estable.

No se permitirá aprovechar la maniobra para ejecutar intervenciones no autorizadas sobre la superficie metálica.

- ***Registro obligatorio***

Todas las fases de levantamiento, traslado e instalación deberán documentarse técnica y fotográficamente.

El registro deberá incluir:

~ Memoria técnica de maniobra.
~ Registro planimétrico de apoyos.
~ Documentación fotográfica antes, durante y después.
~ Informe de verificación estructural posterior.

La trazabilidad de la intervención constituye obligación técnica y documental.

6.1.2.11. Mantenimiento preventivo

El bien deberá someterse a mantenimiento periódico obligatorio. Las acciones deberán ser controladas, localizadas y frecuentes, evitando intervenciones extensivas y contar con la asesoría de un restaurador de bienes muebles o personal experto en locomotoras a vapor.

El mantenimiento no podrá transformarse en restauración encubierta ni en renovación superficial.

6.1.3. Condiciones de conservación

6.1.3.1. Condiciones del entorno inmediato

El conjunto de casos analizados permite establecer que el entorno inmediato de las locomotoras no constituye un elemento pasivo o meramente paisajístico, sino un sistema activo de conservación preventiva que incide directamente en la estabilidad material del bien.

En todos los municipios evaluados, el principal agente de deterioro identificado es la humedad, la cual, en combinación con factores ambientales y antrópicos, activa procesos electroquímicos de corrosión sobre los elementos metálicos.

De manera transversal, se identifican los siguientes factores críticos:

- Retención de humedad: Asociada a acumulación de materia orgánica y particulado, contacto con suelo húmedo, drenajes deficientes y microclimas confinados.

- Deficiencias en ventilación: Especialmente en zonas inferiores (bastidor, rodadura y ténder), lo que favorece condensación y corrosión localizada.
- Acumulación de material orgánico y residuos: Hojarasca, sedimentos, polvo urbano y basura actúan como reservorios de humedad y contaminantes.
- Vegetación no controlada: Genera sombra constante, deposición orgánica, retención hídrica y, en algunos casos, afectaciones mecánicas por raíces o contacto directo.
- Condiciones inadecuadas del soporte: Incluyen contacto directo con el suelo, sistemas de apoyo inestables o deteriorados, y ausencia de drenaje efectivo.
- Limitaciones de acceso técnico: Dificultan la inspección, mantenimiento y control periódico del estado de conservación.
- Interacción no controlada con el público: Produce abrasión, acumulación de grasas y riesgos de vandalismo.

En términos generales, las estrategias de manejo del entorno deben orientarse a:

- Reducir la permanencia de humedad sobre superficies metálicas.
- Garantizar ventilación continua, especialmente en zonas inferiores.
- Controlar la vegetación y evitar acumulaciones orgánicas.
- Implementar sistemas adecuados de drenaje.
- Asegurar estabilidad estructural en los sistemas de apoyo.
- Mantener condiciones de limpieza periódica.
- Regular el acceso público sin afectar la lectura del bien.

Para el caso de **Flandes**, el predio en el que se localizan las 3 locomotoras al estar a cielo abierto, el entorno inmediato de las mismas se caracteriza por condiciones propias de un ecosistema tropical húmedo, con alta densidad vegetal y acumulación constante de materia orgánica.

Estas condiciones configuran un escenario en el que la humedad no solo está presente, sino que permanece retenida de manera prolongada sobre las superficies metálicas, lo que incrementa significativamente la velocidad de los procesos de corrosión.

El principal problema radica en la acumulación sistemática de hojarasca, sedimentos y material vegetal en cavidades, uniones y superficies horizontales de las locomotoras. Esta acumulación actúa como una capa que retiene agua, impide el secado natural y genera microambientes húmedos persistentes. A esto se suma la presencia de vegetación invasiva directamente adherida o en contacto con los elementos metálicos, lo que introduce dos tipos de afectación: por un lado, la retención de humedad en zonas de contacto, y por otro, la generación de tensiones mecánicas derivadas del crecimiento de raíces, lianas o estructuras vegetales dentro de cavidades.

Adicionalmente, la densidad de la cobertura vegetal circundante limita la ventilación natural, lo que reduce la evaporación de la humedad acumulada y favorece la permanencia de condiciones microclimáticas adversas. La falta de control periódico del entorno permite que estos procesos se intensifiquen progresivamente, aumentando la afectación sobre el material metálico.

Acciones prioritarias:

- Garantizar la separación efectiva entre los vestigios de cada locomotora y ténders aledaños del suelo, para evitar el contacto con superficies húmedas o materiales que favorezcan capilaridad.
- Implementar limpieza periódica sistemática del entorno y de las superficies metálicas para eliminar hojarasca, sedimentos y material orgánico acumulado.
- Establecer una franja de protección libre de vegetación densa alrededor de los vestigios que garantice ventilación continua.
- Ejecutar control de vegetación invasiva, evitando crecimiento sobre o dentro de las estructuras.
- Realizar mantenimiento manual controlado que evite afectaciones directas al bien.
- Programar intervenciones periódicas ajustadas a la dinámica de crecimiento vegetal del entorno.

En el municipio de **La Dorada**, la locomotora “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14” se encuentra en espacio público y está expuesta de manera continua a agentes ambientales. En este caso, el énfasis está en las condiciones microambientales del soporte y el entorno inmediato.

Uno de los principales factores de riesgo es la posible cercanía o contacto indirecto con superficies húmedas, ya sea por deficiencias en el sistema de drenaje o por acumulación de agua en el área circundante. La presencia de zonas encharcadas, escorrentías mal conducidas o suelos con alta retención de humedad puede generar ambientes de humedad permanente en la base de la locomotora, afectando especialmente las zonas inferiores.

La restricción de ventilación inferior constituye otro problema crítico. La ausencia de flujo de aire bajo el bastidor y la rodadura favorece la formación de condensaciones internas y acumulación de humedad en cavidades, lo que deriva en procesos de corrosión localizada, especialmente en puntos de difícil inspección.

A esto se suma la acumulación de residuos urbanos, polvo y material particulado, los cuales se depositan en intersticios y superficies irregulares. Estos materiales actúan como retenedores de humedad y pueden incorporar contaminantes que intensifican los procesos de deterioro.

La vegetación cercana, especialmente árboles de gran porte y denso follaje, introduce riesgos adicionales como la caída constante de hojarasca, la generación de sombra permanente y la creación de condiciones propicias para la biocolonización (musgos, líquenes, microorganismos), que alteran las condiciones químicas de la superficie metálica.

Otro aspecto es la interacción directa con el público. Representa un factor de riesgo adicional, al generar desgaste mecánico, acumulación de grasas y suciedad en zonas de contacto frecuente, además de posibles actos de vandalismo.

Finalmente, La Alcaldía de La Dorada ejecutó las obras del malecón sobre el río Magdalena (finalizado en 2025) y construcción del parque lineal de la carrera 10, proyectos orientados a fortalecer el turismo, el encuentro social y disfrute del espacio público y la identidad histórica del municipio como puerto fluvial y ferroviario. Ambos incluyen infraestructura

recreativa, ciclorrutas y articulación con elementos del sistema férreo, como la locomotora Dorada 14. Sin embargo, el punto de conexión en la Curva del Conejo presenta condiciones residuales, con baja integración urbana, deficiente iluminación y deterioro del entorno. En este contexto, se requiere verificar la articulación del malecón con el Parque del Ferrocarril y reforzar la divulgación de los valores patrimoniales para consolidar su integración con estos desarrollos urbanos y los elementos del sistema férreo que aun se conservan.

Acciones prioritarias:

- Verificar el funcionamiento del sistema de drenaje funcional, que evite encharcamientos y conduzca el agua lejos del área de apoyo.
- Asegurar ventilación continua en todo el perímetro, especialmente en la zona inferior del bastidor y rodadura.
- Establecer control y limpieza periódica de residuos urbanos y material particulado.
- Ejecutar poda técnica y control de vegetación, evitando sombra constante y acumulación de hojarasca.
- Instalar elementos de delimitación que impidan el contacto directo del público sin afectar la lectura del bien.
- Ejecutar acciones de mantenimiento preventivo, rutinarios y programados a los sistemas de iluminación y vigilancia pasiva que actualmente se encuentran instalados alrededor de la locomotora.
- Desarrollar estudios técnicos para la adecuación e integración espacial de las propuestas urbanas del Parque Lineal y el Malecón, espacio público en el entorno de la locomotora.

Para la locomotora “Pacífico 66/87” ubicada en el Parque Bosque Popular El Prado de **Manizales,** el principal problema corresponde a la condición topográfica del emplazamiento, dado que la locomotora se encuentra en una zona deprimida y parcialmente encajonada. Esta situación genera una serie de efectos acumulativos:

En primer lugar, se produce una retención natural de humedad, ya que las depresiones del terreno tienden a concentrar escorrentías y dificultan el drenaje adecuado del agua lluvia, lo que incrementa la humedad en el entorno inmediato y, particularmente, en las zonas inferiores del bien.

En segundo lugar, la configuración espacial limita la circulación de aire, generando ambientes con baja ventilación que favorecen la condensación y la permanencia de humedad sobre y bajo la locomotora.

Otro aspecto crítico es la dificultad de acceso técnico, ya que la ubicación reduce la posibilidad de realizar inspecciones periódicas, mantenimiento preventivo y limpieza adecuada, especialmente en las zonas inferiores y laterales. Esta limitación convierte el entorno en un factor que no solo favorece el deterioro, sino que también impide su control oportuno.

Adicionalmente, pueden presentarse problemas en la estabilidad del sistema de apoyo, especialmente si el terreno no está adecuadamente nivelado o si existen asentamientos diferenciales. Esto puede derivar en deformaciones estructurales o concentraciones de carga no previstas.

La vegetación circundante, al no estar controlada, contribuye a la generación de sombra constante, acumulación de hojarasca y retención de humedad, reforzando las condiciones adversas del microclima.

Acciones prioritarias:

- Reubicación del bien a un sector del Parque con una mejor topografía de acuerdo con la zonificación del suelo establecida en el Plan de Manejo Integral Ambiental de Manizales, mediante estudios técnicos de viabilidad correspondientes
- Diseño urbano y paisajístico en el nuevo lugar de implantación de la locomotora
- Implementar un sistema de drenaje eficiente, preferiblemente mediante soluciones que faciliten infiltración y evacuación controlada.
- Garantizar ventilación inferior permanente, evitando confinamientos o rellenos que bloqueen la circulación de aire.
- Establecer un perímetro técnico libre y continuo que permita acceso para inspección y mantenimiento.
- Asegurar condiciones de estabilidad del sistema riel–traviesa, evitando asentamientos diferenciales.

En **Barrancabermeja**, actualmente el espacio público próximo a la locomotora se encuentra en condiciones de deterioro en sus aspectos estructurantes (andenes, pasos peatonales, zonas verdes) con adosamiento de edificaciones informales de comercio y zona de parqueaderos de vehículos de carga, lo que limita la apropiación ciudadana, la visibilidad del bien y su potencial como nodo cultural y turístico.

La locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27” presenta una condición particular: aunque la locomotora está elevada sobre un pedestal, el principal problema no es la humedad por capilaridad, sino la inestabilidad estructural del sistema de apoyo.

El factor más crítico es el deterioro avanzado de las traviesas de madera, que presentan pérdida de sección, fracturas y desintegración. Esta situación genera apoyos irregulares bajo las ruedas, lo que implica una distribución no homogénea de cargas. Como consecuencia, se producen esfuerzos diferenciales que pueden inducir deformaciones, torsiones en el bastidor y concentración de tensiones en puntos específicos, comprometiendo la integridad estructural del conjunto.

A nivel ambiental, se identifican problemas asociados a la ventilación insuficiente, debido a la presencia de cerramientos perimetrales que restringen la circulación de aire, especialmente en zonas laterales. Esto favorece la acumulación de humedad en el área inferior.

El entorno presenta además una alta acumulación de residuos sólidos, basura y material orgánico, los cuales retienen humedad y generan condiciones propicias para la corrosión, incluso sin contacto directo con el suelo.

Adicionalmente, el contexto urbano inmediato, caracterizado por alta circulación de vehículos pesados y actividad asociada al transporte de carga, genera una deposición

continua de partículas contaminantes y polvo, que se adhieren a las superficies metálicas formando capas higroscópicas que prolongan la retención de humedad.

Acciones prioritarias:

- Realizar acciones de emergencia y conservación para realizar el reemplazo técnico de las traviesas deterioradas, asegurando compatibilidad estructural y durabilidad, garantizar reparto uniforme de cargas bajo todas las ruedas, evitando esfuerzos diferenciales.
- Mejorar la ventilación lateral e inferior, eliminando barreras o confinamientos innecesarios o rediseñar el cerramiento perimetral bajo criterios de protección no invasiva y que no restrinja la circulación de aire.
- Implementar un programa continuo mantenimiento enfocado a procesos de limpieza, eliminando residuos sólidos, material orgánico y depósitos urbanos.
- Ejecutar control de vegetación, evitando contacto directo con sistemas estructurales.
- Realizar el diseño Urbano para adecuar el espacio público circundante como un entorno para fortalecer memoria cultural del nodo férreo a través de los dos Bienes de Interés Cultural: la Locomotora y la Estación del tren.

Las condiciones de la locomotora “Centrales 128 / Girardot 72” ubicada en **Neiva** son comparables a las de La Dorada, con exposición permanente en espacio público y una fuerte incidencia de factores ambientales y urbanos.

Uno de los principales riesgos es la presencia de humedad persistente asociada a deficiencias en el drenaje, la eliminación de elementos de rodadura en el caso del ténder, lo que puede generar acumulación de agua en el entorno inmediato y contacto indirecto con el sistema estructural de la locomotora.

La ventilación insuficiente en zonas inferiores constituye otro factor crítico, ya que favorece la acumulación de humedad en cavidades del bastidor, rodadura y ténder, generando procesos de corrosión localizada de difícil detección.

La acumulación de material orgánico y contaminantes urbanos en intersticios y superficies metálicas actúa como un sistema de retención de humedad y agentes químicos, intensificando el deterioro progresivo del material.

El andén de la antigua estación por el que se accedía a los trenes conserva los niveles y pisos originales, y conforma el límite occidental de la locomotora, actualmente se agregó un cerramiento de rejas y varillas que rodea el BIC en sus costados norte, sur y oriental. Este cerramiento define el espacio de uso del restaurante “la estación”, ubicado entre la estación y la carrera 16 y que para su funcionamiento modificó los niveles de piso junto a la vía, agregó un vagón que fue localizado incorrectamente detrás de la locomotora, desplazando el ténder original hacia atrás y alterando sus características formales al transformarlo en cocina.

Acciones prioritarias:

- Realizar una intervención integral del espacio público en torno a la locomotora (liberación y retiro de cerramientos sobre el entorno de la locomotora).

- Realizar un diseño urbano que articule los elementos del nodo ferroviario (locomotora, vagones, estación y plaza).

6.1.3.2. Condiciones de intervención de los bienes

El conjunto de locomotoras analizadas evidencia un panorama heterogéneo en términos de conservación, con estados que van desde condiciones críticas hasta situaciones relativamente estables. Esta variabilidad responde principalmente a la interacción entre el deterioro material acumulado, los niveles de intervención antropogénico y la existencia —o ausencia— de acciones de manejo y mantenimiento.

De manera transversal, todas las locomotoras presentan manifestaciones de deterioro asociadas a su exposición prolongada a condiciones ambientales, lo que ha derivado en procesos de corrosión activa sobre superficies metálicas. Estos procesos se ven reforzados por la acumulación de material particulado y residuos orgánicos en cavidades, uniones y zonas inferiores, donde se favorece la retención de humedad y se acelera la degradación del metal.

A su vez, la presencia de agentes biológicos como líquenes, musgos y microorganismos contribuye a la persistencia de condiciones que intensifican el deterioro, generando afectaciones progresivas tanto en superficies como en uniones estructurales. En algunos casos, estas dinámicas han alcanzado niveles avanzados, comprometiendo la integridad física de los elementos.

Las acciones antropogénicas constituyen otro factor determinante en el estado actual de los bienes. La sustracción de piezas metálicas, el uso indebido de las locomotoras y la realización de intervenciones no especializadas han generado pérdidas materiales, alteraciones en la configuración original y afectaciones en la lectura tecnológica de los sistemas de la locomotora. Estas intervenciones, lejos de mitigar el deterioro, han contribuido en varios casos a su aceleración o a la generación de nuevas patologías.

En términos estructurales, se identifican situaciones en las que el deterioro trasciende lo superficial y compromete elementos de soporte o componentes esenciales del sistema ferroviario, lo que introduce riesgos adicionales relacionados con la estabilidad física de los bienes. En otros casos, aunque la estructura principal se mantiene, las alteraciones acumuladas afectan la integridad patrimonial y la capacidad de los objetos para transmitir su significado histórico.

De manera general, el estado de conservación de estas locomotoras refleja no solo un proceso de degradación material, sino también una progresiva pérdida de integridad tecnológica y de legibilidad histórica, lo que plantea la necesidad de intervenciones diferenciadas que atiendan los aspectos físicos como bienes patrimoniales.

De acuerdo con la normativa nacional aplicable a los PEMP de bienes muebles, la propuesta integral puede limitarse a medidas de protección, mantenimiento y gestión cuando el estado del bien o sus condiciones administrativas así lo requieran. En coherencia con este criterio, el presente apartado establece las condiciones necesarias para garantizar su conservación efectiva antes de definir actuaciones de restauración material.

Para la realización de intervenciones técnicas de restauración, estas deberán estar precedidas de estudios especializados completos, dirigidos al conocimiento integral de la locomotora, los elementos que la conforman, su interrelación y finalmente su funcionalidad a través de su discurrir histórico, prerrequisito fundamental que permitirá acciones ajustadas a las necesidades propias del material y fundamentadas en el respeto por la autenticidad de este tipo de bienes.

A partir del diagnóstico realizado en la Fase I – PEMP y lo observados en la actual fase de formulación de propuesta, la intervención material de las locomotoras según las particularidades de cada una de estas, se establece en secuencia metodológica así, conforme a las acciones e intervenciones para BIC muebles definidas en el artículo 2.4.1.4.5. del decreto 2358 de 2019

- **Acciones de emergencia y recuperación (AER) y/o acciones de intervenciones mínimas (IM).** Dirigidas a la estabilización inicial del bien y se enfocan así:

  - **Acciones de emergencia y recuperación.** Son las **acciones** que se realizan de manera **urgente** sobre un conjunto de bienes cuando exista **riesgo inminente de pérdida**, sea por afectación biológica activa u otra eventualidad, que, sin importar su origen haya afectado directamente el bien. Estas acciones deben emplear materiales compatibles con la naturaleza del bien y no generar afectaciones químicas o físicas que modifiquen sus valores.

  - **Intervenciones mínimas. Procedimientos** realizados directamente sobre el bien, estrictamente necesarios para **garantizar su estabilidad**. En algunos casos se consideran acciones de mantenimiento **para evitar que se generen o agraven deterioros**.

  Para cualquiera de estas dos acciones, se requiere:

  1. Formulación del proyecto de acciones **de emergencia y recuperación** o de **Intervenciones mínimas,** documento de metodología y procesos para ejecución.
  2. Una vez se cuente con el proyecto, la entidad administradora procederá a solicitar el respectivo concepto favorable mediante radicación del proyecto en el Sistema de Información de Patrimonio (SIPA) módulo o aplicativo del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes que tiene por objetivo evaluar la viabilidad técnica de los proyectos de intervención de un bien o inmueble de interés cultural del ámbito nacional, siendo este el único canal por el cual la Dirección de Patrimonio realizará la evaluación del proyecto, autorizando o negando la intervención según sea el caso. Para estas acciones la autorización se emite a través de Concepto favorable.
  3. Una vez recibido el concepto favorable se procede a la ejecución de las acciones correspondientes, directamente sobre el bien.

- **Acciones de Conservación-restauración (CR),** realizadas en tres momentos a saber:

1. Investigación técnica y formulación del proyecto de restauración, asegurando la aplicación del principio de intervención mínima y de investigación previa obligatoria, evitando transformaciones irreversibles sin comprensión científica del comportamiento material del bien
2. Una vez se cuente con el proyecto integral de intervención, la entidad administradora procederá a solicitar la respectiva autorización de intervención mediante radicación del proyecto en el Sistema de Información de Patrimonio (SIPA) módulo o aplicativo del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes que tiene por objetivo evaluar la viabilidad técnica de los proyectos de intervención de un bien o inmueble de interés cultural del ámbito nacional, siendo este el único canal por el cual la Dirección de Patrimonio realizará la evaluación del proyecto, autorizando o negando la intervención según sea el caso. Para estas acciones la autorización se emite a través de Resolución Motivada.
3. La última etapa corresponde a la ejecución del proyecto integral de restauración conforme los resultados de los estudios técnicos especializados y la aprobación del Ministerio de Cultura.

- **Acciones de conservación preventiva (CP).** Dirigidas específicamente al mantenimiento periódico y que se debe hacer sobre los bienes muebles, las cuales deben caracterizarse por ser rutinarias, permanentes y programadas.

  La ejecución debe ser semestral y se debe tener en cuenta que deben ejecutarse posterior a la intervención de **Acciones de emergencia y recuperación** y/o **acciones de intervenciones mínimas** hasta lograr la **ejecución de las acciones de conservación-restauración.**

  De igual forma estas acciones de conservación preventiva a través de mantenimientos constituye la principal estrategia para garantizar la sostenibilidad de las acciones de restauración en el largo plazo, por lo que **una vez restaurada la locomotora y transcurridos los 6 primeros meses**, debe darse continuidad a las acciones de conservación preventiva a través de los mantenimientos para los cuales además de considerarse los lineamientos del PEMP, deberá tenerse en cuenta el Manual de Mantenimiento que resulte de la intervención del bien.

Las locomotoras de **Flandes** se encuentran en la condición más crítica dentro del conjunto analizado, presentando una pérdida significativa de componentes estructurales y mecánicos. Su estado actual corresponde al de vestigios materiales, en los que subsisten principalmente fragmentos de calderas, secciones de cañón, estructuras metálicas remachadas y algunos elementos de soporte.

El deterioro material es avanzado y generalizado, evidenciado en la presencia de perforaciones, pérdida de espesor en planchas metálicas y procesos prolongados de corrosión que han afectado la estabilidad y continuidad de los elementos. A esto se suma la acumulación de sedimentos, residuos orgánicos y material particulado sobre las superficies, así como la proliferación de agentes biológicos que intensifican los procesos de degradación.

La integridad de los bienes se ha visto adicionalmente comprometida por acciones antropogénicas, particularmente la sustracción de elementos metálicos, lo que ha contribuido a la desconfiguración de su naturaleza formal y tecnológica. Como resultado, la capacidad de estos vestigios para ser leídos como sistemas ferroviarios completos es limitada, manteniéndose únicamente como evidencia fragmentaria de su configuración original.

En este contexto, el conjunto de bienes muebles que está conformado por tres partes de las locomotoras —Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”, Dorada 10 / 11 (American Cooke) y Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre)— a las que se suman elementos asociados identificados durante las jornadas de reconocimiento técnico, entre ellos 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora, presentan una condición de alta vulnerabilidad material, con procesos de deterioro activos que continúan avanzando y que requieren **acciones de emergencia y recuperación** urgentes orientadas a su estabilización.

Una vez estabilizadas las condiciones se requerirá la ejecución de **acciones de conservación preventiva**, ejecutadas mediante procesos de mantenimiento semestrales en tanto se logre establecer las mejores opciones de uso y manejo de dichos elementos no como locomotoras completas sino como elementos con potencial de uso educativo y/o investigativo.

La locomotora de **La Dorada** “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14” presenta un estado de conservación general regular, con permanencia mayoritaria de sus componentes estructurales, lo que permite su reconocimiento como sistema completo. No obstante, se identifican faltantes relevantes en algunos elementos, así como la presencia de focos de corrosión activa, acumulación de suciedad y afectaciones superficiales derivadas de procesos de deterioro acumulado.

Durante periodos anteriores, el bien fue objeto de usos indebidos que generaron condiciones de insalubridad en su interior, afectando su percepción y apropiación social. Asimismo, se han presentado procesos de sustracción de elementos metálicos, lo que ha contribuido a la pérdida progresiva de partes del conjunto.

A pesar de estas afectaciones, se evidencian avances en las acciones de manejo y conservación, los cuales han permitido mejorar las condiciones generales del bien. La implementación de medidas de control y vigilancia, junto con procesos de gestión institucional, ha contribuido a estabilizar parcialmente los factores de deterioro y a fortalecer su reconocimiento como referente histórico.

En consecuencia, aunque persisten problemáticas asociadas al deterioro material y a la intervención antrópica, la locomotora se encuentra en una condición relativamente controlada frente a otros casos analizados, por lo que para este bien se requieren acciones de **intervenciones mínimas** dirigidas a controlar los agentes de deterioro, y reducir el progreso creciente del deterioro, evitar la pérdida paulatina material del bien durante el periodo requerido para la formulación y realización de los estudios especializados necesarios para la formulación de una propuesta técnica e integral de intervención de la locomotora, así como el trámite de las autorizaciones correspondientes, de acuerdo con la normativa vigente.

Una vez estabilizadas las condiciones del bien se requerirá la ejecución de acciones de **conservación-restauración,** comprendida en las tres etapas articuladas y descritas anteriormente.

De manera trasversal, se deben ejecutar las **acciones de conservación preventiva**, consistentes en mantenimientos periódicos, rutinarios y programados (semestrales), que deben implementarse tras las acciones iniciales, para el caso intervenciones mínimas y mantenerse a largo plazo para asegurar la sostenibilidad de la restauración, siguiendo los lineamientos del PEMP y el manual de mantenimiento del bien.

La locomotora "Pacífico 66/87" de **Manizales** presenta un estado de conservación general regular, destacándose por mantener una integridad volumétrica y estructural significativa. Sin embargo, esta condición no implica ausencia de riesgo, ya que se evidencian procesos de deterioro activo relacionados principalmente con las condiciones de su emplazamiento --tratadas en el acápite anterior--.

La exposición a un ambiente caracterizado por alta humedad y pluviosidad ha favorecido la aparición de focos de corrosión, especialmente en zonas inferiores donde se retiene agua y se acumula materia orgánica. Estas condiciones se ven agravadas por la ventilación restringida y la dificultad para realizar inspecciones técnicas periódicas.

El factor más determinante en este caso es la ubicación de la locomotora en una depresión topográfica, lo que ha generado problemas de drenaje y acumulación de humedad en su entorno inmediato. La modificación progresiva del terreno, incluyendo el incremento del nivel del suelo, ha alterado el sistema de apoyo, generando contacto directo de las traviesas con el suelo húmedo, deformaciones y fallas estructurales asociadas a asentamientos diferenciales.

Adicionalmente, la interacción constante del público introduce riesgos de desgaste físico y pérdida de material, mientras que la limitada visibilidad incrementa la vulnerabilidad frente a acciones antropogénicas indebidas.

En este contexto, la locomotora enfrenta dos desafíos principales la necesidad de corregir las condiciones de implantación que están afectando la estabilidad estructural del bien, aspectos abordados en las condiciones de manejo del entorno inmediato, etapa en la que se requerirá que desde los aspectos físico – técnicos del bien desarrollar los aspectos relacionados al **plan de traslado para la reubicación de la locomotora.**

Así mismo, se plantea la necesidad de ejecutar **acciones de intervenciones mínimas** y, una vez estabilizadas las condiciones del bien se requerirá la ejecución de acciones de **conservación-restauración,** comprendida en las tres etapas articuladas investigación y formulación del proyecto con base en estudios previos; obtención de la autorización mediante su radicación en el SIPA; y ejecución del proyecto conforme a la aprobación del Ministerio.

Al igual que la locomotora de La Dorada, el ciclo se complementa con la ejecución trasversal de **acciones de conservación preventiva**, consistentes en mantenimientos periódicos, rutinarios y programados (semestrales).

La locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27” de **Barrancabermeja** presenta un estado de conservación entre regular y deficiente, conservando su configuración volumétrica general y la mayor parte de sus componentes estructurales, lo que permite su lectura integral. No obstante, se identifican afectaciones significativas que comprometen tanto su materialidad como su estabilidad estructural.

El deterioro material se manifiesta en procesos de corrosión activa, acumulación de productos de oxidación y pérdida de sección en diversos elementos. Estas condiciones se ven acompañadas por la presencia de recubrimientos heterogéneos producto de intervenciones previas no documentadas, así como por la falta de un mantenimiento sistemático.

El aspecto más crítico corresponde al sistema de soporte, en el cual se evidencian deterioros en las traviesas, pérdida de contacto homogéneo entre los elementos estructurales y presencia de vacíos bajo puntos de carga. Esta situación genera una distribución irregular del peso y la aparición de tensiones concentradas que afectan el equilibrio mecánico del conjunto.

Desde la perspectiva de conservación, esta condición implica que el problema no se limita al deterioro superficial del material, sino que involucra la integridad estructural del sistema, lo que requiere la ejecución urgente de **acciones de emergencia y recuperación** orientadas a garantizar su estabilidad antes de abordar procesos de restauración material. Se complementa el ciclo con la ejecución de la ejecución de acciones de **conservación-restauración** bajo el esquema de las tres etapas articuladas ya señaladas y la ejecución trasversal de **acciones de conservación preventiva** mediante mantenimientos periódicos, rutinarios y programados (semestrales).

La locomotora de **Neiva**, “Centrales 128 / Girardot 72” presenta una condición estructural estable, conservando la mayor parte de sus componentes principales, lo que permite reconocer su configuración como elemento del sistema ferroviario. No obstante, el principal problema identificado no está asociado a su estabilidad física, sino a la alteración de su integridad patrimonial.

A lo largo del tiempo, el bien ha sido objeto de múltiples intervenciones y adaptaciones que han incorporado elementos ajenos a su configuración original. Estas incluyen la instalación de cableado, luminarias, cerramientos y modificaciones estructurales en el ténder, muchas de ellas vinculadas a su uso en actividades comerciales. Si bien estas acciones no comprometen de manera inmediata la estabilidad del conjunto, sí afectan su autenticidad tecnológica y dificultan la comprensión histórica del objeto.

En términos materiales, se presentan manifestaciones mínimas de deterioro propias de bienes metálicos, como procesos de corrosión incipientes, acumulación de material particulado y presencia de organismos biológicos. Sin embargo, estas no constituyen el factor de mayor riesgo en la condición actual del bien.

La ausencia de procesos administrativos regularizados en torno a la administración del espacio público en el entorno inmediato del bien ha favorecido la incorporación de usos no

compatibles con su carácter como bien de interés cultural, lo que ha reforzado las transformaciones y dificultado su reconocimiento como pieza del patrimonio industrial.

En este contexto, el reto principal consiste en revertir las alteraciones introducidas y recuperar la configuración reconocible del bien, priorizando la restitución de su integridad tecnológica, mediante acciones coordinadas de recuperación del espacio público (relacionadas en el aparatado correspondiente a las condiciones de manejo del entorno inmediato), antes de abordar intervenciones de restauración material.

Así, para esta locomotora y teniendo en cuenta su estado de conservación, tras las acciones de recuperación del espacio y liberación de los elementos ajenos al bien, se deben ejecutar las **acciones de conservación preventiva**, consistentes en mantenimientos periódicos, rutinarios y programados (semestrales) y trasversalmente al desarrollo de acciones de **conservación-restauración** bajo el esquema de las tres etapas articuladas ya señaladas

A continuación, el cuadro de las acciones requeridas para la intervención de las locomotoras:

Bien	Municipio	Acciones requeridas			
		AER	IM	CR	CP
Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”	Flandes	X			X
Dorada 10 / 11 (American Cooke)					
Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre)					
Elementos asociados: 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora					
Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14	La Dorada		X	X	X
Pacífico 66/87	Manizales		X	X	X
Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27	Barrancabermeja	X		X	X
Centrales 128 / Girardot 72	Neiva			X	X

Ilustración 7 Tipo de Acciones requeridas por cada locomotora

6.1.3.3. Condiciones de seguridad y protección

El conjunto de locomotoras analizadas presenta una condición común asociada a su localización en espacios abiertos o de uso público, lo que crea un escenario generalizado de vulnerabilidad tanto para la integridad material de los elementos como para la seguridad de las personas. Esta situación se manifiesta, en primer lugar, en riesgos físicos derivados del estado de conservación de las estructuras metálicas, las cuales presentan procesos de corrosión, pérdida de espesores, deformaciones, perforaciones y evidencias de bordes irregulares. A ello se suma la existencia de piezas móviles o parcialmente sueltas que pueden generar desprendimientos o fallas estructurales mecánicas ante cualquier tipo de manipulación o contacto directo.

En segundo lugar, la accesibilidad sin control o con control insuficiente facilita la ocurrencia de prácticas inadecuadas como el ascenso a las estructuras, la manipulación de componentes, la realización de grafitis y la sustracción de elementos, lo que contribuye al deterioro progresivo de los bienes. Estas dinámicas de uso no regulado intensifican los procesos de desgaste mecánico y afectan tanto la estabilidad estructural como la lectura patrimonial de los conjuntos.

Por otra parte, en algunos casos se han implementado soluciones de protección basadas en cerramientos físicos agresivos que, si bien buscan controlar el acceso, generan efectos adversos sobre la percepción del bien, introducen barreras visuales, afectan las condiciones ambientales inmediatas y dificultan las labores de mantenimiento e inspección. Estas soluciones evidencian un enfoque centrado en el aislamiento, que no resulta compatible con los principios de conservación del patrimonio en espacio público.

De manera transversal, se identifica la necesidad de que todas las medidas de seguridad y protección respondan a criterios comunes: garantizar una protección material efectiva que evite daños y pérdidas, asegurar la reversibilidad técnica de las intervenciones para no comprometer el bien a largo plazo, mantener la independencia estructural evitando cualquier tipo de fijación o perforación sobre los elementos originales, y preservar la legibilidad patrimonial mediante soluciones de mínima interferencia visual.

Asimismo, se establece la importancia de evitar dispositivos agresivos, controlar el contacto físico directo a través de delimitaciones adecuadas, incorporar sistemas de iluminación y vigilancia como estrategias disuasivas, y entender la seguridad como parte integral de las **acciones de conservación preventiva** y no como un mecanismo de cerramiento o aislamiento del bien.

6.1.3.4. Condiciones de documentación obligatoria

Cada una de las locomotoras objeto del presente PEMP se constituye un documento técnico tridimensional cuya información histórica se encuentra incorporada en su materialidad, en sus transformaciones acumuladas y en los efectos del tiempo sobre su estructura. En consecuencia, toda acción que se realice sobre el bien (AER, IM, CR, CP) modifica o revela información que debe ser registrada para garantizar su comprensión futura.

La documentación no se entiende como requisito administrativo posterior a la intervención, sino como parte integral del proceso integral de la gestión administrativa, técnica y jurídica del bien. Registrar permite conservar datos aun cuando la materia cambie de manera inevitable por procesos naturales de envejecimiento.

La documentación generada deberá reposar en el archivo de la entidad propietaria o administradora del bien, en formato físico y digital, garantizando su conservación y disponibilidad para consulta futura, actuaciones que sin duda serán las evidencias o soportes de la implementación del PEMP, en el marco de sus competencias

Asimismo, deberá remitirse copia de los mantenimientos, estudios e intervenciones al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, para la correspondiente actualización de los expedientes de la locomotora.

Registro previo

Antes de cualquier intervención, mantenimiento o acción preventiva deberá realizarse un registro visual, gráfico y fotográfico del estado del área a intervenir, con el fin de conservar evidencia de su condición material previa.

Este registro permitirá distinguir entre deterioros históricos y alteraciones recientes, evitando interpretaciones erróneas en futuras evaluaciones del bien.

Registro durante la actuación

Toda actuación deberá documentarse mientras se ejecuta, consignando la naturaleza de la acción realizada, los métodos empleados, los materiales utilizados, el comportamiento observado del material frente al tratamiento aplicado, y en lo posible la localización exacta de la actuación dentro del bien.

El objetivo es conservar la memoria técnica de cómo responde el metal histórico a los tratamientos aplicados y evaluar la compatibilidad de las decisiones técnicas adoptadas.

Registro posterior

Finalizada la actuación, deberá consignarse el resultado obtenido y su efecto sobre la estabilidad material del área intervenida. Este registro permitirá evaluar la eficacia de los tratamientos y ajustar futuras decisiones de conservación.

Principio de trazabilidad

Toda intervención deberá poder identificarse en el tiempo. La ausencia de registro se considerará pérdida de información patrimonial, aun cuando no exista pérdida material.

Alcance de la documentación

La documentación busca preservar:

- la trayectoria y su historia en general del objeto
- seguimiento y trayectoria al estado de conservación
- el comportamiento de los materiales y elementos constitutivos en el tiempo

De esta manera, el bien conserva no solo su materia sino también el conocimiento acumulado sobre su preservación.

6.1.4. Condiciones de investigación

El estado actual de la investigación sobre las locomotoras analizadas evidencia una condición común caracterizada por avances puntuales pero insuficientes frente a la complejidad histórica, técnica y sociocultural que estos bienes representan. En términos generales, los procesos investigativos existentes han sido fragmentarios, de corto alcance o limitados a aproximaciones descriptivas, lo que ha derivado en vacíos significativos en la comprensión integral de cada locomotora, tanto en su dimensión material como en su valor simbólico y territorial.

No obstante, es importante señalar que existe un insumo relevante derivado del trabajo institucional adelantado por el Ministerio de las culturas, las artes y los saberes, en el marco de la Fase I del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), en la cual se desarrolló un análisis investigativo enfocado en la historia y trayectoria de un primer grupo de 12 locomotoras priorizadas.

El resultado constituye un avance significativo en la consolidación de información base, al aportar reseñas históricas, valoraciones y diagnósticos que permiten orientar la comprensión de los bienes. En este sentido, dicha documentación se configura como un insumo técnico fundamental que puede y debe ser retomado, ampliado y profundizado en fases posteriores, evitando la duplicidad de esfuerzos y permitiendo una construcción progresiva del conocimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente PEMP contempla como parte de los proyectos formulados en el Plan de acción, la vinculación de la información existente e investigada en los procesos de formulación de los proyectos integrales de restauración para los municipios de La Dorada, Manizales, Barrancabermeja y Neiva.

Para el caso de Flandes, esta información resulta fundamental, en el proyecto relacionado con la formulación del Plan de uso pedagógico e investigativo de los vestigios ferroviarios y asistencia técnica para el manejo y gestión de estos bienes.

De manera paralela, se identifica una carencia sistemática de análisis de materiales y patologías, lo cual impide caracterizar con precisión el estado físico de las locomotoras. La falta de estudios sobre corrosión, deterioro estructural y huellas de intervenciones previas limita la toma de decisiones técnicas informadas, afectando directamente la fundamentación y sostenibilidad de cualquier acción de restauración.

Así, el PEMP, establece como condición en los procesos de formulación de los proyectos integrales para la futura restauración de las locomotoras de los municipios de La Dorada, Manizales, Barrancabermeja y Neiva dos componentes así:

- El componente de análisis instrumentales se orienta a construir un conocimiento técnico integral sobre la locomotora a partir de la lectura de su configuración estructural y su materialidad, con el propósito de comprender los procesos de deterioro y sustentar decisiones de intervención. En este marco, el estudio estructural especializado se configura como un eje fundamental para evaluar la capacidad de resistencia del conjunto, integrando tanto la investigación documental sobre su construcción como el análisis directo de sus componentes. La revisión del sistema constructivo —que abarca las uniones remachadas, el bastidor, el sistema de rodadura y el ténder— permite identificar la forma en que se distribuyen las cargas y cómo responden los distintos elementos ante condiciones actuales de soporte.

  De manera articulada, el estudio material y metalúrgico profundiza en la naturaleza y comportamiento de los metales que conforman la locomotora, permitiendo entender su estado de conservación desde una perspectiva físico-química. A través de la identificación de aleaciones, el análisis metalográfico y la caracterización de los productos de corrosión, se obtiene una lectura precisa del nivel de alteración de los materiales y de su respuesta frente a los agentes de deterioro. Este análisis incluye además la evaluación de la compatibilidad de intervenciones previas, lo que resulta determinante para evitar conflictos entre materiales o tratamientos aplicados en distintos momentos. A partir de estos insumos, se definen estrategias de estabilización compatibles con la materialidad original, orientadas a evitar sustituciones innecesarias y a preservar al máximo la integridad del bien.

  El estudio de recubrimientos y acabados introduce una dimensión interpretativa que reconoce las capas superficiales como portadoras de información histórica, además de su función protectora. Mediante un análisis estratigráfico completo se identifican los distintos repintes, tanto históricos como recientes, y se evalúa su nivel de adherencia y compatibilidad con el soporte metálico. Este proceso permite determinar el estado de conservación de los recubrimientos y la viabilidad de preservar las capas existentes, evitando intervenciones que impliquen la pérdida de evidencia material relevante. En consecuencia, se establecen criterios de actuación que equilibran la necesidad de protección del bien con la conservación de su autenticidad histórica.

- El componente relacionado con la técnica de elaboración, que para el caso de estos bienes corresponde a la técnica de fabricación articula los resultados obtenidos en los análisis instrumentales en una memoria descriptiva que documenta de manera detallada la lógica constructiva de la locomotora. A partir de levantamientos gráficos y planimétricos, y apoyado en la investigación histórica del bien, este estudio permite reconstruir los procesos de diseño y conformación, consolidando un conocimiento integral que sirve de base tanto para la interpretación del objeto como para la definición de estrategias de intervención coherentes con sus características originales.

Otro componente transversal es la incorporación de enfoques sociales en la investigación. En la mayoría de los casos, no existen estudios que aborden de manera estructurada la relación entre las comunidades y el patrimonio ferroviario, lo que se traduce en una desconexión entre el bien material y su significado en la memoria colectiva. La ausencia de

procesos sistemáticos de recopilación de memorias y de análisis de representaciones simbólicas restringe el potencial del patrimonio como elemento de identidad y apropiación social.

Aunque esta brecha es de difícil cierre en el corto plazo, el PEMP propone proyectos transversales de **gestión social y divulgación** que involucran componentes investigativos y de recopilación de memorias:

- **Las locomotoras cuentan**, se configura como una iniciativa que busca promover la activación social, cultural y simbólica de las locomotoras ubicadas en distintos territorios del país mediante la recopilación y circulación de memorias y narrativas asociadas a su historia, así como la participación de nuevas generaciones a través de procesos creativos inspirados en estos bienes.

  En materia de **investigación,** contempla procesos de recuperación, construcción y documentación de narrativas asociadas a la memoria ferroviaria. Esto implica recopilar información histórica, testimonios, relatos comunitarios, memorias de los extrabajadores ferroviarios y contenidos sobre el papel de las locomotoras en el desarrollo territorial, cultural y social. Además, al incluir ejercicios de memoria y acciones de documentación, el proyecto genera insumos que pueden alimentar archivos, publicaciones o futuras estrategias pedagógicas y museográficas. Su fase piloto también tiene un componente investigativo, pues permite validar metodologías y ajustar contenidos de acuerdo con las realidades locales en cada municipio.

- **Maleta didáctica de patrimonio ferroviario**, concebida como un recurso pedagógico itinerante que permita divulgar de manera didáctica la historia y el significado de este patrimonio, en términos de **investigación**, requiere un proceso previo de recopilación, selección, organización y traducción pedagógica de información sobre el patrimonio ferroviario y las locomotoras tomando como base la información y conocimiento generado a partir de la Fase I del presente PEMP. El desarrollo de contenidos, materiales interactivos y narrativas implica un ejercicio de sistematización del conocimiento histórico, social y cultural.

- **La implementación de señalética interpretativa en espacio público**, dirigido a mejorar la interpretación y visibilidad de estas locomotoras mediante información accesible y recursos de mediación que faciliten su comprensión por parte de visitantes y comunidades, involucra un componente **investigativo** tomando como base la información y conocimiento generado a partir de la Fase I del presente PEMP a fin de realizar el proceso correspondiente de levantamiento, verificación y organización de información histórica, técnica, gráfica e interpretativa sobre cada locomotora.

Finalmente, se reconoce una débil articulación institucional y académica como un factor estructural que incide en estas limitaciones. La escasa vinculación con universidades, centros de investigación, entidades culturales y actores comunitarios reduce las posibilidades de generar procesos investigativos sostenidos, interdisciplinarios y pertinentes. En este contexto, desde los tres proyectos transversales relacionados anteriormente se plantean estrategias que promuevan la investigación desde una

perspectiva integral, incorporando tanto el conocimiento técnico como las memorias sociales, y garantizando su continuidad mediante redes de colaboración.

6.1.5. Condiciones de apropiación social

El análisis conjunto de las condiciones de apropiación social evidencia un patrón consistente en los distintos municipios: la relación entre las comunidades y las locomotoras se encuentra en un estado incipiente, fragmentado o débilmente consolidado, pese al reconocimiento potencial de su valor histórico, simbólico y cultural. En términos generales, los bienes presentan bajos niveles de uso social, limitándose en la mayoría de los casos a una función contemplativa, con escasa integración a dinámicas culturales, educativas o turísticas estructuradas. Esta situación restringe la interacción cotidiana con la comunidad y limita su incorporación como espacios activos dentro de la vida urbana.

Desde la perspectiva de la participación, si bien en varios territorios existen actores interesados —instituciones, gestores culturales, sectores académicos o ciudadanos—, su vinculación es generalmente desarticulada, esporádica y carente de estructuras organizativas estables. No se identifican procesos consolidados de gobernanza cultural ni mecanismos de corresponsabilidad comunitaria que permitan sostener acciones continuas en torno a la protección, activación y uso de los bienes.

En relación con la dimensión simbólica, las locomotoras son reconocidas como referentes del pasado ferroviario y elementos asociados a la memoria territorial. Sin embargo, este reconocimiento tiende a concentrarse en sectores específicos de la población, particularmente en generaciones mayores, sin lograr una apropiación extendida ni traducirse en prácticas sociales activas. La transmisión intergeneracional del sentido es limitada, debido a la ausencia de estrategias pedagógicas, narrativas estructuradas o dispositivos de mediación cultural que faciliten la comprensión de su valor por parte de niños y jóvenes.

En términos de gestión comunitaria, predominan escenarios con escasas o inexistentes iniciativas organizadas de cuidado y protección. Aunque en algunos casos se identifican intereses emergentes o esfuerzos aislados, estos carecen de continuidad, formalización y articulación institucional. Esto se relaciona directamente con la falta de capacidades instaladas en las comunidades para la gestión del patrimonio, así como con la ausencia de procesos formativos que faciliten su apropiación técnica y social.

Finalmente, en la dimensión de comunicación y divulgación, se evidencia un bajo nivel general de conocimiento sobre las locomotoras y su valor patrimonial. La información disponible es limitada, poco accesible o no ha sido socializada de manera efectiva. La ausencia de estrategias comunicativas sistemáticas —incluyendo señalética, contenidos pedagógicos, narrativas públicas o productos culturales— restringe significativamente la visibilidad de los bienes y su capacidad para generar vínculos significativos con la comunidad.

En síntesis, las condiciones generales reflejan una brecha estructural entre el valor patrimonial de las locomotoras y su reconocimiento social efectivo. Esta brecha se manifiesta en la falta de uso, débil participación, limitada mediación cultural y ausencia de

estrategias integrales de activación, lo que configura un escenario donde la apropiación social es baja, aunque con un potencial amplio de fortalecimiento.

En el municipio de **Flandes**, la apropiación social de las locomotoras se caracteriza por un nivel particularmente bajo, determinado en gran medida por el aislamiento físico de los bienes al estar en un predio que no cuenta con acceso al público. Esta condición impide el contacto directo con la comunidad y restringe cualquier posibilidad de uso o interacción, lo que se traduce en un desconocimiento generalizado sobre su existencia y valor. La ausencia de participación activa es evidente, no solo por la falta de iniciativas comunitarias, sino también por la inexistencia de procesos que vinculen a la población en torno a su conservación o resignificación.

A pesar de ello, se identifican indicios de reconocimiento simbólico en algunos sectores de la comunidad, que asocian las locomotoras con el pasado ferroviario del municipio y su incidencia en la construcción de la identidad territorial. Este reconocimiento, sin embargo, se mantiene limitado a relatos orales dispersos, sin mecanismos formales de transmisión intergeneracional. La falta de estrategias pedagógicas y de divulgación profundiza esta desconexión, generando un escenario donde las nuevas generaciones desconocen completamente estos referentes patrimoniales.

Para **La Dorada**, la locomotora posee una mayor visibilidad física y cierto reconocimiento como atractivo histórico y turístico; sin embargo, su uso sigue siendo limitado y predominantemente contemplativo. Desde la Fase I, se identificados factores como la percepción de inseguridad en el entorno que incidían negativamente en la frecuencia de uso, reduciendo la interacción comunitaria, con el desarrollo de la Fase II del PEMP donde se evidencia la conclusión de las obras asociadas al entorno inmediato del bien, se evidencio un cambio positivo en la frecuencia de uso y reconociendo su potencial como espacio de encuentro.

A diferencia de Flandes, aquí se identifican actores sociales interesados en participar en procesos relacionados con el patrimonio, incluyendo sectores institucionales, comerciales y turísticos. No obstante, esta disposición no se ha traducido en iniciativas consolidadas ni en dinámicas permanentes de participación.

El principal déficit radica en la ausencia de estrategias de mediación cultural que permitan interpretar el bien y hacerlo comprensible para la ciudadanía. La falta de señalética, narrativas públicas y procesos pedagógicos limita la generación de significados colectivos.

En este contexto, La Dorada se configura como un territorio con condiciones favorables para la apropiación social, pero con una brecha significativa entre el interés existente y su materialización en acciones concretas.

En **Manizales**, la locomotora se inserta en un contexto particular al estar ubicada en un espacio recreativo como el parque Bosque Popular El Prado, lo que le otorga una cierta integración con dinámicas urbanas de esparcimiento. Sin embargo, esta ventaja no se traduce en una apropiación social efectiva, ya que por una parte y como se ha mencionado a lo largo del documento en bien se encuentra localizado en una zona de alta depresión topográfica sin elementos de acceso y circulación peatonal por lo que el uso del bien sigue siendo bajo; por otra parte, el bien carece de una articulación clara con actividades

culturales o pedagógica, lo que impide consolidar una relación más significativa entre la comunidad y el bien.

Se identifican algunos actores vinculados, tanto institucionales como ciudadanos, e incluso expresiones culturales específicas que interactúan con el espacio, lo que evidencia un potencial de apropiación social. No obstante, estas dinámicas son aisladas y no configuran un proceso estructurado de participación.

En este caso, la apropiación social se encuentra en un punto intermedio: existe un contexto favorable y ciertos usos del espacio, pero sin una orientación clara hacia la valoración de los bienes culturales mediante estrategias de divulgación y procesos pedagógicos

Barrancabermeja presenta un escenario donde la apropiación social es baja, fragmentada y aún en proceso de construcción. Aunque existe un reconocimiento del valor simbólico de la locomotora como parte de la identidad territorial, este no se traduce en prácticas sociales activas. La interacción con el bien es limitada, con un uso social reducido y escasamente diversificado.

La participación de actores es débil y desarticulada, sin estructuras que permitan consolidar procesos sostenidos de gestión comunitaria. La falta de integración de instituciones educativas en procesos pedagógicos representa una de las principales limitaciones, ya que impide la transmisión intergeneracional del conocimiento y debilita el vínculo de las nuevas generaciones con el patrimonio. Adicionalmente, factores como el deterioro físico del bien y la percepción de inseguridad en su entorno actúan como barreras que desincentivan su uso.

No obstante, se identifican condiciones potenciales favorables, como la existencia de iniciativas propuestas y el interés de diversos actores, lo que aunado a las acciones físicas de conservación. restauración que se puedan ejecutar para el bien y su entorno inmediato son base sobre la cual se podrían estructurar procesos de apropiación social

Finalmente, en **Neiva**, la apropiación social se encuentra en un estado emergente, con elementos positivos que coexisten con limitaciones estructurales. A diferencia de otros municipios, de acuerdo con los resultados de la Fase I aquí la locomotora es identificada como un referente de memoria colectiva, identidad barrial y legado histórico. Este reconocimiento está acompañado de una carga emocional asociada a la historia laboral y familiar de antiguos ferroviarios. La participación de actores institucionales y sociales existe, pero es intermitente y carece de continuidad.

No obstante, este valor simbólico no se traduce en un uso social efectivo. En la práctica, el bien opera principalmente como soporte de una actividad comercial, con acceso condicionado al consumo y restringido físicamente por el cerramiento perimetral, lo que limita su carácter público, reduce la interacción comunitaria y debilita su función como espacio de encuentro y construcción de memoria.

En este contexto, Neiva se configura como un escenario de transición, en el que resulta necesario reorientar el uso del bien desde una lógica privada hacia una de carácter público, articulando procesos de apropiación social con su entorno inmediato. Esta articulación debe considerar su relación con el Parque Andino y la Estación del Ferrocarril, de manera que el

conjunto funcione como un sistema integrado capaz de insertar la locomotora en dinámicas culturales, urbanas y de uso colectivo más amplias.

El PEMP propone proyectos transversales de **gestión social y divulgación** que involucran componentes para la apropiación social y divulgación a través de procesos de circulación:

- **Las locomotoras cuentan**, se configura como una iniciativa que busca promover la activación social, cultural y simbólica de las locomotoras ubicadas en distintos territorios del país mediante la recopilación y circulación de memorias y narrativas asociadas a su historia, así como la participación de nuevas generaciones a través de procesos creativos inspirados en estos bienes.

  En cuanto a **apropiación social,** este proyecto tiene un alcance centralmente comunitario. Busca involucrar a personas de todas las edades en procesos educativos, culturales y creativos, promoviendo la participación activa en la construcción y difusión de relatos. La apropiación se fomenta mediante actividades pedagógicas, ejercicios de memoria colectiva, encuentros comunitarios y dinámicas de creación participativa, que permiten que las comunidades reconozcan las locomotoras como símbolos de identidad y memoria local.

  Respecto a la **circulación,** el proyecto plantea la difusión de esas narrativas mediante estrategias de circulación cultural y comunicativa. Esto incluye contenidos divulgativos, acciones en territorio y procesos de socialización con actores locales. Su carácter escalable y adaptable permite que las narrativas circulen progresivamente en distintos municipios y eventualmente en otros contextos patrimoniales, ampliando el alcance del conocimiento producido.

  Para su implementación en cada uno de los municipios donde se encuentran las locomotoras priorizadas, se hacen las siguientes recomendaciones:

  Flandes
  Para el contexto territorial de Flandes, la implementación del presente proyecto deberá contemplar la activación de memorias a partir de un enfoque progresivo y situado. En primera instancia, se priorizará la vinculación de la comunidad residente en el entorno inmediato del predio donde se localizan las locomotoras y los antiguos talleres, reconociendo su cercanía y relación directa con estos bienes patrimoniales. Posteriormente, se ampliará el alcance mediante convocatoria pública y ejercicios de mapeo territorial, con el fin de integrar a otros actores interesados en aportar sus historias, incluyendo, de ser posible, habitantes de municipios cercanos.

  La segunda fase, orientada a la activación creativa territorial, buscará fortalecer la participación comunitaria con un énfasis especial en las instituciones educativas del municipio, promoviendo la vinculación de niños, niñas y jóvenes en procesos de creación inspirados en el patrimonio ferroviario.

  Finalmente, cada una de las fases previstas —y de manera particular la tercera, correspondiente a la plataforma digital y repositorio— deberá articularse con la iniciativa de creación del museo en el territorio. En este sentido, la recopilación, organización y difusión de la información generada por el proyecto constituirá un

insumo fundamental para el propósito manifestado por el municipio de consolidar un museo de la historia del transporte o un museo histórico municipal.

Por su parte, será importante postular para el territorio de Flandes una acción de activación de las memorias recopiladas a través de la visibilización dentro del municipio donde instituciones educativas y culturales tendrán especial lugar, al igual que el desarrollo e intercambio de la experiencia de este proyecto con otros municipios y entidades culturales del Tolima y la nación con un pasado férreo en común permitiendo visibilizar la importancia de Flandes para la transformación y modernización del país.

La Dorada: Para el municipio de la Dorada, el proyecto debe activar ampliamente a la comunidad, para ello será importante una divulgación masiva al momento de convocar a las personas a ser parte del proceso de recolección de memorias, teniendo en cuenta medios de comunicación locales y redes sociales.

A su vez en La Dorada, será fundamental articular el proceso con los miembros del sector turístico, en pro de que sean parte del reconocimiento, pero sobre todo de la divulgación articulada a cada uno de los proyectos planteados en el PEMP.

Otro punto fundamental es el interés en la gestión del patrimonio cultural que presenta en este momento el municipio de La Dorada, reconocido y destacable mediante el proceso diagnóstico.

Manizales: Para el municipio de Manizales se propone fortalecer el desarrollo de la propuesta a través de articulaciones con entidades de educación superior, que puedan ser parte del equipo promotor del proyecto teniendo en cuenta la presencia activa en el municipio de estudiantes de procesos pedagógicos y de humanidades.

Las fases del proyecto deberán articularse con la comunidad e instituciones y a partir del reconocimiento de la dinámica cultural del municipio será propicio adelantar convocatoria de manera pública y en articulación con instituciones educativas.

Finalmente, se propone que la recolección de memorias y actividades se vinculen a la amplia opción de estímulos y agenda cultural que maneja la entidad responsable de cultura del municipio, promoviendo la activación del sector cultural de investigación y gestión del patrimonio cultural en el territorio.

Barrancabermeja: El territorio de Barrancabermeja plantea el escenario de aterrizaje de la propuesta con mayor necesidad de impacto en comunidad, teniendo esto en cuenta es importante dar inicio al proceso con la vinculación de los vigías del patrimonio cultural como promotores del proyecto y miembros partícipes del mismo.

Esta iniciativa deberá reforzarse con una amplia convocatoria a través de redes y voz a voz que permita además de la participación de estudiantes y sector cultural, vincular de manera especial a los comerciantes y personas que día a día circulan el espacio de la locomotora en pro de generar una reflexión sobre su uso y valores.

En este sentido, el proceso con los vendedores ambulantes y ciudadanía relacionada en torno a la locomotora propone un campo de abarcar con objetivo del reconocimiento de su percepción con respecto a los valores patrimoniales y significados que le dan a la locomotora.

Neiva: Se recomienda en el municipio promover la participación de vigías del patrimonio cultural en las diversas fases que presenta el proyecto, teniendo en cuenta su interés y compromiso en el desarrollo de actividades para la conservación y protección del patrimonio cultural, su conocimiento acerca de la historia y actores vinculados a la locomotora fortalecerá el desarrollo del proyecto.

- **Maleta didáctica de patrimonio ferroviario**, concebida como un recurso pedagógico itinerante que permita divulgar de manera didáctica la historia y el significado de este patrimonio.

  En materia de **apropiación social,** este proyecto se orienta directamente a acercar el patrimonio a las comunidades mediante experiencias participativas y accesibles. La interacción con materiales didácticos, actividades creativas y relatos intergeneracionales fortalece la comprensión, el cuidado y la valoración del patrimonio. Al poder implementarse en espacios educativos, comunitarios y culturales, promueve el vínculo de niños, jóvenes y adultos con la historia del ferrocarril y con las locomotoras como símbolos de identidad territorial.

  En cuanto a la **circulación**, la esencia misma de la maleta didáctica es itinerante. Su diseño y producción están pensados para circular por diferentes municipios y contextos, permitiendo llevar contenidos patrimoniales a colegios, bibliotecas, casas de cultura, espacios comunitarios y eventos. Su capacidad de adaptación facilita ampliar la cobertura territorial y diversificar públicos, garantizando una circulación física y pedagógica del conocimiento.

- **La implementación de señalética interpretativa en espacio público**, dirigido a mejorar la interpretación y visibilidad de estas locomotoras mediante información accesible y recursos de mediación que faciliten su comprensión por parte de visitantes y comunidades, aunque su participación comunitaria puede ser menos directa que en los otros proyectos, sí contribuye significativamente a la **apropiación** al facilitar la comprensión del bien en el espacio público. La señalética permite que ciudadanos y visitantes reconozcan el valor histórico y cultural de las locomotoras, fortaleciendo su visibilización cotidiana e incentivando procesos de reconocimiento, cuidado y valoración. Si su diseño se concertara con actores locales, este componente podría fortalecerse aún más.

  Respecto a la **circulación**, este proyecto tiene un alto impacto en la circulación del conocimiento, ya que instala información interpretativa de manera permanente y accesible en el territorio. La señalética actúa como un medio de difusión continua, permitiendo que la historia y significado de las locomotoras circule entre habitantes, turistas, estudiantes y visitantes sin necesidad de mediación directa. Además, al establecer un modelo nacional con implementación local, facilita la replicabilidad y circulación de una narrativa común del patrimonio ferroviario en distintos municipios.

6.2. Aspectos jurídicos, administrativos y financieros

Las directrices jurídico–administrativas del presente Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) se fundamentan en el marco normativo nacional aplicable al patrimonio cultural de la Nación, particularmente en lo dispuesto por la Constitución Política de 1991, la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, y su reglamentación contenida en el Decreto 1080 de 2015 y el Decreto 2358 de 2019, en los cuales se establece la obligación concurrente del Estado y de los particulares en la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural.

En este contexto, el PEMP se entiende como un instrumento de gestión que configura una operación administrativa compleja, en la que participan múltiples actores institucionales de los niveles nacional y territorial, así como personas naturales o jurídicas que ostentan algún tipo de relación jurídica con las locomotoras a vapor, en calidad de propietarios, poseedores, tenedores, custodios o usufructuarios.

Las determinaciones del presente Plan deberán ser incorporadas en los instrumentos de planeación y gestión territorial, tales como los Planes de Ordenamiento Territorial, los Planes de Desarrollo y los instrumentos de gestión del espacio público, con el propósito de asegurar la sostenibilidad administrativa, técnica y financiera de la locomotora, así como su adecuada articulación con las dinámicas urbanas y territoriales.

En materia de control y seguimiento, toda intervención sobre las locomotoras deberá contar con la autorización previa del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, conforme a la normativa vigente. De igual forma, la Entidad Administradora deberá implementar mecanismos de seguimiento, registro y documentación de las intervenciones realizadas, garantizando la trazabilidad de las acciones y el reporte periódico sobre el estado de conservación del bien.

Finalmente, la gestión jurídico–administrativa del PEMP se orienta por los principios de coordinación interinstitucional, responsabilidad compartida, prevención del deterioro, sostenibilidad del bien y reconocimiento de la función social del patrimonio cultural, como elementos esenciales para garantizar la protección, conservación y permanencia de las locomotoras a vapor como Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional.

6.2.1. Determinación de la entidad administradora

Considerando las problemáticas identificadas en la Fase I del PEMP, especialmente aquellas relacionadas con la ausencia de trazabilidad documental sobre la titularidad de las locomotoras y la indeterminación de responsables para su manejo, se propone la adopción de un **Título de Imputación Genérico de Entidad Administradora**. Este enfoque evita limitarse a las categorías tradicionales de propiedad o custodia y, en su lugar, establece una figura funcional que concentra las responsabilidades físico-técnicas, administrativas y financieras derivadas de la implementación del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP)

La entidad administradora es definida como el sujeto —o conjunto de sujetos— sobre el cual recae una posición garante, originada en la relación jurídica con el bien, independientemente del título específico (propietario, poseedor, tenedor, custodio, entre

otros). Esta posición implica obligaciones concretas de intervención orientadas a la protección, conservación y sostenibilidad del bien, en concordancia con deberes constitucionales y el principio de confianza legítima. En este sentido, la determinación de la entidad administradora no depende exclusivamente de la titularidad formal, sino de la capacidad y responsabilidad efectiva frente al bien.

Desde el punto de vista jurídico, el documento desarrolla una interpretación relevante sobre la categorización de los bienes muebles en el marco del PEMP. Aunque inicialmente las locomotoras pueden clasificarse como parte de colecciones públicas o privadas, se introduce un argumento más estructural al considerarlas como: Bienes muebles asociados a inmuebles por destinación y/o Monumentos en espacio público: se refiere a los monumentos ubicados en espacios públicos como vías, plazas y parques. Esta interpretación, sustentada en el análisis normativo del componente jurídico, permite vincular las locomotoras con el territorio donde se emplazan, facilitando la asignación de responsabilidades a entidades territoriales bajo la lógica del dominio territorial del Estado.

Para el caso de **Flandes**, la existencia de un acta de transferencia mediante la cual los bienes fueron entregados al Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, constituye una prueba sumaria que permite atribuirle a esta entidad una posición como administradora

Sin embargo, esta atribución no está exenta de tensiones. El propio Fondo ha solicitado la desafectación de las locomotoras como BIC debido a su avanzado estado de deterioro, lo que evidencia una tensión entre la obligación de conservación y la viabilidad material de dicha obligación. Adicionalmente, se identifica una separación entre la propiedad del inmueble —en cabeza de otra entidad estatal INVIAS— y la responsabilidad sobre los bienes muebles, lo que refuerza la necesidad del enfoque de entidad administradora como mecanismo de articulación, entre las dos entidades.

Desde el PEMP, la desafectación de las locomotoras como BIC no es viable, dado que pese al avanzado estado de deterioro y fragmentación de las piezas las mismas contienen un alto potencial como recursos pedagógicos e investigativos asociados al patrimonio industrial ferroviario. Teniendo en cuenta lo anterior uno de los proyectos del PEMP corresponde a la formulación de un Plan de Uso Pedagógico e Investigativo que permita definir vocaciones específicas de cada vestigio, establecer líneas de uso académico o cultural, identificar perfiles institucionales idóneos como posibles receptores y justificar técnicamente la destinación pública del bien.

Entre tanto, y de acuerdo con las condiciones de manejo establecidas desde los aspectos físico técnicos, los bienes requerirán la ejecución de **acciones de emergencia y recuperación** urgentes orientadas a su estabilización y, una vez estabilizadas se requerirá la ejecución de **acciones de conservación preventiva,** lo que exige una articulación institucional más amplia

En **La Dorada,** el análisis muestra una mayor claridad en la trazabilidad jurídica de la locomotora N° 70, la documentación existente permite reconstruir la cadena de propiedad. Inicialmente, la locomotora fue transferida al Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y posteriormente vendida a la Cámara de Comercio de La Dorada mediante una orden de compraventa.

Este elemento introduce una particularidad relevante: la titularidad del bien recae en una entidad de naturaleza privada, lo que complejiza la determinación de la entidad administradora en el marco de un bien declarado BIC del ámbito nacional. A pesar de ello, la localización del bien en espacio público y su valor patrimonial implican la concurrencia de responsabilidades públicas.

Desde el punto de vista espacial, la locomotora se encuentra integrada al parque lineal urbano, lo que refuerza su carácter de bien articulado al entorno urbano y a dinámicas colectivas. En consecuencia, aunque existe una titularidad privada claramente documentada, la lógica del PEMP y del régimen de protección patrimonial exige una articulación institucional más amplia.

En este caso, el análisis sugiere que la determinación de la entidad administradora no puede resolverse únicamente desde la propiedad –Cámara de Comercio-, sino que debe considerar la función social del bien y su inserción en el espacio público, administrado por el Municipio de la Dorada.

El caso de **Manizales** presenta un desarrollo más robusto desde el punto de vista normativo e institucional, aunque inicialmente también carecía de claridad en la determinación del título de imputación. La locomotora ubicada en el parque Bosque Popular El Prado no tenía una atribución clara en la fase de diagnóstico, a pesar de la existencia de un marco normativo municipal amplio en materia de patrimonio cultural.

No obstante, el análisis posterior introduce dos elementos determinantes. Por un lado, las fichas de inventario del patrimonio cultural -elaboradas en el marco del POT municipal- identifican a la Alcaldía de Manizales como entidad custodio del bien. Por otro, una decisión judicial establece de manera explícita la responsabilidad concurrente del municipio, el Ministerio de Cultura y el Instituto de Cultura y Turismo frente a la protección del bien.

A partir de esta decisión, se precisa que, si bien existe concurrencia institucional, la responsabilidad efectiva en la implementación del PEMP —especialmente en su dimensión financiera y operativa— recae en el municipio. Esto permite consolidar al Municipio de Manizales como entidad administradora bajo el título de imputación propuesto.

Este caso ilustra cómo, ante la ausencia inicial de claridad administrativa, los instrumentos judiciales y de planificación territorial pueden operar como mecanismos de definición de responsabilidades, consolidando el rol de las entidades territoriales.

En **Barrancabermeja**, el análisis presenta una situación más definida en términos de titularidad y responsabilidad. De acuerdo con la investigación histórica realizada en la Fase I, la locomotora fue adquirida directamente por la entidad territorial, lo que permite establecer una relación clara entre propiedad y administración, aunque no se cuente con soportes documentales de esta actuación.

El bien se encuentra configurado como un monumento en espacio público, lo que refuerza su carácter simbólico y su integración en la estructura urbana. Además, el análisis normativo del Plan de Ordenamiento Territorial evidencia una política activa de protección del patrimonio cultural, con instrumentos específicos como los PEMP.

El elemento más determinante es la existencia de una decisión judicial que reconoce la responsabilidad del Distrito de Barrancabermeja en la protección, intervención y sostenibilidad del bien. Aunque la sentencia también involucra al Ministerio de Cultura bajo principios de coordinación, se establece con claridad que las responsabilidades financieras y de implementación recaen en la entidad territorial.

En consecuencia, Barrancabermeja constituye el caso más consolidado en términos de determinación de la entidad administradora, al converger elementos de titularidad (por investigación histórica), reconocimiento normativo y mandato judicial.

Finalmente, el caso de **Neiva** presenta una configuración más compleja que la observada en otros municipios, no por ausencia de elementos jurídicos, sino por la superposición de relaciones jurídicas, administrativas y de uso sobre el bien y su entorno inmediato. A partir del documento aportado, es posible consolidar un análisis más robusto en tres niveles: (I) determinación efectiva de la entidad administradora, (II) tensiones jurídico-administrativas del soporte territorial, y (III) implicaciones materiales derivadas del uso y estado del conjunto.

A diferencia de lo identificado en la FASE I – PEMP correspondiente al diagnóstico inicial, donde predominaba la incertidumbre documental, el material recopilado durante la FASE II de formulación PEMP complementa y permite cerrar la discusión sobre el título de imputación. En efecto, aunque el DTS señalaba la falta de soporte documental sobre la propiedad, el acervo posterior demuestra que sí existe una relación jurídica suficiente para asignar la responsabilidad al Municipio de Neiva.

Esta conclusión se sustenta en varios elementos convergentes. En primer lugar, la reseña histórica confirma que la locomotora fue adquirida entre 2001 y 2003 por el municipio al Fondo de Pasivos Sociales de Ferrocarriles Nacionales, en un proceso orientado por el Ministerio de Cultura. Este dato, aunque inicialmente no estaba respaldado documentalmente en la fase I, adquiere valor probatorio cuando se articula con los documentos contractuales posteriores.

En segundo lugar, la existencia de un contrato (423-2005) para el desarme, transporte y montaje de la locomotora en la Estación del Ferrocarril constituye una prueba directa de ejercicio de dominio y disposición material del bien por parte del municipio, lo que trasciende la discusión formal sobre propiedad. Este hecho es determinante porque no solo evidencia titularidad, sino también capacidad efectiva de intervención, que es el núcleo del concepto de entidad administradora.

En tercer lugar, la existencia del Acta de Terminación del contrato de 2005 refuerza la trazabilidad administrativa del bien dentro de la estructura municipal, consolidando una cadena de actuaciones que permiten afirmar que el municipio no es un actor pasivo, sino el sujeto que ha ejercido control, inversión y decisión sobre la locomotora.

En este contexto, el modelo de “Título de Imputación Genérico” encuentra en Neiva una aplicación clara: aun cuando la documentación no haya sido inicialmente sistematizada, la evidencia acumulada permite afirmar que el Municipio de Neiva ostenta una posición

garante plena, con responsabilidades físicas, técnicas, administrativas y financieras frente al bien.

Ahora bien, el principal factor de complejidad en Neiva no radica en la locomotora en sí misma, sino en el soporte físico y jurídico del espacio donde se emplaza. Aquí se configura una separación estructural:

- La locomotora es atribuible al Municipio de Neiva.
- El suelo y la infraestructura ferroviaria (estación y corredor férreo) son de responsabilidad de INVIAS, de acuerdo con el polígono funcional establecido en el Plan Nacional de Recuperación de Estaciones de Ferrocarril: ferrocarril de Neiva.

Esta dualidad genera una disociación crítica entre administración del bien mueble y control del inmueble, que incide directamente en la capacidad de gestión.

El contrato de comodato suscrito en 2016 entre INVIAS y la alcaldía del Municipio de Neiva, para el funcionamiento en el inmueble de la estación del tren por parte del instituto de cultura, con una duración de cinco años, evidencia un intento de articulación institucional. Sin embargo, la finalización de este instrumento, con el consecuente traslado de las dependencias del instituto a la nueva sede de la alcaldía —sumada a la falta de claridad sobre su renovación o sustitución— introduce un escenario de incertidumbre jurídica sobre el uso del inmueble y espacio público. Esto implica que, aunque el municipio tenga responsabilidad sobre la locomotora, su margen de acción se encuentra condicionado por decisiones de otra entidad sobre el soporte físico.

A esta situación se suma un tercer actor: el particular que ocupa parte del espacio público. La Resolución 0063 de 2009 expedida por la directora del Departamento Administrativo de Planeación Municipal del Municipio de Neiva, autorizó la intervención del área adyacente e incluso la instalación de un vagón con uso comercial (restaurante), posteriormente cedido a otro particular. Este elemento introduce una privatización funcional del espacio público ferroviario, que no solo altera la destinación original del conjunto, sino que interfiere con la lectura patrimonial del bien.

El análisis documental muestra que esta ocupación ha sido validada administrativamente —incluso mediante actuaciones policivas que no encontraron irregularidad—, pero al mismo tiempo entra en tensión con el objeto del comodato otorgado por INVIAS, cuyo uso autorizado no corresponde a actividades económicas privadas de este tipo.

En conclusión, para Neiva el problema no es la ausencia de responsable —esa discusión ya puede darse por superada— sino la **ineficacia del esquema actual para ejercer esa responsabilidad**. La solución, por tanto, es la articulación entre actores Municipio e INVIAS para desarrollar estrategias jurídicas que tiendan a restituir el bien mueble como elemento de uso y disfrute público, garantizando la recuperación del espacio público inmediato, su coherencia como parte del conjunto patrimonial con la estación del ferrocarril y el Parque Andino.

6.2.2. Determinación de roles y responsabilidades



Ilustración 8 Fuente: Elaboración propia

Se configura un esquema institucional relativamente homogéneo para la gestión de las locomotoras declaradas Bienes de Interés Cultural (BIC) de ámbito nacional, estructurado a partir de la interacción entre un ente rector, una entidad administradora, actores territoriales y, en algunos casos, propietarios de los inmuebles asociados. Este modelo no es meramente formal, sino que define un sistema funcional de distribución de cargas administrativas, financieras y operativas en el marco del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP).

El Ministerio de Cultura actúa como ente rector del sistema, con competencias de dirección, regulación y coordinación. Su papel no se limita a la formulación de política pública, sino que se extiende a la definición concreta de las condiciones de aplicación del PEMP, la asignación de entidades administradoras y la conducción de las etapas de formulación, aprobación y seguimiento. De manera consistente en los distintos municipios, el Ministerio también asume —por potestad discrecional— la competencia residual para intervenir en la fase de formulación del PEMP, lo que evidencia una centralización técnica en la estructuración del instrumento, incluso cuando la implementación recae en otros actores.

Un segundo componente estructural es la entidad administradora, cuya naturaleza varía según el caso (entidades públicas nacionales, territoriales o incluso de carácter gremial como cámaras de comercio), pero cuya función es constante: asumir la implementación del PEMP, formular y ejecutar el plan de acción, y materializar las responsabilidades administrativas y financieras derivadas. Esta figura es el eje operativo del modelo, en tanto traduce las disposiciones del PEMP en acciones concretas, organizadas en fases y articuladas a planes de inversión y sostenibilidad.

En paralelo, los municipios o distritos cumplen un rol dual que combina responsabilidades territoriales con obligaciones derivadas del sistema de patrimonio cultural. Incluso cuando no son entidades administradoras, deben incorporar los instrumentos del PEMP —plan de acción, plan de divulgación y plan de inversiones— en sus planes de desarrollo, garantizando su viabilidad institucional y presupuestal. Cuando sí ostentan la titularidad del bien o del espacio público, su rol se amplía hacia la ejecución directa de acciones de mantenimiento, adecuación y protección del entorno.

Un tercer actor relevante es el propietario del inmueble donde se ubican las locomotoras, particularmente en los casos en que estas son bienes muebles asociados a bienes inmuebles por destinación. Aquí se observa con claridad el principio de corresponsabilidad: la titularidad del suelo genera obligaciones específicas de mantenimiento, adecuación del entorno y ejecución de obras menores, bajo criterios de coordinación administrativa. Este rol es especialmente visible en entidades como INVIAS, cuya participación se activa no por la titularidad del bien mueble, sino por su relación con el espacio físico.

Finalmente, el documento introduce un elemento transversal que condiciona todo el esquema: la prevalencia normativa del PEMP y del régimen de protección del patrimonio cultural. Esto implica que las decisiones territoriales deben subordinarse a las determinantes de ordenamiento asociadas al patrimonio, y que los actores involucrados están obligados a garantizar la salvaguardia, sostenibilidad y uso adecuado de los bienes, incluso mediante acciones administrativas o judiciales cuando sea necesario.

En síntesis, el modelo se caracteriza por una clara separación entre dirección (Ministerio), ejecución (entidades administradoras), soporte territorial (municipios) y responsabilidades sobre el entorno físico (propietarios muebles e inmuebles), articulados bajo principios de coordinación, concurrencia y prevalencia del interés cultural.

6.2.2.1. Roles y responsabilidades Flandes

ENTIDAD	ROL ASIGNADO	RESPONSABILIDADES
Ministerio de Cultura	Ente Rector	• Generales de Ley ─ Decreto Nacional N°2359 de 2019 • Mediante Potestad Discrecional asume Regla de Competencia Residual y decidió avocar Etapa de Formulación del PEMP
Establecimiento Público FPSFN	Entidad Administrativa	• Avoca Función Pública de Patrimonio Cultural de la Nación • Avocar en calidad de Entidad Administradora la Etapa de Implementación del PEMP, ya que ostenta Titularidad Jurídica de los Bienes Muebles Locomotoras a Vapor N° 7 ─ Norte 1a 7. Haine Saint Pierre, N° 10 ─ Dorada 10 / 11. American Cooke y N° 87 ─ Antioquia 87 "Rojas Pinilla" / Anibal Jaramillo. Henschel y de los demás elementos ferroviarios como ténders y fragmento adicional

		• Avocar la Formulación y Ejecución del Plan de Acción
INVIAS	Propietario Inmueble	• Desatar Acciones de Mantenimiento del Espacio de Ubicación de las Locomotoras a Vapor a Vapor N° 7 – Norte 1a 7. Haine Saint Pierre, N° 10 – Dorada 10 / 11. American Cooke y N° 87 – Antioquia 87 "Rojas Pinilla" / Anibal Jaramillo. Henschel.
Municipio de Flandes	Entidad Territorial	• Vincular los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP que son el Plan de Acción y el Plan de Divulgación y su Plan de Inversiones al respectivo Plan de Desarrollo Local

6.2.2.2. Roles y responsabilidades La Dorada

ENTIDAD	ROL ASIGNADO	RESPONSABILIDADES
Ministerio de Cultura	Ente Rector	• Generales de Ley – Decreto Nacional N°2359 de 2019 • Mediante Potestad Discrecional asume Regla de Competencia Residual y decidió avocar Etapa de Formulación del PEMP
Cámara de Comercio de La Dorada	Entidad Administrativa	• Avoca Función Pública de Patrimonio Cultural de la Nación • Avocar en calidad de Entidad Administradora la Etapa de Implementación del PEMP, ya que ostenta Titularidad Jurídica del Bien Mueble Locomotora a Vapor Centrales 70 Railway Co. 70/Dorada 14. • Avocar la Formulación y Ejecución del Plan de Acción
Municipio de La Dorada	Titular del Espacio Público	• Desatar Acciones de Mantenimiento del Espacio Público de Ubicación de la Locomotora a Vapor Centrales 70 Railway Co. • Vincular los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP que son el Plan de Acción, el Plan de Divulgación y su Plan de Inversiones al respectivo Plan de Desarrollo Local.

6.2.2.3. Roles y responsabilidades Manizales

ENTIDAD	ROL ASIGNADO	RESPONSABILIDADES
Ministerio de Cultura	Ente Rector	• Generales de Ley – Decreto Nacional N°2359 de 2019 • Intervenir según Competencias en lo ordenado por el Fallo Judicial – Resuelve Quinto – Avocando

		Función Pública de Aprobación y Seguimiento del PEMP • Mediante Potestad Discrecional asume Regla de Competencia Residual y decidió avocar Etapa de Formulación del PEMP
Municipio de Manizales	Entidad Administrativa	• Avoca Función Pública de Patrimonio Cultural de la Nación • Asume Obligaciones de la Etapa de Implementación del PEMP • Ostenta Titularidad Jurídica del Bien Mueble Locomotora a Vapor Pacífico 66. • Vincular los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP, que son el Plan de Acción, el Plan de Divulgación y su Plan de Inversiones al respectivo Plan de Desarrollo Municipal para que sea puesto a consideración del Concejo Municipal.

6.2.2.4. Roles y responsabilidades Barrancabermeja

ENTIDAD	ROL ASIGNADO	RESPONSABILIDADES
Ministerio de Cultura	Ente Rector	• Generales de Ley – Decreto Nacional N°2359 de 2019 • Intervenir según Competencias en lo ordenado por el Fallo Judicial – Resuelve Tercero, Cuarto y Quinto – Avocando Función Pública de Aprobación y Seguimiento del PEMP • Mediante Potestad Discrecional asume Regla de Competencia Residual y decidió avocar Etapa de Formulación del PEMP
Distrito Especial de Barrancabermeja	Entidad Administrativa	• Avoca Función Pública de Patrimonio Cultural de la Nación • Asume Obligaciones de la Etapa de Implementación del PEMP • Ostenta Titularidad Jurídica del Bien Mueble Locomotora a Vapor Pacífico 46/69. • Vincular los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP y que son el Plan de Acción, Plan de Divulgación y su Plan de Inversiones al respectivo Plan de Desarrollo Distrital

6.2.2.5. Roles y responsabilidades Neiva

ENTIDAD	ROL ASIGNADO	RESPONSABILIDADES
Ministerio de Cultura	Ente Rector	• Generales de Ley – Decreto Nacional N°2359 de 2019

		• Mediante Potestad Discrecional asume Regla de Competencia Residual y decidió avocar Etapa de Formulación del PEMP
Municipio de Neiva	Entidad Administrativa	• Avoca Función Pública de Patrimonio Cultural de la Nación. • Avocar en calidad de Entidad Administradora la Etapa de Implementación del PEMP, ya que ostenta Titularidad Jurídica del Bien Mueble Locomotora a Vapor Centrales 128 / Girardot 72. • Avocar la Formulación y Ejecución del Plan de Acción • Ordenar Acciones Administrativas y Judiciales que fueran necesarias para declarar la Terminación del Contrato de Comodato suscrito entre el Municipio de Neiva y el señor Rubén Dario Gutiérrez Puentes , que a su vez realizó una Cesión del Contrato de Comodato en favor del señor Juan Yamid Motta y/o su actual titular que incluye Zona Blanda – 200 m^2, Zona Verde – 140 m^2 y una Plazoleta en el costado sur de la Edificación la cual consta de un área de 90 m^2 e incluye lo relacionada con la zona de los rieles donde se encontraba Estacionada la Locomotora Centrales 128 / Girardot 72
INVIAS	Propietario Inmueble	• Desatar Acción de Policía – Recuperación del Espacio Público por Invasión en relación con la ubicación del Bien Mueble No BIC Vagón Vía 2911, el cual se haya en cabeza de un privado que en principio fue el señor Rubén Dario Gutiérrez Puentes , que a su vez realizó una Cesión del Contrato de Comodato en favor del señor Juan Yamid Motta y/o y que en su momento fue celebrado con la Alcaldía de Nieva así: que incluye Zona Blanda – 200 m^2, Zona Verde – 140 m^2 y una Plazoleta en el costado sur de la Edificación la cual consta de un área de 90 m^2 e incluye lo relacionada con la zona de los rieles donde se encontraba Estacionada la Locomotora Centrales 128 / Girardot 72. • Desatar la Actuación Administrativa que fuere necesaria para Garantizar el Correcto Uso del Espacio Público, relacionado con el Contrato Interadministrativo de Comodato N° 02192 del 27 de diciembre de 2016, suscrito entre INVIAS y el Municipio de Neiva que permite el uso del Corredor Férreo incluido en la Estación del Ferrocarril de Neiva, en tal sentido el INVIAS deberá desatar acciones necesarias para garantizar que el Corredor Férreo allí señalado no se utilizado para la

		ubicación de Establecimientos Públicos que dedican dicho Espacio Público para el desarrollo de Actividades Económicas, ya que el Comodato Autoriza Exclusivamente el Uso del Corredor Férreo para Actividades del Transporte. • Vincular los Instrumentos de Ejecución de Etapa de Implementación del PEMP, que son el Plan de Acción, el Plan de Divulgación y su Plan de Inversiones al respectivo Plan de Desarrollo Local.

6.3. Esquema financiero

Como parte de la Etapa de Formulación del PEMP de las Locomotoras a Vapor Declaradas BIC del Ámbito Nacional, se requiere además precisar la Entidad Administradora y los terceros que deben asumir compromisos, para poder asignarles las responsabilidades que deberán ejecutar en la Etapa de Implementación, resulta esencial en materia de aspectos financieros, que se logre una clara identificación de fuentes de financiación que sean disponibles, seguras y efectivas, las cuales deben garantizar la adecuada formulación del Plan de Inversión que integra tanto el Plan de Acción y el Plan de Divulgación que son los instrumentos de ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP y desde está condición, es que el presente documento plantea un modelo de fuentes de financiación viables en cuatro niveles:

- Internacional
- Nacional
- Regional y Departamental
- Local: Distrital y Municipal

6.3.1. Fuentes de financiación del nivel internacional

De acuerdo con el numeral 10 del artículo 11 del Decreto Nacional N° 2120 de 2018, que modifica la estructura del Ministerio de Cultura, son funciones de la Dirección de Patrimonio y Memoria, entre otras, la identificación de fuentes externas de cooperación técnica y financiera, en los temas de competencia de la Dirección y la atención de las obligaciones derivadas de convenios e intercambios internacionales en favor del patrimonio cultural de la Nación y con fundamento en lo anterior se debe garantizar que cualquier iniciativa que guarde relación con recursos a nivel internacional se debe de enmarcar plenamente en la citada norma.

Dado lo anterior, y sin desconocer las competencias que tiene la Dirección de Patrimonio y Memoria del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, desde la presente consultoría en materia de aspectos financieros, se proponen de manera muy respetuosa considerar lo que se puede denominar como el **Marco Financiero de Donaciones Internacionales** y del cual se pueden identificar como fuentes de financiación, las relacionadas con:

- Organismos Internacionales de Cooperación Técnica vinculadas al Sistema de Naciones Unidas para el Desarrollo como puede ser la UNESCO o el PNUD.

- Agencias de Cooperación Internacional de carácter Bilateral tales como USAID de Estados Unidos, GIZ de Alemania o JICA de Japor, entre otras.

- Instituciones Financieras Multilaterales tales como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el BID o la CAF.

- ONG Internacionales de Filantropía tales como CARE International, Oxfam o Save The Children.

- Fundaciones Filantrópicas de Internacionales de carácter privado tales como la Fundación Getty, Fundación Rockefeller, Fundación Ford, Fundación Bill y Melinda Gates

El Marco Financiero de Donaciones Internacionales, posee sus propios estándares de asignación de recursos, mediante criterios de operación y funcionamiento especializados y para concretar una de las anteriores fuentes de financiación, es preciso indicar que cada entidad internacional fija unilateralmente su foco de inversión de las donaciones y esos donantes, suelen priorizar sus recursos en ayudas humanitarias, asuntos ambientales y proyectos relacionados con el cambio climático; por lo que es poco probable que una Entidad Territorial colombiana pueda a través de esta vía concretar un proceso de consecución de recursos económicos que le permitan cubrir las responsabilidades que le corresponden en la etapa de implementación del PEMP de locomotoras a vapor.

En conclusión, el Marco Financiero de Donaciones Internacionales, presenta altos niveles de incertidumbre, requisitos técnicos y administrativos que limitan la disponibilidad inmediata recursos financieros para el tipo de programas y proyectos que requiera la Etapa de Implementación del PEMP y en consecuencia, las fuentes internacionales de financiación, se deben considerar complementarias y sujetas a estrategias de cofinanciación y contrapartida local y deberán contar con un acompañamiento de la Dirección de Patrimonio y Memoria del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes.

6.3.2. Fuentes de financiación del nivel nacional

6.3.2.1. Convenios Interadministrativos de Cooperación

La opción de financiación mediante Convenios Interadministrativos resulta posible soportado en el artículo 95 de la Ley 489 de 1998 que dicta normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional y permite la asociación entre entidades públicas mediante la celebración de convenios interadministrativos[1].

Del anterior marco legal se desprende que el Ministerio de las Culturas las Artes y los Saberes, al que se llamará en adelante, Ministerio de Cultura, podrá encontrar soporte en

[1] **Ley 489 de 1998, Artículo 95.- Asociación entre Entidades Públicas.** Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro

la Ley 489 de 1998 para acudir a tales convenios como opción de financiación, con cargo a los recursos que le son asignados a través del Presupuesto General de la Nación lo cual podría realizarse por mera liberalidad ya que la Etapa de Implementación del PEMP no es una obligación de la Nación─ Ministerio de Cultura.

Desde el punto de vista de factibilidad económica de la anterior fuente de financiación, se debe tener en cuenta la situación de la Hacienda Pública Nacional, la cual se haya bajo un contexto de emergencia económica y acusa serios problemas de caja; luego, resulta poco probable que el Ministerio de Cultura pueda aténder en forma directa los programas y proyectos del Plan de Inversión que se desprendan de la etapa de implementación del PEMP, ya que según lo reglado por el Estatuto Orgánico del Presupuesto Decreto Nacional N° 111 de 1996, el marco de funciones, obligaciones y competencias de cada Entidad Pública es el hilo conductor para la fijación de las Metas Financieras del Sector Público y el Plan Operativo Anual de Inversiones del Presupuesto General de la Nación, que incluye los proyectos de inversión clasificados por sectores, órganos y programas y desde esa perspectiva, las obligaciones derivadas de la Etapa de Implementación del PEMP no son una competencia del Ministerio de Cultura. (Se trata de no olvidar la imperiosa aplicación del Principio de Legalidad y el Principio de Especialidad del Gasto Público.

No obstante lo anterior, el Ministerio de Cultura en el marco de sus competencias como ente rector y en aplicación del Principio de Coordinación, desde una perspectiva Sectorial del Gasto en función a la integración del Plan Operativo Anual de Inversiones del Presupuesto General de la Nación, tiene la posibilidad de aliarse con las entidades territoriales para buscar recursos financieros al interior de otros Ministerios y Entidades del nivel Nacional, que conforme a sus competencias pueden apoyar la financiación de programas y proyectos vinculados en el Plan de Inversiones que integra el Plan de Acción y el Plan de Divulgaciones que son los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP y por citar un ejemplo, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá financiar un proyecto de la respectiva Locomotora a Vapor, relacionado con su inserción como un clúster de Turismo Local.

6.3.2.2. Mecanismo de Obras por Impuestos: Agencia de Renovación del Territorio

El Articulo 79 de la Ley 2010 de 2019, que adicionó el artículo 800-1 del Estatuto Tributario, en forma literal establece:

> *"Las personas naturales o jurídicas obligadas a llevar contabilidad, contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios que en el año o período gravable inmediatamente anterior hayan obtenido ingresos brutos iguales o superiores a treinta y tres mil seiscientos diez (33.610) UVT, podrán celebrar convenios con las entidades públicas del nivel nacional, por los que recibirán a cambio títulos negociables para el pago del impuesto sobre la renta, en los términos previstos en la presente disposición. Los compromisos de inversión adquiridos en estos convenios no podrán superar el treinta por ciento (30%) del patrimonio contable del contribuyente, para lo cual se tendrá en cuenta el patrimonio del año inmediatamente anterior a la suscripción de los mismos.*

En caso de que los aspirantes no hayan tenido ingresos en el año inmediatamente anterior por encontrarse en período improductivo, la Agencia de Renovación del Territorio - ART podrá autorizar la realización de los proyectos a los que se refiere la presente disposición, si verifica que el contribuyente puede otorgar garantías suficientes para la ejecución del proyecto, a través de sus vinculados económicos o de entidades financieras o aseguradoras de reconocida idoneidad.
El objeto de los convenios será la inversión directa en la ejecución de proyectos de trascendencia económica y social en los diferentes municipios definidos como las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado - ZOMAC, relacionados con agua potable y saneamiento básico, energía, salud pública, educación pública , bienes públicos rurales, adaptación al cambio climático y gestión del riesgo, pagos por servicios ambientales, tecnologías de la información y comunicaciones, infraestructura de transporte, infraestructura productiva, ***infraestructura cultural,*** *infraestructura deportiva y las demás que defina el manual operativo de Obras por Impuestos, todo de conformidad con lo establecido en la evaluación de viabilidad del proyecto. Los proyectos a financiar podrán comprender las obras, servicios y erogaciones necesarias para su viabilidad, planeación, preoperación, ejecución, operación, mantenimiento e interventoría, en los términos establecidos por el manual operativo de Obras por Impuestos, según el caso.* ***También podrán ser considerados proyectos en jurisdicciones que sin estar localizadas en las ZOMAC, de acuerdo con el concepto de la Agencia de Renovación del Territorio, resulten estratégicos para la reactivación económica y/o social de las ZOMAC o algunas de ellas… SIC”***

De lo anterior noma se concluye, que existe entonces una posibilidad de financiamiento mediante mecanismo de obras por impuestos vinculada a la infraestructura cultural y adicionalmente, aun cuando las locomotoras no se encuentren en municipios ZOMAC; siempre y cuando se cuente con el concepto favorable de la ART sustentado en la reactivación económica y/o social de las ZOMAC y es aquí donde nace la verdadera posibilidad para el caso de la Etapa de Implementación del PEMP de Locomotoras a Vapor. La Consultoría en Aspectos Financieros, propone en el marco de la Formulación del PEMP de Locomotoras a Vapor, que se considera a título de Fuente Financiera Cierta y Viable, la aplicación del Mecanismo de Obras por Impuestos, el cual podrá operar mediante la programación dentro de la estructura del capex del proyecto vinculado al Plan de Inversiones de la Etapa de Implementación, un porcentaje fijo que hará las veces de aporte financiero en favor del Municipio ZOMAC y/o mediante la asignación de un porcentaje de los excedentes financieros que se generen en el marco del aprovechamiento económico de la respectiva Locomotoras a Vapor.

A manera de ejemplo, si el Plan de Inversiones de la Etapa de Implementación del PEMP, fijó el costo global del programa o proyecto relacionado Locomotora a Vapor en $ 1.000 Millones de Pesos, el mismo será incrementado bajo una tarifa de al menos el 20% y ese mayor valor, es decir, $ 200 Millones de Pesos, podría ser asumido como un monto financiero con destinación especifica en favor de un Municipio ZOMAC.

Para efectos de buscar el concepto favorable de la Agencia de Renovación del Territorio exigida el citado artículo 79 de la Ley 2010 de 2019 que adicionó el artículo 800-1 del Estatuto Tributario se propone que el Ministerio de Cultura haga uso del Artículo 2.3.1.6 del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, el cual dice:

> ***"ARTÍCULO 2.3.1.6*** *Acuerdos sobre el patrimonio cultural. El Ministerio de Cultura a través de acuerdos con los diferentes sectores, señalará los lineamientos de protección, salvaguardia, difusión y sostenibilidad del patrimonio cultural, estos acuerdos estarán enmarcados en las condiciones de manejo de los PEMP para los bienes de interés cultural del ámbito nacional y los PES para las manifestaciones inscritas en la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial del ámbito nacional, asociados a los territorios señalados en los instrumentos que permitan su reconocimiento y desarrollo en el marco del cumplimiento de los principios de la ley general de cultura y las acciones señaladas en los respectivos planes.*
>
> ***PARÁGRAFO 1****. En los acuerdos se podrán reflejar a través de cualquier expresión de la administración, como convenios interadministrativos, Actos Administrativos, Circulares, entre los sectores involucrados en los que se señalaran las condiciones de manejo, los lineamientos de salvaguardia del patrimonio Cultural y obligaciones; será el Ministerio de Cultura quien defina los alcances de la protección, la salvaguardia, mientras que las alternativas de armonización se evaluarán con los sectores involucrados.*
>
> ***PARÁGRAFO 2.*** *Los acuerdos de que trata el presente artículo deberán ser publicados en la página web del Ministerio de Cultura y serán objeto de revisión frente a su ejecución de manera semestral por parte de dicha cartera, con el fin de verificar el cumplimiento"*

PROPUESTA. En virtud de lo anterior, se propone que el Ministerio de Cultura lidere la construcción de un acuerdo entre el Sector Cultura con la Agencia de Renovación del Territorio (ART) para el financiamiento de proyectos vinculados al Sector Cultura y muy específicamente el de la implementación de un PEMP para las locomotoras del país mediante el Mecanismo de Obras por Impuestos.

6.2.3.3. Contrato Plan

Los contratos o convenios plan contenidos en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial que es la Ley 1454 de 2011, la cual en Artículo 18 dice:

> ***"Artículo 18. Contratos o convenios plan****. La Nación podrá contratar o convenir con las entidades territoriales, con las asociaciones de entidades territoriales y con las áreas metropolitanas, la ejecución asociada de proyectos estratégicos de desarrollo territorial. En los contratos plan que celebren las partes, se establecerán los aportes que harán, así como las fuentes de financiación respectivas. La Nación también podrá contratar con las asociaciones de entidades territoriales y las áreas metropolitanas la ejecución de programas del Plan Nacional de Desarrollo, cuando lo considere pertinente y el objeto para el cual fueron creadas dichas asociaciones lo permita; previa aprobación de su órgano máximo de administración, atendiendo los principios consagrados en la*

presente ley. Se priorizarán con el Fondo de Desarrollo Regional los esquemas asociativos, así como las entidades territoriales que desarrollen contratos o convenios plan de acuerdo con los numerales 6, 8 y 10 del artículo 3° de la presente ley".

Es posibilidad que rompe las restricciones legales vinculadas al Principio de Legalidad y el Principio de Especialización del Gasto conforme al Plan Financiero Sectorial y el Plan Operativo Anual de Inversiones del Presupuesto General de la Nación, anclan la posibilidad de asignar recursos al marco de obligaciones y competencias del Ministerio de Cultura y abre la puerta para que el Plan de Inversiones que integra el Plan de Acción y el Plan de Divulgaciones que son los Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP, pueda lograr una fuente de financiación simplemente vinculada al Plan Nacional de Desarrollo y soportada en la liberalidad de la Nación y por citar un ejemplo, el Departamento Nacional de Planeación podrá suscribir un Contrato Plan con el **Distrito de Barrancabermeja** (a modo de ejemplo) y de paso involucrar las otras (4) Entidades Territoriales en las cuales se ubique una Locomotora a Vapor y financiar el 100% del Plan de Inversiones de la Etapa de Implementación de la respectiva Locomotora a Vapor, sin más consideración que la asignación de una partida presupuestal a título de Gasto de Inversión Social, toda vez que el Contrato Plan es una herramienta dirigida al Desarrollo Territorial mediante la priorización de acciones de intervención pública y la definición de fuentes de financiación en favor de los territorios, con cargo a recursos que provienen de la Nación en cumplimiento de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación.

6.2.3. Fuentes de financiación del nivel regional y departamental

6.2.3.1. Nivel Regional con el OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) Regional del Sistema General de Regalías)

Mediante Decreto la Ley 1530 de 2012 que organizó el funcionamiento del Sistema General de Regalías y en su artículo 154 se dispuso:

*" **Artículo 154. Municipios del Río Grande de la Magdalena y Canal del Dique**. En desarrollo del artículo 331 de la Constitución Política, se asignará el 0.5% de los ingresos del Sistema General de Regalías para proyectos de inversión de los municipios ribereños del Río Grande de la Magdalena, incluidos, los del Canal del Dique. Estos recursos serán canalizados a través de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena.*

Para estos efectos, el presupuesto del Sistema General de Regalías deberá acompañarse de un anexo indicativo en el que se presenten los proyectos de inversión de que trata el inciso anterior.

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, semestralmente presentará a la subcomisión de la Comisión Quinta de Cámara y Senado que se integre para el efecto, un informe detallado sobre los proyectos a ejecutar y los que se encuentren en ejecución o se hayan ejecutado".

Posteriormente, mediante el Decreto Nacional N° 1075 de 2012, se reglamentó la organización y funcionamiento de los Órganos Colegiados de Administración y Decisión y las Secretarías Técnicas del Sistema General de Regalías de acuerdo con la Ley 1530 de 2012 que organizó el funcionamiento del Sistema General de Regalías y en su artículo 16, se determinó la conformación del Órgano Colegiado de Administración y Decisión ─ OCAD para efectos de la aprobación de los proyectos de inversión de los municipios ribereños del Río Grande de la Magdalena y del Canal del Dique.

Desde el Aspecto Financiero de la presente consultoría, se estima viable considerar en el Nivel Regional el OCAD Regional de los Municipios Ribereños del Río Grande de la Magdalena, como una fuente de financiación que, considerando el contexto geográfico de ubicación de las locomotoras vinculadas a los Municipios de Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja, por su condición de municipios ribereños.

En tal sentido, el OCAD Regional de Municipios Ribereños del Río Grande de la Magdalena, como instancia responsable de evaluar, y aprobar los proyectos de inversión financiados con recursos del **Sistema General de Regalías (SGR)** y podrá a través de la Corporación Regional Autónoma del Río Grande de la Magdalena CORMAGDALENA, articular un proyecto cuyo objetivo sería la conservación y sostenibilidad de las locomotoras a vapor Municipios de Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja; lo anterior considerando que con los recursos del Sistema General de Regalías se podrán financiar proyectos de inversión cuya estructuración puede ser presentada en forma global como un proyecto de inversión o de manera individual; el porcentaje asignado por el Sistema General de Regalías en proyectos de inversión de municipios ribereños del Río Grande de la Magdalena canalizados a través de CORMAGDALENA es el 0.5% según lo establecido en el numeral 6 de la Ley 2056 de 2020[2].

Los proyectos de inversión podrán incluir las fases de operación y mantenimiento, siempre y cuando esté definido en los mismos, el horizonte de realización; considerando además que el tema cultural es un gasto público de inversión social, definido en el Decreto Nacional N° 111 de 1996 que es el Estatuto Orgánico de Presupuesto y cuyo objetivo es la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, vivienda, y las tendientes al bienestar general y al mejoramiento de la calidad de vida de la población, programados tanto en funcionamiento como en ***inversión.***

Finalmente y sumado a lo anterior, el numeral 8 artículo 1 de la Ley 397 de 1997 que dicta normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura y crea el Ministerio de

---

[2] **"LEY 2056 DE 2020: ARTÍCULO 22**. Conceptos de distribución. Los recursos del Sistema General de Regalías se administrarán a través de un sistema de manejo de cuentas, el cual estará conformado por las siguientes asignaciones, beneficiarios y conceptos de gasto de acuerdo con lo definido por los artículos 331 y 361 de la Constitución Política y la presente Ley, así:

…6. 0.5% para proyectos de inversión de los municipios ribereños del Río Grande de la Magdalena, recursos que serán canalizados por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. Los proyectos a financiar con cargo a esta asignación serán definidos por Cormagdalena en conjunto con dos (2) representantes de los gobernadores que tengan jurisdicción sobre el Río Grande De La Magdalena y Canal del Dique y dos (2) alcaldes que integran la jurisdicción de la Corporación, y el Director Nacional de Planeación o su delegado. El Gobernador y alcalde serán elegidos, entre ellos, para periodos bienales y por mayoría, de acuerdo con el mecanismo que para el efecto determinen. En todo caso cada nivel de gobierno deberá unificar su criterio con respecto a la definición de proyectos.

la Cultura dice que el desarrollo económico y social deberá articularse estrechamente con el desarrollo cultural, científico y tecnológico y en adición de lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo debe tener en cuenta el Plan Nacional de Cultura que formule el Gobierno y los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán el carácter de gasto público social. Gasto que le corresponde a las entidades territoriales ya que según el numeral b de la Ley 1185-2008 que modifica la Ley 397 de 1997 dice que *"…b) A las entidades territoriales, con base en los principios de descentralización, autonomía y participación, les corresponde la declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural del ámbito departamental, distrital, municipal…"*[3]

6.2.3.2. Nivel Departamental mediante Contratos Plan del Sistema General de Regalías

El artículo 1 del Acto Legislativo N° 05 de 2019 modificó el artículo 361 de la Constitución Política y determinó la asignación del 34% de los recursos vinculados a las Rentas de Regalías que sean asignados a proyectos de inversión regional de los departamentos, municipios y distritos, con criterios de necesidades básicas insatisfechas, población y desempleo, priorizando proyectos de alto impacto regional y de otro lado, se encuentra el artículo 59 Ley 1530 de 2012 lo siguiente:

> ***"Contratos Plan:*** *Los proyectos de inversión que se presenten para ser financiados con recursos del Sistema General de Regalías, podrán desarrollarse mediante Contratos Plan. En estos contratos o convenios se pueden incorporar mecanismos de participación público-privada, de acuerdo con las normas contractuales vigentes"*

El Sistema General de Regalías Reglamentado en la **Ley 2056 de 2020** que en su artículo 22 dice:

---

[3] **Ley 1185-2008 Artículo 5°.** Modifica el Artículo 8 de la Ley 397 de 1997. Modifíquese el artículo 8° de la Ley 397 de 1997 el cual quedará así: **"Artículo 8°.** Procedimiento para la declaratoria de bienes de interés cultural.

a) Al Ministerio de Cultura, previo concepto favorable del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, le corresponde la declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural del ámbito nacional. Son bienes de interés cultural del ámbito nacional los declarados como tales por la ley, el Ministerio de Cultura o el Archivo General de la Nación, en lo de su competencia, en razón del interés especial que el bien revista para la comunidad en todo el territorio nacional; **b) A las entidades territoriales,** con base en los principios de descentralización, autonomía y participación, **les corresponde** la declaratoria ***y el manejo*** de los bienes de interés cultural del ámbito departamental, distrital, municipal, de los territorios indígenas y de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993, a través de las gobernaciones, alcaldías o autoridades respectivas, previo concepto favorable del correspondiente Consejo Departamental de Patrimonio Cultural, o del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural en el caso de los distritos.

Son bienes de interés cultural del ámbito de la respectiva jurisdicción territorial los declarados como tales por las autoridades departamentales, distritales, municipales, de los territorios indígenas y de los de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993, en el ámbito de sus competencias, en razón del interés especial que el bien revista para la comunidad en una división territorial determinada. Los bienes de interés cultural del ámbito departamental, distrital, municipal, de los territorios indígenas y de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993, pueden ser declarados como bienes de interés cultural del ámbito nacional por el Ministerio de Cultura en la forma prevista en el literal a) de este artículo, en coordinación con el respectivo Consejo Departamental o Distrital de Patrimonio Cultural, sobre los valores del bien de que se trate.

Para la declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural se aplicará el principio de coordinación entre los niveles nacional, departamental, distrital y municipal, de los territorios indígenas y de los de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993.

*"**ARTÍCULO 22. Conceptos de distribución.** Los recursos del Sistema General de Regalías se administrarán a través de un sistema de manejo de cuentas, el cual estará conformado por las siguientes asignaciones, beneficiarios y conceptos de gasto de acuerdo con lo definido por los artículos 331 y 361 de la Constitución Política y la presente Ley, así:*

1. 20% para los departamentos y municipios en cuyo territorio se adelante la explotación de recursos naturales no renovables, así como los municipios con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, que se denominará Asignaciones Directas. Los municipios donde se exploten recursos naturales no renovables tendrán además una participación adicional del 5% que podrá ser anticipado, conforme con los criterios de la presente Ley.

2. 15% para los municipios más pobres del país, que se denominará Asignación para la Inversión Local con criterios de necesidades básicas insatisfechas y población, de los cuales mínimo 2 puntos porcentuales se destinarán a proyectos relacionados o con incidencia sobre el ambiente y el desarrollo sostenible, recursos que se denominarán Asignación para la Inversión Local en Ambiente y Desarrollo Sostenible.

3. 34% para los proyectos de inversión regional de los departamentos, municipios y distritos, que se denominará Asignación para la Inversión Regional…"

Desde el punto de vista de la fuente de financiación resulta posible acudir al Sistema General de Regalías y en apoyo de la figura del Contrato Plan, para estructurar un proyecto que permita integrar un presupuesto que incluya la Etapa de Formulación e Implementación del Instrumento de Gestión del PEMP para la adopción de los Planes Especiales de Manejo y Protección – PEMP de Locomotoras a Vapor que fueron Declaradas BIC del Ámbito Nacional y buscar con cargo a la asignación regional del 34% y a través del OCAD Departamental, lograr el financiamiento del conjunto de actividades que implica el Instrumento de Gestión del PEMP.

6.2.4. Nivel local: distrital yo municipal

En el Nivel Territorial Local, encontramos la Entidad Territorial Distrito y la Entidad Territorial Municipio y se plantea acudir a los siguientes instrumentos de Financiación:

6.2.4.1. Obras por Impuestos de nivel distrital y municipal:

Si bien en el numeral 2.2 del presente documento se plantea una fuente de Financiación a través del mecanismo de obras por impuestos fundamentado en la norma nacional que inicialmente lo determinó; en este acápite se plantea como opción, la adopción del citado mecanismo de obras por impuestos en el nivel municipal beneficiando no a zonas ZOMAC como lo establece la norma nacional, sino al Distrito o al municipio mediante la realización de obras de infraestructura y desarrollo social en estas regiones. Adicionalmente, se pagan las obligaciones tributarias no solo con el impuesto de renta, como lo establece la norma nacional, sino con impuestos distritales y/o municipales tales como Industria y Comercio,

Avisos y Tableros (ICA) y/o predial; tributos que con certeza cuentan todos los municipios de Colombia.

Ejemplo de lo anterior se basa en la adopción que realizó el Distrito de Bogotá mediante Acuerdo 027 de 2024 del Concejo de Bogotá el cual ***adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura.*** Incorporando en el Programa 38. Gestión eficiente de los ingresos y gastos enfocados en la confianza ciudadana, el fortalecimiento de las alianzas público-privadas, las alianzas público-populares, también conocidas como obras con saldo pedagógico, **y la implementación para la ciudad de Bogotá del mecanismo de obras por impuestos*;*** programa con el cual el Distrito ofrece pagar sus obligaciones tributarias distritales de Industria y Comercio (ICA) y de Predial; financiando directamente proyectos de infraestructura y desarrollo social de la Ciudad de Bogotá, cuestión que incentiva a las empresas y fomenta la confianza.

Posteriormente, el decreto 043 del 12 de febrero de 2025 y la Resolución Conjunta SDH-000066 del 19 de junio de 2025, expedida por las secretarías de Hacienda y Planeación reglamentan y adoptan el Manual Operativo del Mecanismo de Obras por Impuestos.

Dicho lo anterior, respetuosamente se propone entonces a los diferentes municipios crear la normativa de Obras por Impuestos para cada municipio en los cuales se ubica una Locomotora a Vapor y por qué no mencionarlo en cualquier otro municipio de Colombia.

6.2.4.2. Ley Orgánica del Sistema General de Participaciones

Acudiendo a la Ley 715 de 2001 del Sistema General de Participaciones como instrumento de Financiación, cuyas competencias se enfocan en promover el acceso y desarrollo artístico y cultural en el municipio, fortaleciendo la investigación, formación y diversidad multicultural. Asimismo, buscan apoyar la infraestructura cultural, garantizar su uso por la comunidad y proteger el patrimonio cultural, integrándolo al desarrollo económico y social. Lo anterior, sustentado en el artículo 76 numerales 76.8 y 76.8.3 que consagran lo siguiente:

> ***"ARTÍCULO 76.*** *Competencias del municipio en otros sectores. Además de las establecidas en la Constitución y en otras disposiciones, corresponde a los Municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial ejercer las siguientes competencias:*
>
> *…76.8. En cultura*
>
> *76.8.1. Fomentar el acceso, la innovación, la creación y la producción artística y cultural en el municipio.*
>
> *76.8.2. Apoyar y fortalecer los procesos de información, investigación, comunicación y formación y las expresiones multiculturales del municipio.*
>
> *76.8.3. Apoyar la construcción, dotación, sostenimiento y mantenimiento de la infraestructura cultural del municipio y su apropiación* ***creativa por parte de las comunidades; y proteger el patrimonio cultural en sus distintas expresiones y***

su adecuada incorporación al crecimiento económico y a los procesos de construcción ciudadana.

6.2.4.3. Estampilla Procultura[4]

Es un tributo de carácter Distrital fijado en el capítulo XVII los artículos 279 a 291 del Estatuto tributario del Distrito de Barrancabermeja (Acuerdo 015 de 2020) y destinado al fomento y estímulo de la cultura, mediante proyectos acordes con los planes nacionales y locales de cultura.

El hecho generador lo constituye como en los demás distritos y municipios que cobran estampilla la suscripción de Contratos, convenios y adiciones con el Distrito de Barrancabermeja, todas las entidades descentralizadas del Distrito, la contraloría Distrital, personería Distrital y el Concejo Distrital.

Pero adicionalmente, hay dos hechos generadores más de la estampilla que son la suscripción de actas de posesión de empleados del Distrito y de las entidades citadas en el párrafo anterior y los pagos que se realicen por trámites ante Inspección de tránsito y Transporte del Distrito de Barrancabermeja

En el Artículo 286 se fijan los rangos de Tarifas de las estampillas sobre los actos y contratos gravados serán las siguientes:

- Para los contratos, convenios y sus respectivas adiciones, si las hubiere, será de 1.5% a partir de los veinte (20) SMLMV.
- Para los actos de posesión de los servidores públicos cuyo salario devengado sea igual o superior a los cinco (5) SMLMV, será el 2%.
- Todos los contratos y convenios que celebren personas naturales y jurídicas con empresas industriales y comerciales, sociedades de economía mixta y empresas por acciones de orden municipal, se gravarán con el uno punto cinco por ciento (1.5%) a partir de veinte (20) SMLMV.
- Para los actos de la Inspección de Tránsito y Transporte del Distrito de Barrancabermeja, será del uno (1%) de su valor

Recomendación: Las Estampillas podrían considerarse como una fuente de financiación efectiva y permanente en el corto, mediano y largo plazo, ya que al estar definida en forma expresa dentro del Estatuto Tributario del Distrito de Barrancabermeja, se convierten en una fuente financiera cierta y determinable en la cuantificación del Plan Financiero Anual para que se vean reflejadas en el Acuerdo Distrital del Presupuesto de Barrancabermeja; desde la perspectiva de la Hacienda Pública Distrital, la adscripción de recursos financieros para

[4] **ACUERDO 015 2020: ARTICULO 281.- HECHO GENERADOR.** El hecho generador de la estampilla pro cultura, lo constituyen los siguientes actos:
• La suscripción de Contratos y convenios y sus adiciones con el Distrito de BARRANCABERMEJA, todas las entidades descentralizadas del Distrito, la contraloría Distrital, personería Distrital y el Concejo Distrital.
• La suscripción de actas de posesión de los empleados del Distrito de Barrancabermeja, entidades descentralizadas del distrito, la contraloría de Barrancabermeja, personería de Barrancabermeja y concejo Distrital.
• Todos los pagos que se realicen por los trámites presentados en la Inspección de Tránsito y Transporte del Distrito de Barrancabermeja.

aténder las obligaciones derivada de los programas y proyectos definidos en el Plan de Inversiones del Plan de Acción y el Plan de Divulgación como Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP de la Locomotora, tendrá un mecanismo de recaudo que garantiza su provisión financiera y de esa manera aténder los Deberes Positivos Constitucionales que exige el cumplimiento de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación.

6.2.4.5. Planes de Desarrollo Municipales y/o Distritales:

Uno de los aspectos claves para la gestión del patrimonio cultural en las regiones, condiciones que involucran recursos financieros, humanos, materiales y económicos, parten de la formulación que los instrumentos técnicos de planeación, de gestión pública y las normativas municipales; herramientas indispensables para la formulación del ordenamiento y planificación del territorio, hagan en la identificación, reconocimiento y valoración de los aspectos patrimoniales que determinan la cultura particular de cada localidad.

En principio el instrumento de mayor relevancia para la planificación de los municipios lo constituye sin duda alguna el plan de ordenamiento territorial, cualquiera sea su modalidad (plan, plan básico o esquema de ordenamiento), y cuya finalidad es racionalizar la utilización del suelo, ordenar el desarrollo físico del territorio y mejorar la calidad de vida de los habitantes, integrando la planeación económica y social con la dimensión territorial, esta última determinante en la configuración de una identidad cultural local, generación de sentido de pertenencia y vínculo de arraigo de sus pobladores.

En este sentido, si bien este tipo de herramientas de planificación contempla el desarrollo del componente cultura, con toda la amplitud que este concepto enmarca y en el cual la herencia material e inmaterial que constituye el patrimonio, pilar fundamental de la identidad y cohesión de una comunidad, éste aparece definido de forma general, en muchos de los casos referidos a listados básicos de los elementos considerados de valor artístico, histórico y cultural, con una predominancia fuerte hacia los bienes inmuebles, en tanto que los muebles refieren fundamentalmente a estatuas y monumentos.

En el desarrollo de la segunda fase de PEMP para las antiguas locomotoras a vapor, se evidencia que en el caso de los municipios donde estas se encuentran localizadas, el manejo del tema patrimonio cultural está definido desde el ámbito normativo, en muchos de los casos limitándose a reproducir lo señalado en la Ley General de Cultura y los decretos que la reglamentan, sin un análisis específico para cada región o localidad, formulación que resulta tan general, que abarca todo y nada a la vez, sin una definición específica o particular de su propio patrimonio.

En estas condiciones, las instancias de participación ciudadana como una de las herramientas más importantes y trascendentales que necesariamente deben implementarse durante el proceso de construcción de los planes de desarrollo municipal, en las cuales se priorizan o se validan las necesidades locales que deben ser incorporadas en su formulación, la identificación, reconocimiento, valoración, intervención y gestión del patrimonio cultural es un aspecto que muy pocas veces aparece referido, y cuando si, al igual que en los planes de ordenamiento, generalmente se encuentra referido a los bienes arquitectónicos.

Los planes de desarrollo municipales operan como instrumentos de orientación y priorización del gasto público, mediante los cuales las administraciones territoriales definen programas, proyectos y metas que habilitan la asignación de recursos dentro del presupuesto anual y del marco fiscal de mediano plazo.

En este sentido, más que constituir una fuente de financiación autónoma, funcionan como el principal mecanismo que articula y canaliza diversas fuentes —como ingresos corrientes de libre destinación, transferencias del Sistema General de Participaciones, recursos de cofinanciación y, en algunos casos, crédito público— hacia iniciativas estratégicas previamente aprobadas. Así, su inclusión en el plan de desarrollo es condición necesaria para la viabilización financiera de proyectos, en tanto permite su programación presupuestal, su elegibilidad para gestión de recursos ante otras entidades y su ejecución dentro del ciclo formal de la inversión pública territorial.

Del análisis comparado de los municipios de Flandes, La Dorada, Manizales, Barrancabermeja y Neiva, se evidencia que no existe una relación directa, explícita ni sistemática entre los planes, programas y proyectos formulados en los respectivos planes de desarrollo municipales y las locomotoras declaradas Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional. En términos generales, estas no se encuentran incorporadas como ejes estratégicos ni como apuestas programáticas específicas, sino que, en el mejor de los casos, aparecen de manera tangencial dentro de líneas más amplias asociadas a turismo o espacio público.

Esta desconexión limita su reconocimiento como activos prioritarios de inversión y, en consecuencia, restringe su articulación efectiva dentro de los esquemas de financiación y gestión territorial.

El análisis detallado de estos instrumentos se desarrolla en los documentos por municipio titulados *Esquema financiero*. En este marco, resulta prioritario que las administraciones municipales, durante la adopción del PEMP y su articulación con los instrumentos de planificación territorial —como los planes de ordenamiento territorial—, avancen en la integración efectiva de las directrices, planes, programas y proyectos definidos para cada locomotora dentro de sus procesos de planificación.

Esto supone no solo garantizar la adecuada transferencia y apropiación de esta información en los cambios de administración cuatrienales, sino también propiciar su incorporación oportuna en los procesos de formulación de los planes de desarrollo. De este modo, se favorece su posicionamiento dentro de las líneas estratégicas y programas de inversión, se fortalecen las capacidades de gestión a nivel territorial y se facilita la movilización de recursos tanto de fuentes nacionales como internacionales para la financiación y ejecución del PEMP.

En paralelo, se recomienda a los municipios implementar acciones de divulgación orientadas a visibilizar la importancia de los Bienes de Interés Cultural como referentes de memoria colectiva, que requieren procesos sostenidos de planificación e inversión. Estas acciones deben promover, además, el compromiso social de las comunidades con su preservación, mantenimiento y difusión, como condición necesaria para su sostenibilidad en el tiempo.

7. PLAN DE DIVULGACION

El Plan de Divulgación para el conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional se concibe como una herramienta fundamental para garantizar que estos bienes no solo sean conservados materialmente, sino también reconocidos, comprendidos y apropiados socialmente por las comunidades de los territorios donde se localizan. Las locomotoras de Barrancabermeja, Neiva, Manizales, La Dorada, e incluso los elementos o vestigios ferroviarios de Flandes constituyen testimonios materiales de la historia ferroviaria de Colombia y representan procesos de desarrollo industrial, económico, social y cultural que marcaron profundamente la memoria colectiva de cada municipio. En este sentido, el plan busca activar esa memoria, fortalecer la identidad territorial y promover la corresponsabilidad ciudadana en torno a su cuidado y sostenibilidad.

A partir del diagnóstico realizado, se evidencia que, aunque las locomotoras conservan un alto valor histórico, cultural, técnico y simbólico, existen debilidades comunes asociadas a la baja apropiación social, el desconocimiento de su importancia patrimonial, la escasa información interpretativa y la limitada articulación con dinámicas educativas, culturales y turísticas. Al mismo tiempo, se identifican oportunidades importantes para convertirlas en referentes de divulgación del patrimonio ferroviario mediante estrategias pedagógicas, museográficas, comunitarias y de investigación.

7.1. Objetivo

Divulgar el valor histórico y cultural del conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas Bien de Interés Cultural (BICNal), mediante estrategias de comunicación e interpretación orientadas a facilitar su conocimiento, fortalecer su reconocimiento y promover su apropiación por parte de las comunidades y actores locales en los territorios donde se localizan.

7.2. Ejes estratégicos

El plan se organiza sobre dos grandes ejes estratégicos complementarios:

7.2.1. Divulgación, Comunicación y Participación Ciudadana,

Orientado a generar cercanía entre la ciudadanía y las locomotoras a vapor mediante procesos de información, mediación cultural y activación comunitaria. Este eje parte del reconocimiento de que la conservación del patrimonio requiere respaldo social, por lo cual busca transformar estos bienes en referentes vivos dentro del espacio público y la vida cotidiana de las comunidades.

Dentro de este primer eje, el **lineamiento de Comunicación, acceso al conocimiento y articulación territorial** comprende la generación de contenidos accesibles y multiformato, la producción de material educativo, audiovisual y digital, la implementación de señalética patrimonial e interpretativa, y la articulación con instituciones locales, educativas y culturales para ampliar la circulación del conocimiento sobre las locomotoras. Este lineamiento busca que la información histórica, técnica y simbólica sea comprensible para públicos diversos y que las locomotoras sean visibles como hitos de memoria e identidad territorial.

Por su parte, el **lineamiento de Participación ciudadana y corresponsabilidad comunitaria** busca convertir a las locomotoras en espacios de encuentro, aprendizaje y construcción de memoria colectiva. Comprende la realización de talleres, recorridos guiados, actividades intergeneracionales, procesos colaborativos y ejercicios de participación comunitaria orientados a fortalecer el sentido de pertenencia y la corresponsabilidad en su cuidado. También contempla la activación de líderes, embajadores locales y redes comunitarias que promuevan la divulgación y apropiación del patrimonio ferroviario en barrios, colegios y eventos culturales.

7.2.2. Fomento de la Investigación y Producción de Conocimiento

Entendido como la base para sustentar técnicamente la divulgación y fortalecer la comprensión integral del patrimonio ferroviario. Este eje reconoce que el PEMP no solo es un instrumento de gestión, sino también un proceso de investigación histórica, técnica, documental y social que debe consolidarse, actualizarse y socializarse permanentemente.

En este eje, el lineamiento de **Producción, gestión y articulación del conocimiento patrimonial** comprende la investigación, documentación, sistematización y difusión de información rigurosa sobre las locomotoras a vapor y su contexto histórico. Incluye la articulación con universidades, colegios, centros de investigación, organizaciones comunitarias y entidades culturales para desarrollar estudios, inventarios, archivos, concursos, laboratorios creativos y materiales pedagógicos. Asimismo, busca recopilar testimonios, relatos y memorias de exferroviarios y comunidades, fortaleciendo la memoria institucional y social del patrimonio ferroviario.

Finalmente, el lineamiento de **Interpretación y experiencias museológicas abiertas** plantea traducir los hallazgos de investigación en experiencias accesibles y pedagógicas para la ciudadanía. Comprende la implementación de dispositivos museológicos, exposiciones itinerantes, adopción de piezas en museos, desarrollo de contenidos interactivos, así como el uso de herramientas tecnológicas como aplicaciones, realidad aumentada o realidad virtual para facilitar la comprensión del funcionamiento, historia y evolución técnica de las locomotoras. Este lineamiento busca acercar el patrimonio ferroviario a la vida cotidiana y generar experiencias significativas de aprendizaje, valoración y apropiación social.

En conjunto, estos ejes estratégicos se materializan en proyectos transversales como “Las locomotoras cuentan”, orientado a activar narrativas y procesos de memoria; la “Maleta didáctica de Patrimonio Ferroviario”, como herramienta educativa itinerante; y la implementación de señalética interpretativa en espacio público.

Los tres proyectos estratégicos transversales tienen una naturaleza complementaria y, aunque cada uno prioriza componentes distintos, en todos se identifican acciones de investigación y apropiación social correlacionados entre si con las condiciones de manejo establecidas en el PEMP desde los aspectos físico técnicos. Su articulación permite que el patrimonio ferroviario no solo sea estudiado y documentado, sino también interpretado, compartido y activado socialmente en los territorios.

Estas acciones, articuladas con instituciones nacionales, territoriales, educativas y comunitarias, permitirán consolidar a las locomotoras a vapor como patrimonio vivo, fortalecer su sostenibilidad social y territorial, y garantizar que su valor histórico, técnico y simbólico sea transmitido a las actuales y futuras generaciones.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

8. PLAN DE ACCIÓN

El Plan de Acción constituye el instrumento de ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) para las locomotoras priorizadas, declaradas Bien de Interés Cultural de ámbito nacional. Se formula en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 2358 de 2019, en lo relativo a la definición de condiciones de manejo, niveles de intervención y programación de acciones orientadas a garantizar la conservación integral del bien.

De conformidad con el régimen aplicable a los bienes muebles declarados, el nivel de intervención permitido corresponde al de conservación integral, lo que implica que cualquier actuación deberá orientarse a preservar simultáneamente la materialidad original, la integridad estructural, la lógica tecnológica y la capacidad interpretativa del conjunto, evitando intervenciones que alteren su autenticidad o eliminen evidencia histórica.

En consecuencia, el Plan de Acción no autoriza restauraciones inmediatas ni actuaciones aisladas. Por el contrario, estructura un proceso técnico progresivo, condicionado y verificable, mediante el cual la intervención material solo podrá ejecutarse una vez se hayan garantizado condiciones de estabilidad, investigación y formulación de una propuesta técnica, sustentada en un conocimiento especializado en torno a la conformación, construcción y funcionamiento de este tipo de equipos, y, la autorización expresa por parte del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes.

8.1. Líneas estratégicas para la protección del conjunto de locomotoras en los cinco municipios

La primera línea estratégica corresponde a la **atención de riesgos y estabilización inicial**, orientada a intervenir de manera urgente aquellos bienes que presentan riesgo inminente de pérdida material, colapso estructural o aceleración del deterioro. Esta línea agrupa acciones de emergencia, recuperación y estabilización temporal.

La segunda línea **estratégica corresponde a la conservación preventiva y mantenimiento periódico**, enfocada en la implementación de rutinas técnicas y administrativas permanentes para reducir factores de riesgo, controlar agentes de deterioro y prolongar la vida útil del bien.

La tercera línea estratégica corresponde a la **investigación técnica y formulación de proyectos integrales de conservación-restauración**, mediante estudios especializados estructurales, materiales, ambientales, urbanos y sociales que permitan sustentar técnicamente futuras intervenciones.

La cuarta línea estratégica corresponde a la **recuperación, adecuación y ordenamiento del entorno inmediato**, orientada a mejorar las condiciones urbanísticas, paisajísticas, de iluminación, accesibilidad, señalización y seguridad de los espacios donde se emplazan los bienes.

La quinta línea estratégica corresponde a la **gestión de uso, apropiación social y activación pedagógica e investigativa**, orientada a fortalecer la sostenibilidad social del patrimonio mediante procesos de divulgación, participación y aprovechamiento cultural o académico.

La sexta línea estratégica corresponde a la **gestión institucional, jurídica y administrativa**, destinada a viabilizar autorizaciones, trámites, esquemas de administración, procesos de transferencia, comodato, mantenimiento contractual y sostenibilidad financiera.

8.2. Fichas de perfil de proyectos

El conjunto de locomotoras a vapor objeto del presente Plan Especial de Manejo y Protección constituye un sistema patrimonial de carácter industrial, tecnológico, histórico, simbólico y cultural, distribuido territorialmente en cinco municipios del país: Flandes, La Dorada, Manizales, Neiva y Barrancabermeja. Aunque cada bien presenta particularidades materiales, urbanas, administrativas y sociales, el análisis integral de cada bien permite identificar problemáticas comunes, necesidades recurrentes y oportunidades de gestión articulada que hacen viable la construcción de una estrategia general de protección.

Las locomotoras presentan distintos niveles de deterioro derivados de factores ambientales, ausencia de mantenimiento periódico, exposición a la intemperie, ocupación inadecuada del espacio público, afectaciones por humedad, corrosión activa, degradación de elementos estructurales y falta de control institucional sobre sus entornos inmediatos. En algunos casos, como Flandes y Barrancabermeja, se evidencian riesgos estructurales y de pérdida material inminente; en otros, como Manizales y La Dorada, la necesidad inmediata se concentra en acciones de intervención mínima y estabilización preventiva; mientras que en Neiva la problemática incorpora además conflictos de uso del espacio público y aprovechamiento inadecuado del bien.

A nivel institucional, se observa una multiplicidad de actores involucrados en la administración, custodia, autorización y financiación de las intervenciones, condición hace necesaria una estrategia coordinada que permita armonizar competencias y priorizar inversiones.

Desde el punto de vista técnico, el conjunto de proyectos formulados evidencia que la protección de estos bienes debe abordarse de manera escalonada, iniciando por acciones urgentes de emergencia o estabilización, avanzando hacia estudios técnicos especializados y culminando en intervenciones integrales de conservación-restauración, acompañadas de programas permanentes de mantenimiento, apropiación social y activación cultural.

Como documento anexo, se remiten las fichas de perfiles de proyectos para las locomotoras objeto del presente PEMP, agrupadas según el municipio en el que se localizan.

Cada ficha se estructura en cinco apartados. El primero corresponde a la información general del bien e incluye el nombre de la locomotora, los datos de ubicación (dirección, departamento y municipio) y un registro fotográfico del bien objeto del proyecto.

El segundo apartado se refiere a la identificación del proyecto. Allí se presenta el nombre o título, el número de proyecto (asociado a una codificación según el municipio), la prioridad de ejecución y el valor resumido del mismo. En este apartado también se desarrollan los

componentes principales de la formulación, a través de los ítems de justificación, objetivos y descripción del proyecto, esta última enfocada en sus componentes o actividades.

El tercer apartado corresponde a la programación de actividades, incluyendo sus respectivos valores presupuestales, responsables, fuentes de financiación y la definición del plazo de ejecución (corto, mediano y largo plazo).

En cuarto lugar, se presenta la relación de actores identificados, especificando los roles asignados a cada uno, su naturaleza jurídica (pública, privada o mixta) y el tipo de actuación (gestión y/o administración).

Finalmente, la ficha incluye un apartado de indicadores, en el que se describe la situación actual que motiva la formulación del proyecto y la situación esperada tras su ejecución.

8.3. Plan de acción general para las locomotoras objeto del PEMP



Ilustración 9 Plan de acción general – Fuente: elaboración propia

8.4. Perfiles de proyectos asociados a líneas estratégicas

A continuación, se desarrolla cada línea estratégica general, relacionando los proyectos específicos de cada municipio que la integran.

En conjunto, esta lectura estratégica permite entender que la protección del sistema de locomotoras no depende de acciones aisladas, sino de la articulación progresiva y coordinada de proyectos que responden a distintas etapas de intervención y diferentes escales del manejo patrimonial.

8.4.1. Línea estratégica de atención de riesgos y estabilización inicial

Esta línea estratégica agrupa las acciones orientadas a atender situaciones críticas de deterioro o riesgo inminente de pérdida material, estructural o funcional de los bienes. Incluye acciones de emergencia, recuperación y estabilización temporal o inicial.

En **Flandes**, esta línea se concreta mediante el proyecto de **acciones de emergencia y recuperación**, enfocado en la estabilización inicial de los vestigios ferroviarios, la remoción de agentes de deterioro, el control de vegetación invasiva, la mitigación de corrosión activa y la protección provisional de elementos estructurales y materiales expuestos. Dada la condición fragmentaria de las locomotoras y ténders existentes en el antiguo taller ferroviario, este proyecto tiene carácter prioritario e inmediato.

En **La Dorada**, la línea se materializa a través del proyecto de **intervención mínima para mantenimiento preventivo**, concebido como una medida de estabilización inicial que busca controlar el deterioro activo, reducir la exposición de elementos metálicos a la humedad y frenar procesos corrosivos antes de una intervención integral.

En **Manizales**, la locomotora Pacífico 66/87 requiere igualmente un proyecto de **intervención mínima para mantenimiento preventivo**, destinado a estabilizar el bien mientras se adelantan estudios técnicos más complejos.

En **Barrancabermeja**, esta línea estratégica adquiere especial relevancia mediante el proyecto de **acciones de emergencia y recuperación**, orientado a atender el riesgo estructural derivado del deterioro del sistema de soporte y evitar afectaciones mayores sobre la integridad del bien.

En **Neiva**, aunque el énfasis principal está en el espacio público, las acciones iniciales de restitución del entorno pueden considerarse complementarias a esta línea, en tanto permiten reducir factores externos de afectación.

De manera general, esta línea constituye la primera fase de intervención para los municipios con deterioro activo o riesgo inminente.

8.4.2. Línea estratégica de conservación preventiva y mantenimiento periódico

Esta línea estratégica se orienta a implementar acciones de conservación preventiva continuas y periódicas para evitar la aceleración del deterioro y prolongar la vida útil de los bienes.

En **Flandes**, se relaciona con el proyecto de **conservación preventiva permanente**, que contempla monitoreo periódico, mantenimiento básico, control de humedad, control biológico y seguimiento técnico continuo, como estrategia de sostenibilidad en cuanto se define el uso y vocación de los elementos ferroviarios.

En los demás municipios **La Dorada**, **Barrancabermeja**, **Neiva**, se vincula con el proyecto de **conservación preventiva permanente**, concebido como continuidad de la intervención mínima inicial y como estrategia sostenida de mantenimiento. En esta línea incluye también el monitoreo del estado estructural y material del bien y acciones de mantenimiento del entorno inmediato.

En **Manizales**, aunque el documento prioriza estudios y reubicación, la conservación preventiva deberá operar como medida complementaria transversal.

Esta línea es permanente y debe implementarse de forma sostenida en todos los municipios.

8.4.3. Línea estratégica de investigación técnica y formulación de proyectos integrales de conservación-restauración

Esta línea estratégica agrupa los estudios técnicos y diagnósticos especializados, corresponde a la fase de investigación técnica especializada y formulación integral requerida para sustentar técnica, científica, estructural, material, ambiental y normativamente cualquier intervención futura sobre las locomotoras del PEMP para los municipios de **La Dorada**, **Barrancabermeja**, **Neiva y Manizales.**

El proyecto de conservación – restauración corresponderá al nivel de conservación integral como único nivel permitido para las locomotoras declaradas Bien de Interés Cultural de ámbito nacional. Conforme al artículo 2.4.1.4.6, Decreto 2358 de 2019, deberán ser autorizas por medio de resolución motivada, emitida por la autoridad competente, que para el caso de los bienes de interés cultural del ámbito nacional es el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes.

8.4.4. Línea estratégica de recuperación, adecuación y ordenamiento del entorno inmediato

Esta línea estratégica comprende proyectos de estudios y diseño integral y/o mejoramiento urbano, restitución del espacio público y adecuación paisajística y funcional de las zonas de influencia definidas para cada municipio en relación a las locomotoras, aspectos abordados en el componente Espacio de ubicación.

En **Neiva**, esta línea se desarrolla mediante el proyecto de **restitución y recuperación del espacio público**, orientado a eliminar ocupaciones indebidas y restablecer condiciones adecuadas de contemplación y uso del bien.

En **Barrancabermeja**, se materializa a través del proyecto de **recuperación y adecuación del entorno inmediato**, incluyendo urbanismo, accesibilidad, iluminación y ordenamiento del área circundante.

En **Manizales**, esta línea se relaciona indirectamente con el proyecto de **reubicación**, en la medida en que implica adecuar un nuevo entorno de implantación.

Para **La Dorada**, se contemplan los estudios técnicos para la adecuación e integración espacial de las propuestas urbanas del parque lineal y el malecón adelantadas previamente por el municipio y que requieren conexión del trazado urbano en el punto de unión.

8.4.5. Línea estratégica de gestión de uso, apropiación social y activación pedagógica e investigativa

Esta línea busca garantizar sostenibilidad social y cultural del patrimonio.

En **Flandes**, se concreta mediante el proyecto de **Plan de Uso Pedagógico e Investigativo**, orientado a definir mecanismos de apropiación, investigación y activación cultural de los vestigios ferroviarios.

Como estrategia integral, se formulan tres proyectos estratégicos transversales que constituyen la base operativa para la implementación del Plan de Divulgación y apropiación social:

- **“Las locomotoras cuentan”**, se concibe como una estrategia de activación de narrativas alrededor de las locomotoras a vapor. Su propósito principal es fortalecer la divulgación del patrimonio ferroviario mediante la construcción, recuperación y circulación de relatos vinculados con la memoria histórica, el desarrollo territorial y las experiencias sociales asociadas al ferrocarril. Este proyecto busca involucrar a comunidades de distintas edades en procesos educativos, culturales y creativos que permitan reconocer a las locomotoras no solo como objetos materiales, sino como símbolos vivos de identidad y memoria colectiva. Para ello, contempla actividades pedagógicas, ejercicios de memoria, producción de contenidos comunicativos y estrategias de circulación cultural en articulación con actores locales. Su implementación está pensada de manera progresiva, iniciando con experiencias piloto que permitan validar metodologías y ajustar el modelo antes de su escalamiento a otros municipios. Además, su carácter adaptable y escalable le permite proyectarse como una estrategia transversal replicable en otros contextos patrimoniales.

- “Maleta didáctica de Patrimonio Ferroviario”, concebida como un recurso educativo itinerante que acerca el patrimonio ferroviario a las comunidades a través de experiencias participativas y accesibles. Este proyecto traduce la historia del ferrocarril y de las locomotoras a vapor en herramientas pedagógicas, materiales interactivos y actividades creativas que facilitan la comprensión de su valor histórico, social y cultural. La maleta didáctica está diseñada para implementarse en instituciones educativas, espacios comunitarios y escenarios culturales de los municipios priorizados, mediante jornadas de mediación desarrolladas por facilitadores locales o aliados institucionales. Su enfoque busca conectar generaciones, fortalecer la memoria colectiva y promover la apropiación social del patrimonio ferroviario mediante metodologías dinámicas y cercanas. Al igual que el proyecto anterior, su implementación se prevé en fases piloto que permitan ajustar

contenidos, metodologías y niveles de apropiación antes de una circulación más amplia en los diferentes territorios.

- “Implementación de dispositivos museológicos tipo señalética para locomotoras BICNal en espacio público”. Esta iniciativa responde a una de las principales debilidades identificadas en el diagnóstico: la escasa información interpretativa y educativa disponible para la comunidad y los visitantes. El proyecto propone el diseño e implementación de un modelo de señalética interpretativa que permita documentar, contextualizar y divulgar los valores históricos, técnicos y culturales de las locomotoras ubicadas en espacio público. Este modelo incluye lineamientos técnicos, gráficos y de contenido definidos desde el nivel nacional, con el liderazgo del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, y contempla su adaptación e implementación a nivel municipal de acuerdo con las capacidades institucionales y financieras de cada territorio. La señalética funcionará como un dispositivo museológico abierto que facilitará la lectura e interpretación de las locomotoras por parte de la ciudadanía, integrándolas al espacio público como referentes de memoria, identidad y aprendizaje. Su ejecución también iniciará con experiencias piloto para validar aspectos técnicos, comunicativos y de apropiación social antes de su implementación ampliada.

8.4.6. Línea estratégica de gestión institucional, jurídica y administrativa

Esta línea comprende procesos administrativos, de articulación institucional y de obtenciones de licencias o permisos, es transversal a todos los municipios, pues sin ella no es viable ejecutar técnica ni financieramente los proyectos formulados.

En **Flandes**, se asocia a la definición de esquemas de administración, transferencia, comodato o asignación institucional para los vestigios y su eventual uso.

En **Manizales**, se relaciona con la gestión administrativa y jurídica requerida para adelantar la **reubicación** del bien.

En **Neiva**, se vincula con actuaciones administrativas para restitución del espacio público y control de ocupaciones.

En general para todos los municipios se relaciona también con la obtención de autorizaciones requeridas para el caso de las locomotoras como bienes muebles por parte del Ministerio de las Culturas, las artes y Los saberes mediante resolución motivada o concepto técnico favorable.

9. ESQUEMA DE SEGUIMIENTO Y VERIFICACIÓN

La legislación cultural colombiana tiene como propósito establecer los mecanismos para la protección del patrimonio cultural. Este objetivo ha llevado a configurar instrumentos de gestión del patrimonio para su protección, conservación y/o salvaguardia. Con la finalidad de poder hacer seguimiento a la implementación del PEMP, el plan de acción deberá establecer las metas e indicadores que serán usados como línea base para construir una matriz de indicadores. Teniendo en cuenta el Objetivo del PEMP de las Locomotoras que es impulsar la conservación de las locomotoras a vapor mediante su valoración y apropiación por parte de la comunidad, procurando su inserción en las dinámicas culturales, sociales, ambientales y de ordenamiento y desarrollo del territorio en el que se insertan.

El ejercicio de seguimiento periódico del PEMP permitirá definir la necesidad de actualización o modificación del instrumento, si las situaciones que dieron lugar a su aprobación se hayan visto alteradas por hechos externos o como un resultado del seguimiento de la implementación.

En la estructuración del Plan de Acción del PEMP se definirán las metas de ejecución en el corto, mediano y largo plazo, el propósito de la herramienta es definir la ruta que se deberá seguir para implementar y ejecutar acciones desde los 4 aspectos que definen las líneas estratégicas del plan:

1. **Aspectos administrativos y jurídicos**: Establecer responsabilidades administrativas, jurídicas y de conservación de los responsables, propietarios, custodios o tenedores de las locomotoras
2. **Aspectos físico-técnicos:** desde la conservación del BIC orientar las acciones financieras para asegurar la sostenibilidad de las locomotoras a vapor; desde el entorno: Definir los lineamientos para el emplazamiento urbano de las locomotoras y su inclusión en los instrumentos de gestión del territorio:
3. **Aspectos Socio-Culturales:** Generar las condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación de los bienes por parte de la comunidad, con el fin de garantizar su conservación y su transmisión a las futuras generaciones
4. **Aspectos Financieros:** estructurar los modelos financieros y su vínculo con los planes de desarrollo de los entes territoriales para garantizar que en la ejecución de recursos se destine lo pertinente para la protección del Patrimonio Cultural, en este caso la conservación de los BIC.

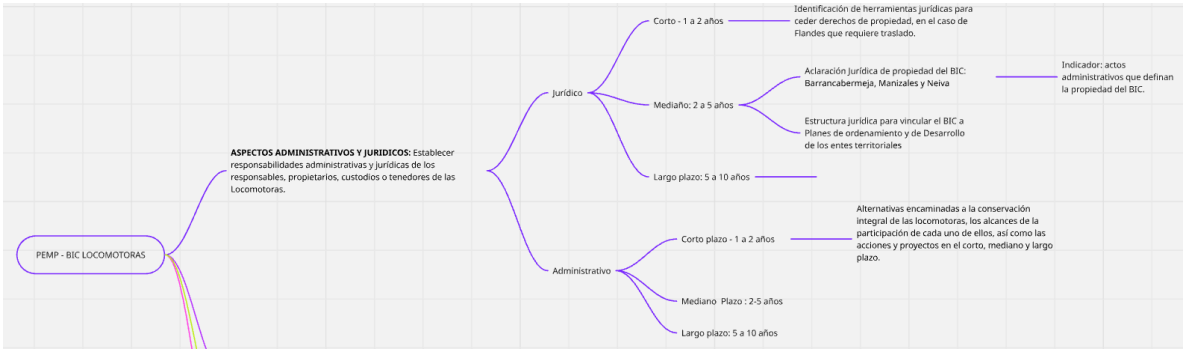
Como punto de partida para el plan de acción, se toman las fichas de proyectos y se elabora un mapa conceptual que relaciona proyectos, acciones con temporalidad y sugiere los indicadores para el seguimiento. de esta manera en esta parte del documento, se presenta el mapa conceptual de la estructura de seguimiento de las acciones propuestas desde la formulación del PEMP.

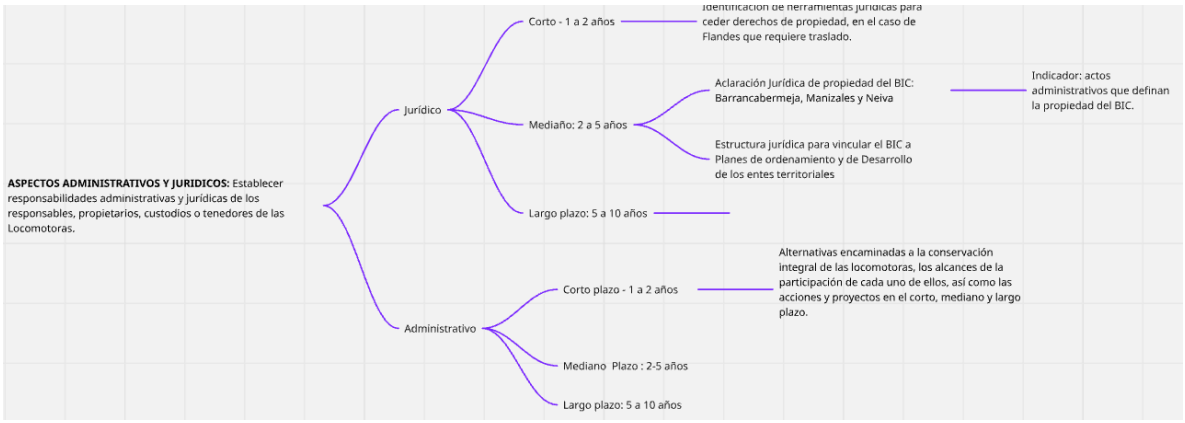
Se anexa el Link para visualizarlo de manera completa.

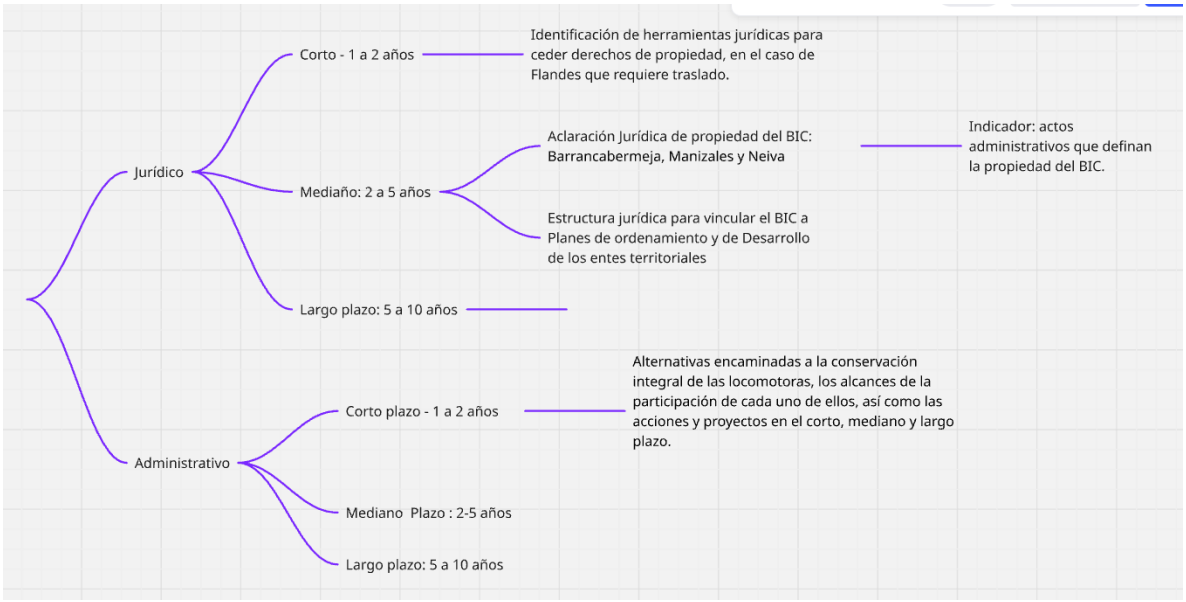
https://miro.com/app/board/uXjVGWpFqx4=/?share_link_id=191915672764

9.1. Aspectos Administrativos y Jurídicos:

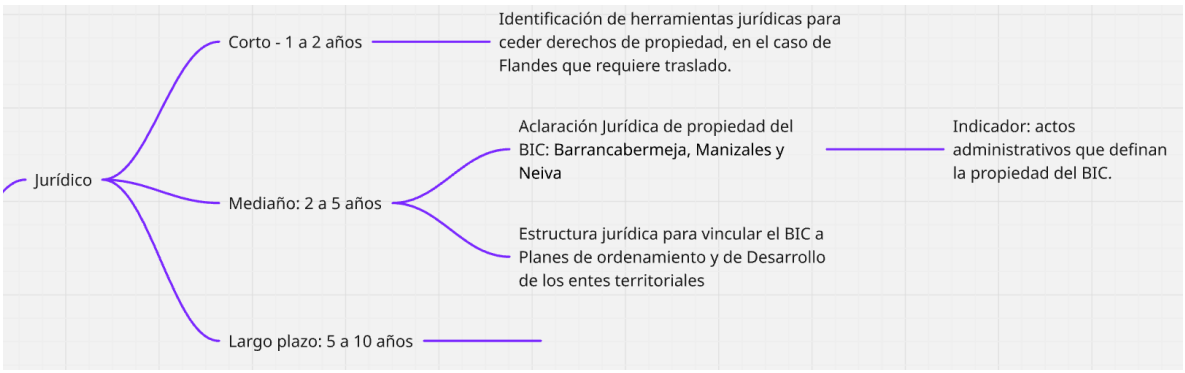
Para iniciar la lectura, se parte de los Aspectos Administrativos y Jurídicos con la línea estratégica que tiene que ver responsabilidades de propietarios, responsables, custodios o tenedores de los BIC. En este caso, se separa lo jurídico de lo administrativo, se señalan los proyectos relacionando su ejecución con tiempos divididos en corto, mediano y largo plazo. Queda Pendiente detallar las acciones y las formas de verificación de su ejecución.

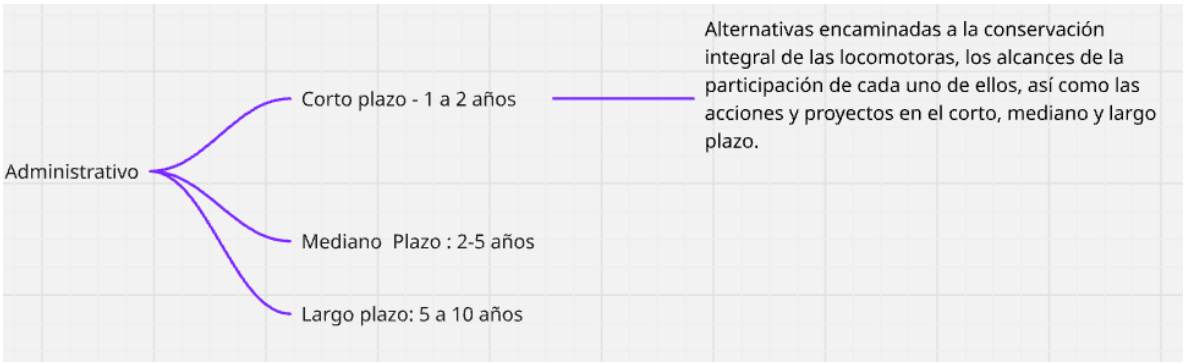






Con respecto a los aspectos jurídicos, en este caso se desglosan las acciones desde el campo jurídico y tendrán que ver con aclarar la propiedad para los casos de las locomotoras de Manizales, Neiva y Barrancabermeja

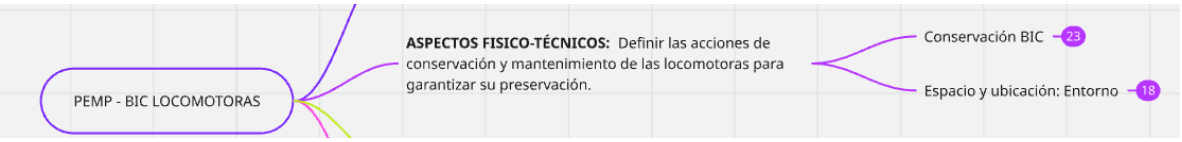




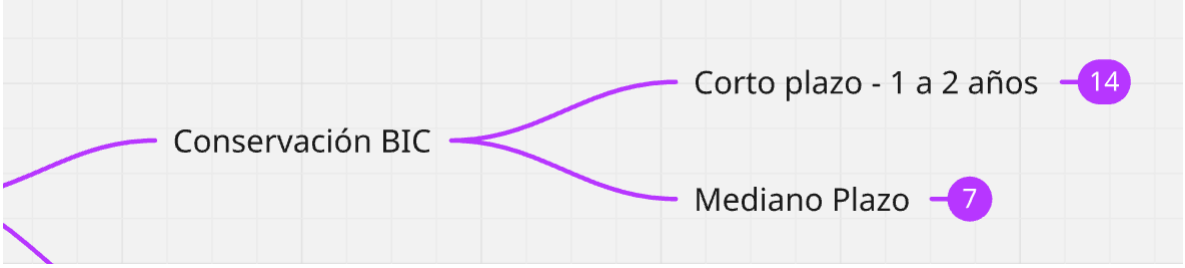
Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

9.2. Aspectos Físico - Técnicos:

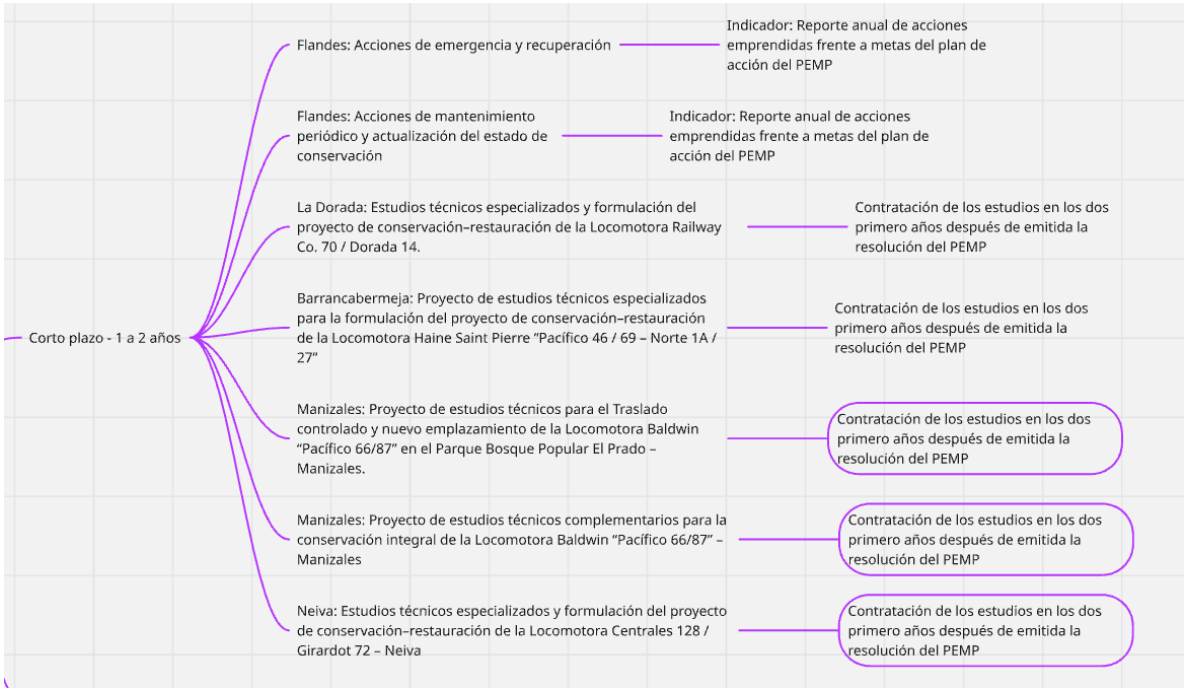
Dentro de la estructura para el seguimiento de los aspectos físico – técnicos, se establecen las dos escalas de intervención: conservación del BIC y manejo del espacio de ubicación.



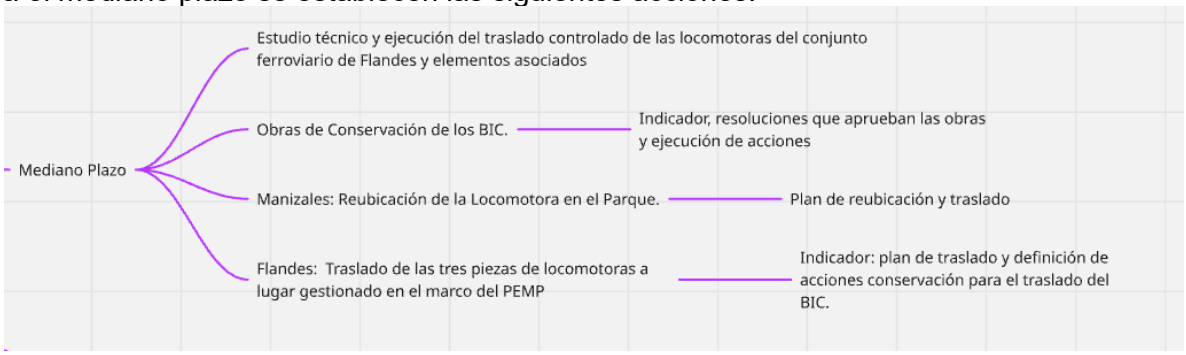
9.2.1. Conservación del BIC



Las acciones de corto plazo se toman para ejecutar los dos primeros años una vez expedida la resolución del PEMP, de esta manera se establecen los indicadores para hacer seguimiento: Pendiente definir en el plan de acción las metas anuales de ejecución para referenciar los datos de resultados de reportes hechos para la construcción del indicador.

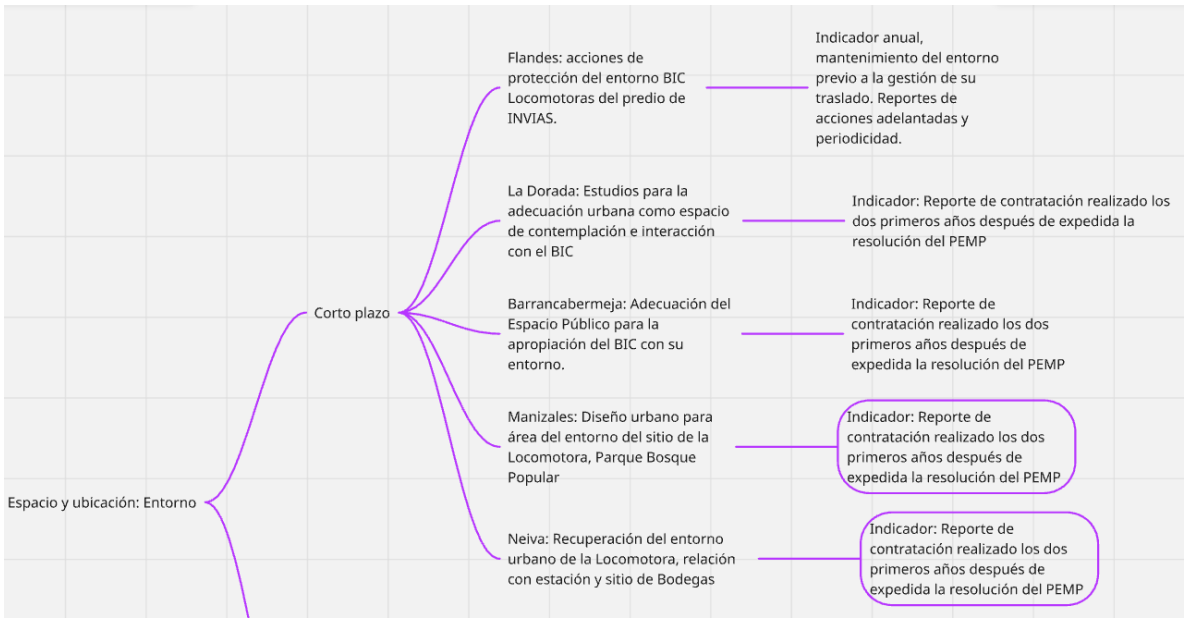


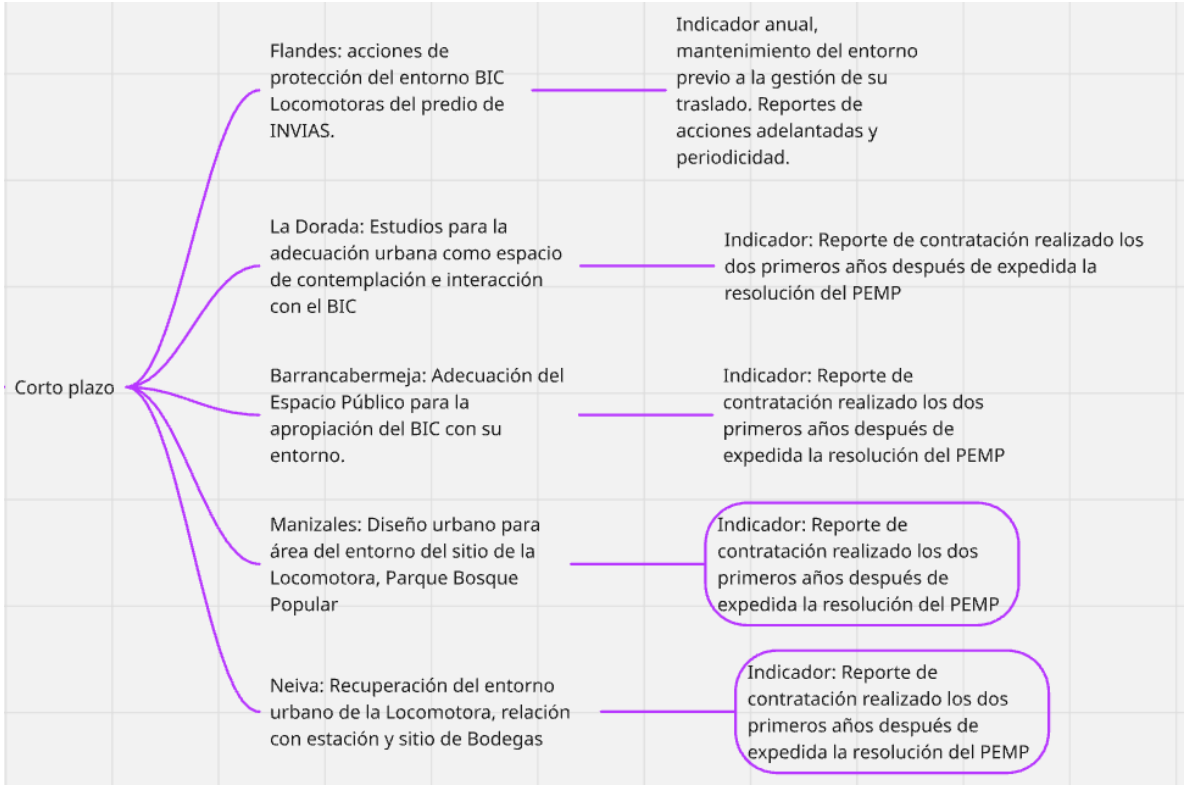
Para el mediano plazo se establecen las siguientes acciones:



9.2.2. Espacio de Ubicación el BIC.

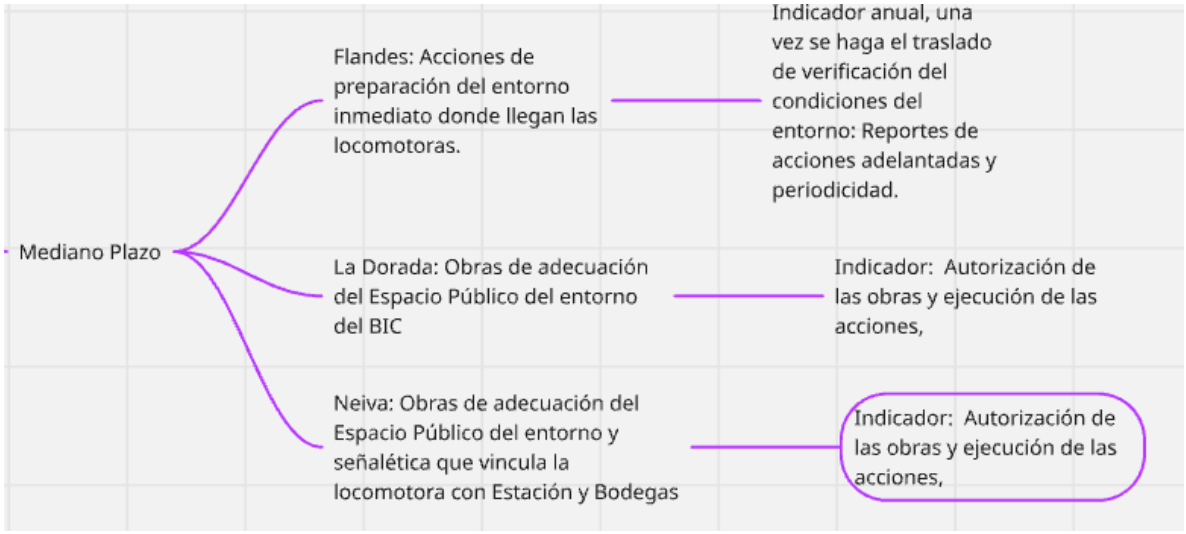
Para el aspecto asociado al espacio de ubicación se definen indicadores para le seguimiento, igualmente está pendiente definir en el plan de acción las metas para hacer comparativos los resultado y definir los porcentajes de avance:





En el mediano plazo se deberán hacer las acciones de seguimiento para las obras de intervención estructuradas en el corto plazo.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*



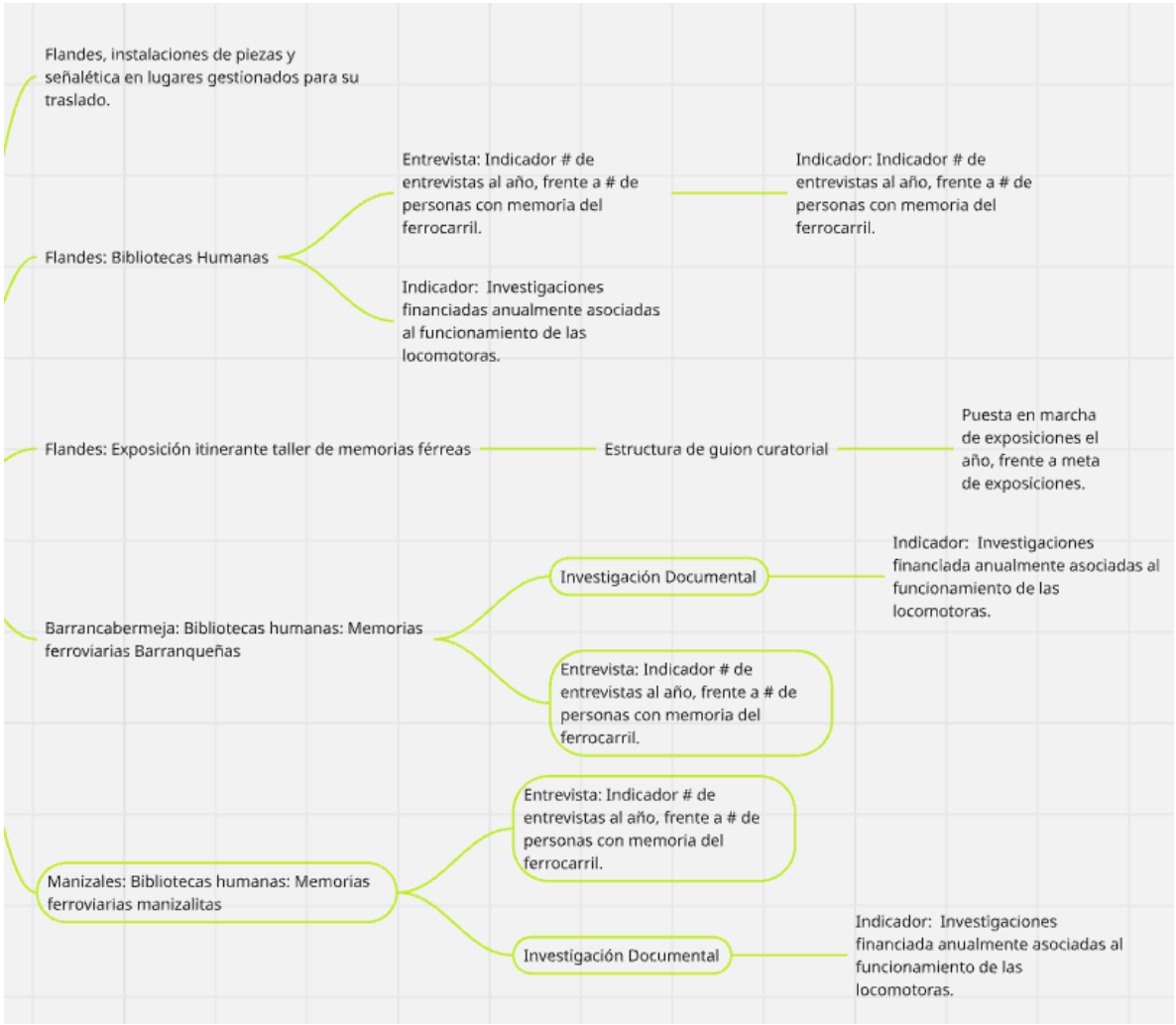
9.3. Aspectos socio-culturales

Por su parte desde los aspectos Socio Culturales, se señalan los programas con sus correspondientes indicadores de ejecución por cada uno de los entes territoriales en donde se localizan los BIC.

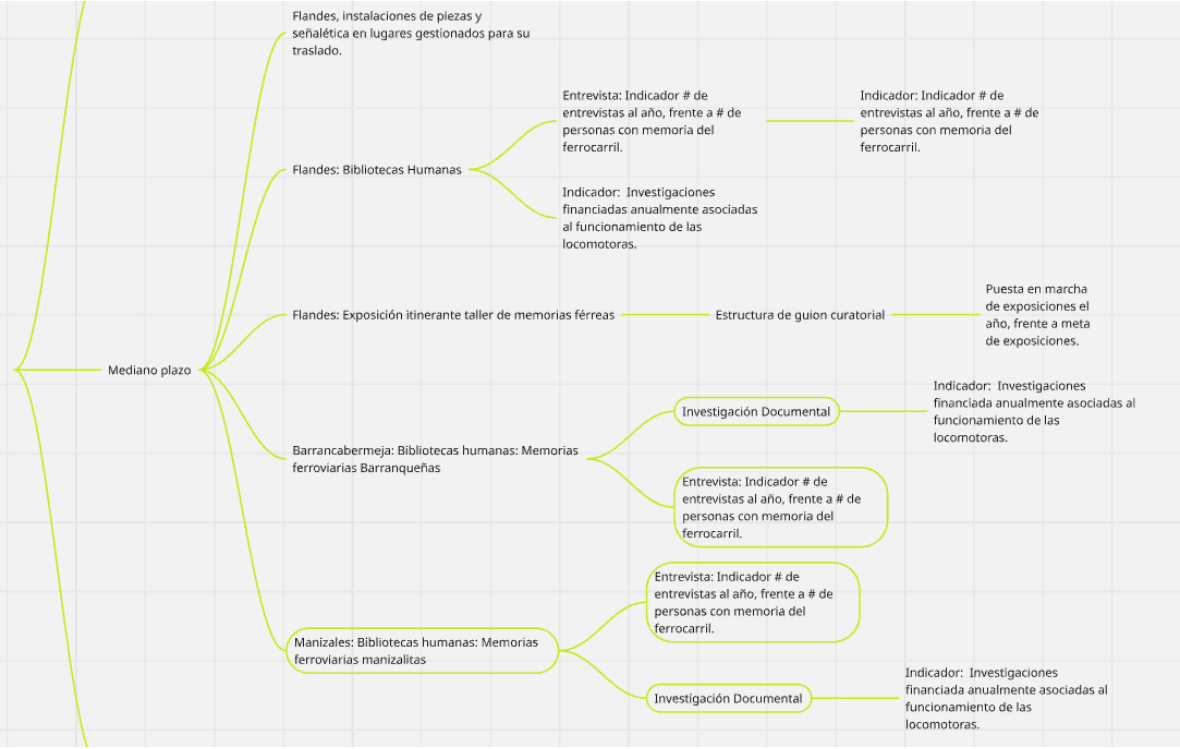


En el mediano plazo se construyen los proyectos con las comunidades que requieren de desarrollos de infraestructuras ya sean físicos o digitales para su mejor apropiación y divulgación. Así mismo, la construcción de rutas o guiones curatoriales en el espacio público se convierten en acciones de mediano y largo plazo porque dependerán de la ejecución de presupuestos de los entes territoriales.

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

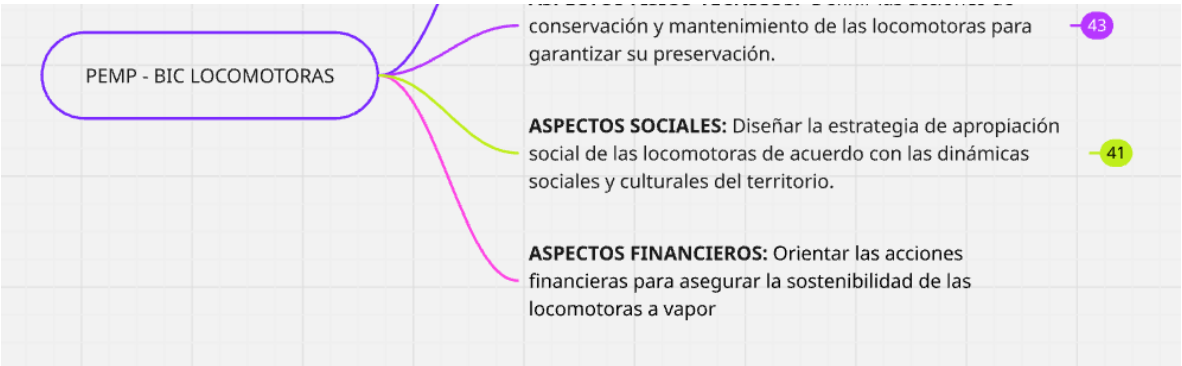


Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*



9.4. Aspectos financieros

Frente a los aspectos financieros, quedan por estructurar los proyectos para concretar la vinculación de los esquemas a los planes de desarrollo para la ejecución presupuestal de recursos de los entes territoriales enfocados directamente con la protección y conservación del BIC.



Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

10. ANEXOS

FASE I ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
1. IDENTIFICACIÓN
1.1. RESEÑA HISTORICA • De los ferrocarriles y las locomotoras a vapor en Colombia • Reseña histórica individual
1.2. DATOS BASICOS DE IDENTIFICACIÓN
1.3. FICHAS DE INVENTARIO
2. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS
2.1. MARCO LEGAL
2.2. TRAYECTORIA Y SITUACIÓN LEGAL - ADMINISTRATIVA
2.3. IDENTIFICACIÓN DE PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS
2.4. MAPA DE ACTORES
3. ASPECTOS FISICO - TECNICOS
3.1. RECONOCIMIENTO PLANIMETRICO GRAFICO Y DESCRIPTIVO DEL LUGAR DE UBICACIÓN
3.1.1. RECONOCIMIENTO PLANIMETRICO
3.1.2. RECONOCIMIENTO GRAFICO
3.1.3. RECONOCIMIENTO DESCRIPTIVO
3.1.4. CONDICIONES SOCIOECONOMICAS Y DE SEGURIDAD
3.1.5. IDENTIFICACIÓN DE LA NORMA URBANA
3.2. ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LAS LOCOMOTORAS
3.2.1. LEVANTAMIENTO DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN • Ficha de identificación y levantamiento de estado de conservación • Documento estado de conservación y diagnostico
3.2.2. LEVANTAMIENTO PLANIMETRICO DE LAS LOCOMOTORAS
3.2.3. LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO DE LAS LOCOMOTORAS
3.3. DIAGNOSTICO DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN Y DEFINICIÓN DE PRIORIZACIÓN DE INTERVENCIÓN CON SUS RESPEVCTIVOS CRITERIOS • Priorización individual • Priorización del conjunto de las locomotoras a vapor
4. VALORACIÓN • Valoración individual • Valoración del conjunto de las locomotoras a vapor
5. DIAGNOSTICO INTEGRAL • Matriz DOFA • Conclusiones del diagnostico
6. DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - DTS
7. CARTILLA RESUMEN
8. MEMORIA DE TRABAJO CON LA COMUNIDAD • Memoria de trabajo con la comunidad • Proceso de socialización por municipio

FASE II. PROPUESTA

1	**ASPECTOS GENERALES DEL PLAN**
2	**ESPACIO DE UBICACIÓN**
	• Espacio de ubicación Fragmentos de Locomotora: ✓ Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”, ✓ Dorada 10 / 11 (American Cooke) ✓ Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre) A las que se suman elementos asociados identificados durante las jornadas de reconocimiento técnico, entre ellos 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora, todos al interior del antiguo taller de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Flandes, Tolima • Espacio de ubicación Locomotora “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14”, ubicada en La Dorada, Caldas • Espacio de ubicación Locomotora “Pacífico 66/87” ubicada en el Parque Bosque Popular El Prado de Manizales, Caldas • Espacio de ubicación Locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27”, ubicada en Barrancabermeja, Santander • Espacio de ubicación Locomotora “Centrales 128 / Girardot 72”, ubicada en Neiva, Huila
3	**NIVELES DE INTERVENCIÓN**
4	**CONDICIONES DE MANEJO**
4,1	**ASPECTOS FÌSICO-TÈCNICOS**
	• Aspectos físico – técnicos Fragmentos de Locomotora: ✓ Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”, ✓ Dorada 10 / 11 (American Cooke) ✓ Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre) A las que se suman elementos asociados identificados durante las jornadas de reconocimiento técnico, entre ellos 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora, todos al interior del antiguo taller de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Flandes, Tolima • Aspectos físico – técnicos Locomotora “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14”, ubicada en La Dorada, Caldas • Aspectos físico – técnicos Locomotora “Pacífico 66/87” ubicada en el Parque Bosque Popular El Prado de Manizales, Caldas • Aspectos físico – técnicos Locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27”, ubicada en Barrancabermeja, Santander • Aspectos físico – técnicos Locomotora “Centrales 128 / Girardot 72”, ubicada en Neiva, Huila
4,2	**ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS**
	• Informe Metodológico de Respaldo Jurídico IMR Jurídico
4.2.1	• Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Manizales • Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Neiva • Condiciones de Manejo Administrativo Locomotoras ubicadas en Flandes • Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en La Dorada

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

	• Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Barrancabermeja
4.2.2	• Fichas de proyectos Fragmentos de Locomotora: ✓ Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”, ✓ Dorada 10 / 11 (American Cooke) ✓ Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre) A las que se suman elementos asociados identificados durante las jornadas de reconocimiento técnico, entre ellos 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora, todos al interior del antiguo taller de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Flandes, Tolima • Fichas de proyectos Locomotora “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14”, ubicada en La Dorada, Caldas • Fichas de proyectos Locomotora “Pacífico 66/87” ubicada en el Parque Bosque Popular El Prado de Manizales, Caldas • Fichas de proyectos Locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27”, ubicada en Barrancabermeja, Santander • Fichas de proyectos Locomotora “Centrales 128 / Girardot 72”, ubicada en Neiva, Huila
4,2,3	• Esquema de financiación para administración, programas y proyectos Fragmentos de Locomotora: ✓ Antioquia 87 “Rojas Pinilla / Aníbal Jaramillo”, ✓ Dorada 10 / 11 (American Cooke) ✓ Norte 1A 7 (Haine Saint Pierre) A las que se suman elementos asociados identificados durante las jornadas de reconocimiento técnico, entre ellos 3 ténders y un fragmento estructural adicional de locomotora, todos al interior del antiguo taller de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en Flandes, Tolima • Esquema de financiación para administración, programas y proyectos Locomotora “Centrales 70. Railway Co.70 / Dorada 14”, ubicada en La Dorada, Caldas • Esquema de financiación para administración, programas y proyectos Locomotora “Pacífico 66/87” ubicada en el Parque Bosque Popular El Prado de Manizales, Caldas • Esquema de financiación para administración, programas y proyectos Locomotora “Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27”, ubicada en Barrancabermeja, Santander • Esquema de financiación para administración, programas y proyectos Locomotora “Centrales 128 / Girardot 72”, ubicada en Neiva, Huila
5	**PLAN DE DIVULGACIÓN**
5,1	• Plan de divulgación • Cartilla de divulgación • Cinco (5) piezas gráficas generales sobre locomotoras a vapor

Arquitecto - Restaurador de bienes muebles
Magister en restauración de monumentos arquitectónicos
Dirección: Carrera 6 No. 11 – 73 Oficina 301
Email: jdejguerrerog@gmail.com *Celular: 3138451987*

	• Siete (7) piezas gráficas específicas, una para cada locomotora
6	**PROPUESTA DE SEGUIMIENTO Y VERIFICACION DEL PEMP**
7	**TRABAJO CON COMUNIDAD**
7,1	• Acciones de socialización en Manizales • Acciones de socialización en Neiva • Acciones de socialización en Flandes • Acciones de socialización en La Dorada • Acciones de socialización en Barrancabermeja
8	**ELABORACIÓN DE DOCUMENTOS**
8,1	Documento Técnico de Soporte
8,2	Resumen ejecutivo PEMP y presentación para socializaciones e instancias de aprobación del PEMP
8,3	Proyecto de resolución
8,4	Cartilla de resumen del PEMP con diagramación
9	**LINEAMIENTOS DE PROTECCIÓN**
9,1	Elaborar lineamientos generales de protección para las locomotoras que cuentan con diagnóstico pero que no forman parte de la fase de formulación del PEMP



Cartilla resumen

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

Culturas

MINISTERIO DE CULTURA
Dirección de Patrimonio
www.mincultura.gov.co
República de Colombia

MARIANA GARCÉS CÓRDOBA
Ministra de Cultura

ZULIA MENA GARCÍA
Viceministra

ENZO RAFAEL ARIZA AYALA
Secretario General

ALBERTO ESCOVAR WILSON-WHITE
Director de Patrimonio

EUGENIA SERPA ISAZA
Coordinadora del Grupo de Bienes Culturales Muebles

FOTOGRAFÍA
Ministerio de Cultura

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
1ra edición:
Unloft

© MINISTERIO DE CULTURA
Primera edición, 2026

Arq. Restaurador Juan de Jesús Guerrero Gómez
Director de consultoría

Arq. Restaurador Lina Constanza Beltrán
Coordinadora

Arq. David Burbano Gonzalez
Asesor urbano

Restauradora Claudia Milena Leiva Pinzón
Restauradora de bienes muebles

Ing. Ricardo Hernández
Asesor en patrimonio industrial

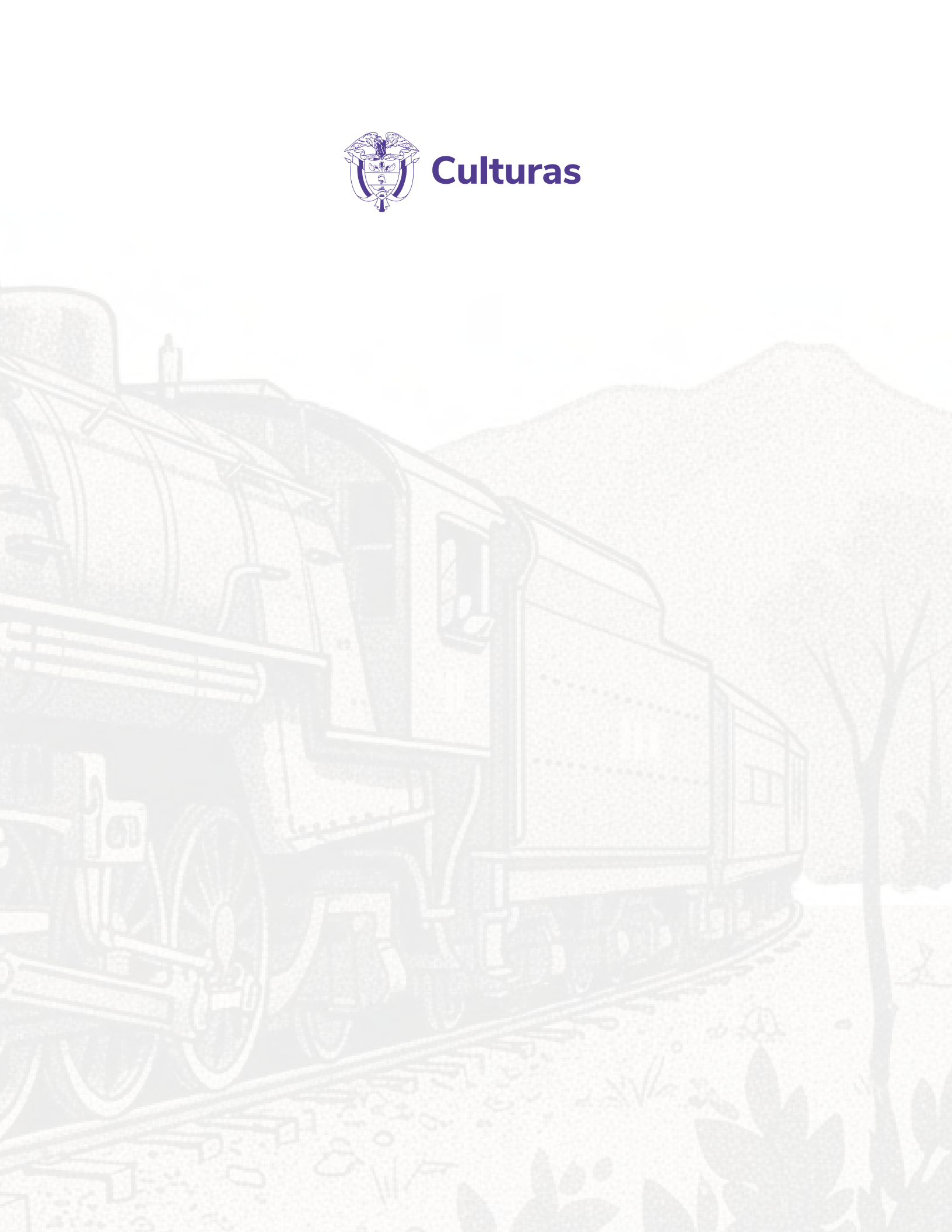
Dr. Oscar Márquez Buitrago
Asesor jurídico

Karen Tatiana Moreno
Asesora social

Paola Bolívar
Asesora Comunicación

Material impreso de distribución gratuita con fines didácticos y culturales. Queda estrictamente prohibida su reproducción total, parcial con ánimo de lucro, por cualquier sistema o método electrónico, sin la autorización expresa para ello.

Culturas



NUESTRO TESORO DE VAPOR

Presentación:

El presente Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) se formula como un instrumento integral de planeación y gestión orientado a la conservación, protección y uso adecuado de las locomotoras a vapor, reconocidas como bienes de interés cultural por su significativo valor histórico, tecnológico y simbólico. Estas piezas representan un legado fundamental del desarrollo industrial y ferroviario, por lo que su preservación resulta esencial para mantener viva la memoria colectiva y fortalecer la identidad cultural.

Este documento surge ante la necesidad de mitigar los riesgos de deterioro, pérdida y desarticulación de este patrimonio, estableciendo lineamientos claros que permitan garantizar su sostenibilidad en el tiempo. En este sentido, el PEMP se enmarca dentro de lo dispuesto por la Ley General de Cultura como un instrumento clave para la protección del patrimonio cultural, definiendo acciones estratégicas a corto, mediano y largo plazo que aseguren su adecuada conservación y aprovechamiento social.

De esta manera, se plantea una propuesta que no solo prioriza la protección física de las locomotoras, sino también su activación como elementos dinámicos dentro del territorio, promoviendo su valoración, apropiación y uso responsable por parte de la comunidad y las instituciones involucradas.

CONTEXTO

Las transformaciones e innovaciones generados por los procesos de industrialización de la segunda mitad del siglo XIX en Colombia han dejado huella en máquinas, edificios y trazados urbanos visibles en la actualidad. La manufactura de productos y la producción agrícola, requirieron rutas de comercio e intercambio aprovechando los ríos y caminos reales que fortalecieron poblaciones; con el desarrollo del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, se impulsaron nuevas dinámicas para una población cada vez más urbana con ideas modernizadoras en un país con desequilibrios sociales y actos de violencia que generaron cambios físicos en el territorio en donde se consolidó el desarrollo urbano y de comunicaciones.

En este orden de ideas, el rescate de las huellas de los antiguos ferrocarriles como parte de la historia de los sistemas de transporte de la Nación, integra las antiguas locomotoras a vapor dentro del conjunto de bienes muebles con valor histórico, tecnológico y documental. Las locomotoras son reflejo del patrimonio industrial del país del siglo XIX y principios del



siglo XX, testimonio de la estrategia de los Gobiernos Nacionales de la época para conectar los puertos de ingreso de mercancía (Atlántico y Pacífico) con el centro del país. Es por esta razón que las 59 locomotoras inventariadas por el Ing. Gustavo Arias de Greiff fueron declaradas Bienes de Interés Cultural de Carácter Nacional por la Resolución 0791 del 31 de julio de 1998, expedida por el Ministerio de Cultura.

A partir de la fase de diagnóstico del plan especial de manejo y protección para 12 locomotoras a vapor, contratado por Minculturas y ejecutado por el consorcio NVP se reconoce que del conjunto hay un alto porcentaje que no cuenta con la documentación que permita establecer la relación jurídica en materia de tenencia, custodia o propiedad, condición que complica concretar un marco de obligaciones para su protección y conservación, lo que conlleva a un deterioro significativo; una parte de ellas han sido incluidas en iniciativas de protección formuladas por el interés de grupos o gestores que buscan recuperar parte de la memoria industrial de los ferrocarriles; en otros casos, han sido adquiridas para desarrollar alternativas de uso siendo transformadas y modificadas en su materialidad.

Sin duda alguna, las locomotoras y otra serie de bienes asociados a la presencia del ferrocarril constituyen importantes referentes urbanos que en su conjunto no solo permiten plantear alternativas dirigidas a su recuperación y salvaguarda, sino constituir vestigios y testimonios importantes para explicar procesos sociales, culturales, económicos y tecnológicos de los espacios donde estos discurrieron. Se entiende entonces la relevancia que los mismos representan en los procesos de recuperación de la memoria colectiva de las comunidades, que les permita así mismo activar dinámicas de memoria, reconocimiento y arraigo.

DESCRIPCIÓN DE LAS LOCOMOTORAS

Índice:

DOCERUEDAS

CONTEXTO HISTÓRICO

Las locomotoras conocidas como “Doceruedas” o “Standard Colombia” representan uno de los momentos más importantes del desarrollo ferroviario nacional. Llegaron al país entre las décadas de 1920 y 1930, como parte del esfuerzo del Estado por modernizar la movilidad tras la indemnización por la pérdida de Panamá.

Permitieron unir regiones aisladas, transportar café, carga general y pasajeros, y adaptarse a terrenos difíciles gracias a su diseño especializado.

Las locomotoras de Carga Pesada surgieron para responder a una necesidad clara del sistema ferroviario colombiano: mover grandes volúmenes de mercancía en regiones de terrenos complejos, como el Magdalena Medio y la zona central del país. Desde la década de 1920, estas máquinas robustas se convirtieron en la columna vertebral del transporte masivo, apoyando el comercio nacional mediante la movilización de café, madera, combustibles, alimentos y mercancías diversas.

Su llegada marcó una etapa de modernización, con locomotoras diseñadas específicamente para responder a pendientes, curvas cerradas y largas distancias de operación.

DISEÑO Y AUTORÍA

Diseñadas por el ingeniero P. C. Dewhurst, estas locomotoras se optimizaron especialmente para la topografía colombiana: curvas cerradas, pendientes pronunciadas y climas húmedos.

Su diseño se hizo famoso bajo el nombre “Standard Colombia”, caracterizado por su robustez, versatilidad y potencia.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES

- Locomotora de vapor de gran potencia.
- Conjunto de 12 ruedas acopladas para estabilidad y adherencia (“Doceruedas”).
- Ténder adicional para carbón y agua.
- Caldera de gran capacidad para altas presiones de vapor.
- Ingeniería adaptada a suelos inestables como montañas andinas.
- Configuración de ruedas: 4-8-0 (“Doceruedas”)
- Tracción: 8 ruedas motrices diseñadas para máxima adherencia
- Estabilidad: 4 ruedas delanteras guía que aportan control en curvas
- Energía: Carbón y agua (con ténder en su configuración original)
- Gran potencia para arrastrar trenes largos, Buen desempeño en pendientes prolongada y Alta resistencia estructural

FABRICANTES PRINCIPALES

1.4.1. Haine Saint Pierre

Fabricó locomotoras como la Pacifico 46/69 – Norte 1a/27, número de fábrica 1554. Fueron parte del lote adquirido tras la compensación por Panamá, enviadas inicialmente al Ferrocarril del Pacífico.

1.4.2. Baldwin Locomotive Works

Produjo en 1928 veinte locomotoras para el Ferrocarril del Pacífico, entre ellas la Pacífico 66/87. Fue uno de los lotes más grandes adquiridos por Colombia en toda su historia ferroviaria.

3.4.1. Railway Co. / Hawthorn Leslie (Reino Unido)

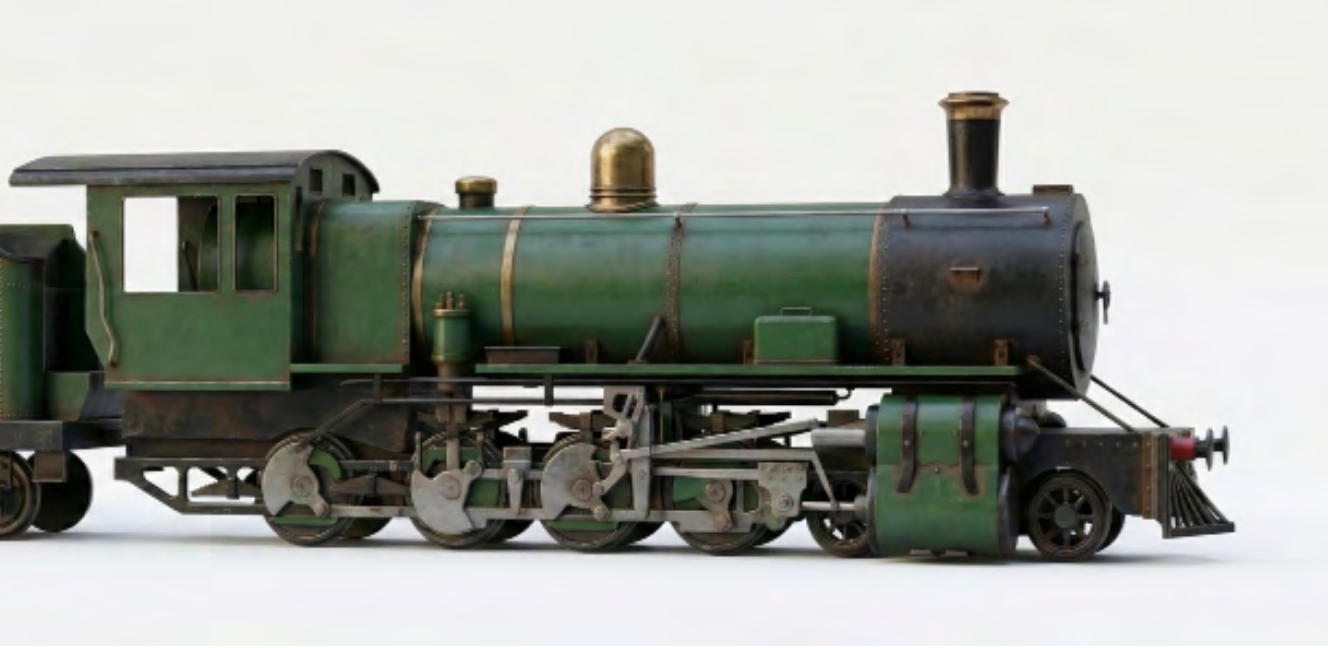
La locomotora ejemplar de este grupo fue construida por Hawthorn Leslie, empresa británica reconocida por su ingeniería ferroviaria de alto estándar. Su producción incluía máquinas sólidas, confiables y adaptadas a los retos de países con topografías exigentes, como Colombia.

FUNCIONES Y USOS EN COLOMBIA

- Transporte de café, ganado y carga general.
- Movilización de pasajeros entre zonas rurales y ciudades.
- Integración regional y apoyo a la economía cafetera.
- Participación en proyectos nacionales de unificación territorial.
- Posteriormente, conversión en monumentos urbanos y piezas patrimoniales.

- **Pesadas:**
- Las locomotoras de carga pesada como la Centrales 70 operaron principalmente en:
  - La División Centrales de Ferrocarriles Nacionales
  - Rutas del Magdalena Medio, esenciales para la conexión norte–centro
  - Transporte de mercancía de alto volumen y peso
  - Operaciones de maniobra en talleres y patios durante la transición al sistema diésel en los años 50
  - Su desempeño fue clave para dinamizar la economía regional y nacional, permitiendo que grandes cargas llegaran a puertos, centros urbanos y zonas de producción.







PACÍFICO 46 / 69 – NORTE 1A / 27

Barrancabermeja, Santander

Ubicación actual: Avenida 36 – Avenida Ferrocarril, Cra. 33 con Calle 50, frente a la antigua estación.

Diseño: “Standard Colombia” – “Doceruedas”

Diseño y autoría: Ing. P. C. Dewhurst

Fabricante: Haine Saint Pierre

Número de fábrica: 1554

SÍMBOLO DE DESARROLLO NACIONAL

Parte de la modernización tras la indemnización por Panamá Integró regiones aisladas. Impulsó comercio, movilidad y unidad territorial. Ingeniería hecha para Colombia

Diseño adaptado a curvas, pendientes extremas y suelos montañosos. Representa innovación y modernización ferroviaria del siglo XX. Un monumento con significado

Su monumentalización:

Representa resiliencia comunitaria. Simboliza orgullo e identidad urbana. Se convirtió en referente espacial y afectivo de Barrancabermeja.

VALOR PATRIMONIAL Y CULTURAL

Memoria histórica

Exferroviarios recuerdan sonidos, rutas y labores asociadas al tren. Habitantes mayores evocan el vapor, el silbato y la llegada del tren.

Apropiación urbana actual

Aun con deterioro en su entorno, sigue siendo punto de encuentro. Es un recordatorio vivo del pasado ferroviario y del valor del patrimonio.

TRAYECTORIA Y REASIGNACIONES

Esta locomotora operó en varias regiones del país, siendo reasignada múltiples veces según necesidades operativas de los Ferrocarriles Nacionales:

Ferrocarril del Norte No. 27

Ferrocarril del Pacífico No. 46

Línea Nacederos–Armenia No. 3

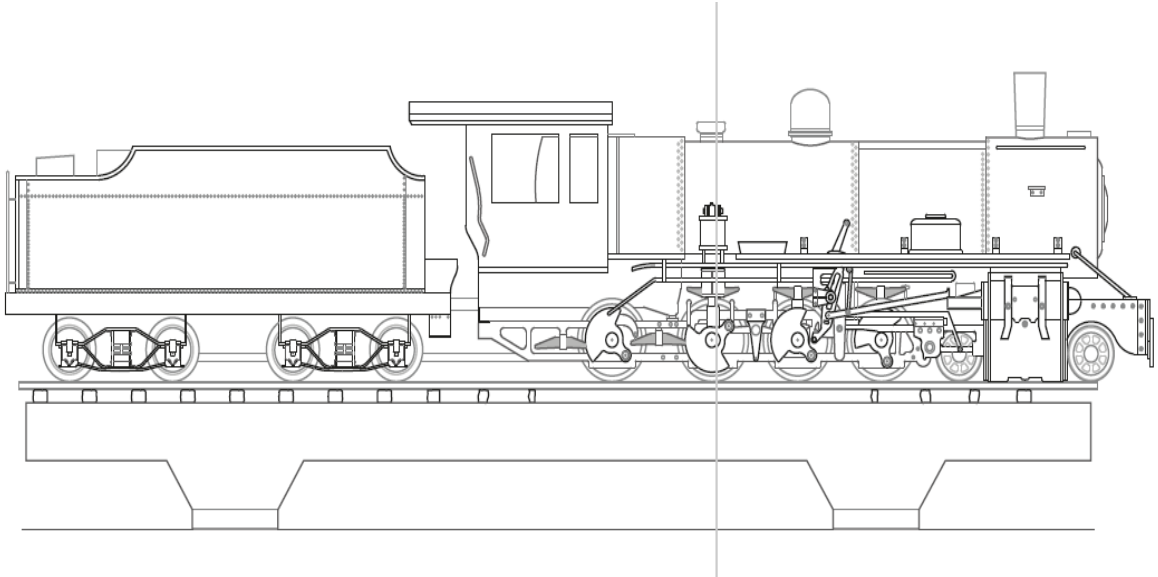
Ferrocarril Girardot–Tolima–Huila No. 39

Regreso al Pacífico (1948) No. 69

ANATOMÍA DEL VAPOR: CÓMO FUNCIONA

La locomotora opera como un sistema vivo:

- Caldera – el corazón: convierte agua en vapor.
- Vapor – los pulmones: genera presión.
- Pistones – los músculos: transforman presión en movimiento.
- Ruedas – las piernas: trasladan la máquina por los rieles.
- Adaptada a la topografía colombiana: poderosa, resistente y capaz de subir cordilleras.





PACÍFICO 46 / 69 – NORTE 1A / 27



Manizales, Caldas

Ubicación actual: Parque Bosque Popular El Prado

Fabricante: Baldwin Locomotive Works (EE.UU.)

Año: 1928

Adquisición: parte de un lote de 20 locomotoras para el Ferrocarril del Pacífico.

Diseño: Ing. P. C. Dewhurst – “Standard Colombia”.

VALOR HISTÓRICO Y TERRITORIAL

- Testigo del auge ferroviario durante la primera mitad del siglo XX.
- Parte de una de las compras más grandes de locomotoras en Colombia.
- Fundamental para transportar café, pasajeros y carga entre el Pacífico y el Eje Cafetero.
- Protagonista del episodio histórico de 1959 en Pereira, cuando los habitantes retiraron la vía férrea dejando aislada la locomotora.
- Llegó al Parque Bosque Popular El Prado tras procesos urbanos de los años setenta.
- Conserva ténder original y elementos que permiten reconstruir su diseño completo.
- Representa estética industrial del siglo XX: funcionalidad, robustez y fuerza mecánica

TESTIMONIOS Y APROPIACIÓN COMUNITARIA

- Ícono querido de Manizales y del Parque El Prado.
- Genera recuerdos del tren entre generaciones mayores.
- Hoy es un punto de encuentro cultural y recreativo.
- A pesar del deterioro, la ciudadanía reconoce la necesidad de conservarla.
- Refleja identidad regional y memoria del transporte ferroviario.

TRAYECTORIA Y REASIGNACIONES

Esta locomotora operó en varias regiones del país, siendo reasignada múltiples veces según necesidades operativas de los Ferrocarriles Nacionales:

Ferrocarril del Norte No. 27

Ferrocarril del Pacífico No. 46

Línea Nacederos–Armenia No. 3

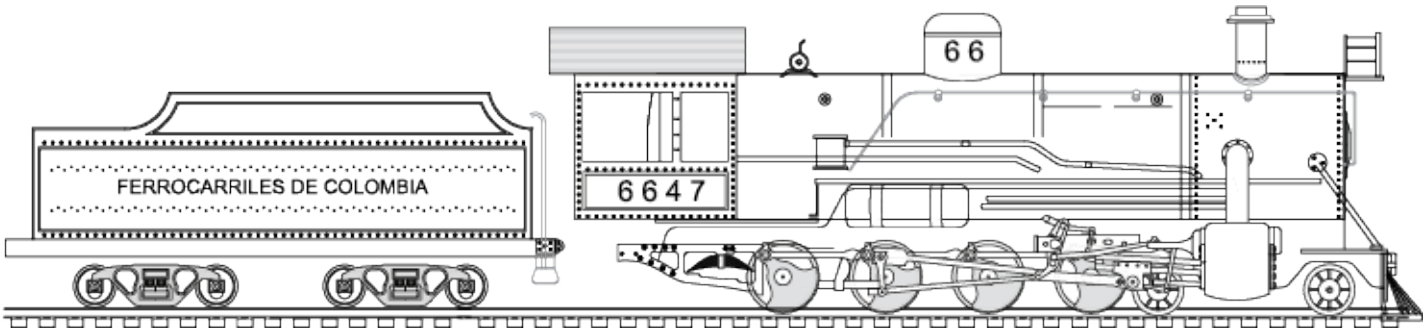
Ferrocarril Girardot–Tolima–Huila No. 39

Regreso al Pacífico (1948) No. 69

ANATOMÍA DEL VAPOR: CÓMO FUNCIONA

La locomotora opera como un sistema vivo:

- Caldera – el corazón: convierte agua en vapor.
- Vapor – los pulmones: genera presión.
- Pistones – los músculos: transforman presión en movimiento.
- Ruedas – las piernas: trasladan la máquina por los rieles.
- Adaptada a la topografía colombiana: poderosa, resistente y capaz de subir cordilleras.







CENTRALES 70 – RAILWAY CO. 70 / DORADA 14

La Dorada, Caldas

Ubicación actual: Calle 10 entre carreras 2 y 3 (junto a la Casa del Jefe de Estación)

Fabricante: Hawthorn Leslie (Reino Unido)

Ingeniero: P. C. Dewhurst

Configuración: 4-8-0 “Doceruedas / Standard Colombia”

VALOR HISTÓRICO Y TERRITORIAL

- Representa la ingeniería ferroviaria del siglo XX adaptada a Colombia
- Ejemplo de transición del vapor al diésel
- Vinculada al proceso histórico de liquidación de Ferrocarriles Nacionales en 1992
- Una de las pocas locomotoras preservadas gracias a la gestión comunitaria (Cámara de Comercio de La Dorada)
- Su ubicación junto a la Casa del Jefe de Estación refuerza el vínculo entre operación ferroviaria y vida cotidiana
- Testigo del papel de La Dorada como nodo clave del comercio nacional durante décadas

TESTIMONIOS Y APROPIACIÓN COMUNITARIA

- Punto de referencia emocional e identitario para la comunidad
- Se integra en recorridos educativos, actividades culturales y memoria local
- Personas mayores la reconocen como símbolo de tiempos en que el tren era el corazón económico del municipio
- Para los jóvenes funciona como herramienta pedagógica de historia y tecnología
- A pesar de retos de conservación, la comunidad la considera un patrimonio esencial del territorio.

INTEGRIDAD FÍSICA:

Mantiene componentes principales.

Faltantes en cabina (llaves, mandos, campana), ténder y zona alta del cañón.

Ténder original conservado (uno de los pocos en el país).

Estado actual:

Corrosión localizada.

Suciedad acumulada en cavidades y rodamientos.

Grafitis de varios tamaños (uno grande en lateral izquierdo).

Intervenciones previas:

Laminado restituido en ténder.

Piso reemplazado en cabina.

ANATOMÍA DEL VAPOR: FUNCIONAMIENTO

Componentes principales:

Caldera: produce vapor mediante combustión de carbón.

Cilindros: contienen los pistones que el vapor empuja.

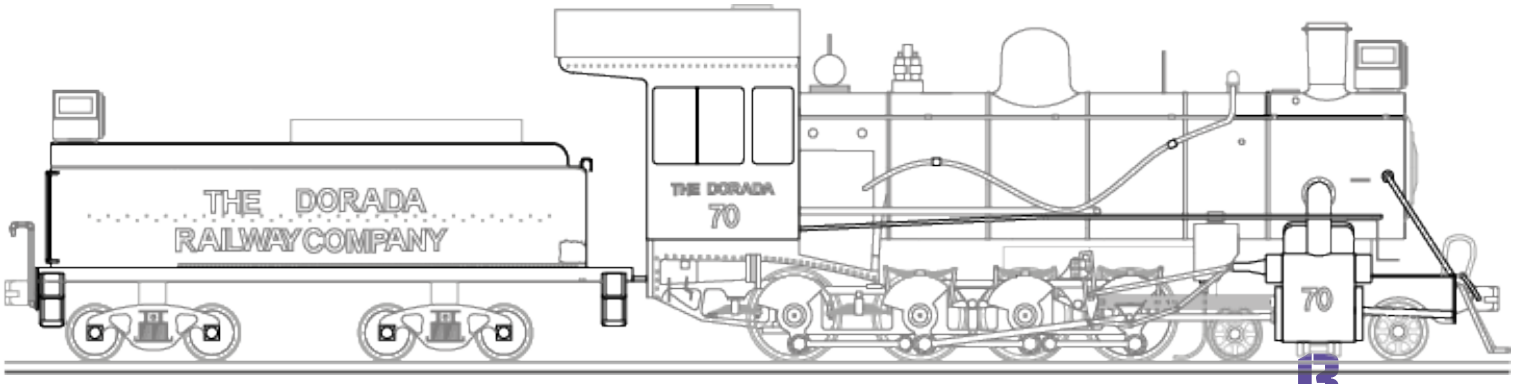
Bielas: transmiten el movimiento a las ruedas.

Ruedas “doceruedas”: permiten tracción y estabilidad en montaña.

Ténder: transporta agua y carbón.

Chimenea: expulsa humo y vapor.

El diseño Dewhurst permitió operar con eficiencia en climas húmedos, curvas cerradas y pendientes del Eje Cafetero.



FUERZA DE MONTAÑA

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES

Tipo: Locomotora a vapor de mediados del siglo XX.

Modelo: Tipo “Montaña”.

Sistema de funcionamiento:

Caldera para generar vapor a alta presión.

Domo de vapor para acumular vapor seco.

Cilindros y pistones que transforman el vapor en movimiento mecánico.

Bielas y ruedas motrices de gran tamaño para mejorar arrastre.

Chimenea para expulsar humo y gases.

Ténder auxiliar para carbón y agua.

Operación: Ideal para transportar carga y pasajeros en trayectos regionales.

CONTEXTO HISTÓRICO

La locomotora Centrales 128 / Girardot 72 fue adquirida en 1948 como parte del proceso de modernización del sistema ferroviario colombiano. Inicialmente perteneció a los Ferrocarriles Centrales y operó en la línea Girardot–Tolima–Huila, una conexión clave para integrar al sur del Tolima y al Huila con el centro del país.

En 1951, tras la integración del Ferrocarril Central de Girardot-Tolima-Huila con el Ferrocarril Central del Norte, la máquina pasó a la División Centrales y fue renumerada como Centrales 128 en 1953, reflejando la reorganización nacional del sistema ferroviario.

Durante la década de los 90, la locomotora siguió registrada en inventarios oficiales, demostrando su relevancia histórica a pesar del cierre progresivo de la red férrea.

DISEÑO Y AUTORÍA

La locomotora fue diseñada por el ingeniero P. C. Dewhurst, creador del modelo conocido como “Montaña”, una tipología concebida para enfrentar rutas con pendientes fuertes y topografía compleja.

Su estructura combinaba potencia, estabilidad y capacidad para operar largas distancias en terrenos desafiantes, haciéndola especialmente adecuada para el corredor Girardot–Tolima–Huila.

FABRICANTES PRINCIPALES

El fabricante principal para este ejemplar fue Porter Bell & Co. (Estados Unidos), compañía que surtió a Colombia con siete locomotoras del mismo modelo.

2.4.1. Porter Bell & Co.

Fabricante estadounidense especializado en locomotoras industriales y de montaña. En los años 40 suministró a Ferrocarriles Nacionales siete locomotoras tipo Montaña.

Dos de ellas, incluida la Girardot 72, fueron destinadas al corredor Girardot–Tolima–Huila. Las otras cinco operaron en las líneas Norte Segunda y Noreste.

FUNCIONES Y USOS EN COLOMBIA

Operó inicialmente en la línea férrea Girardot – Tolima – Huila, transportando carga y pasajeros en una región con poca infraestructura vial.

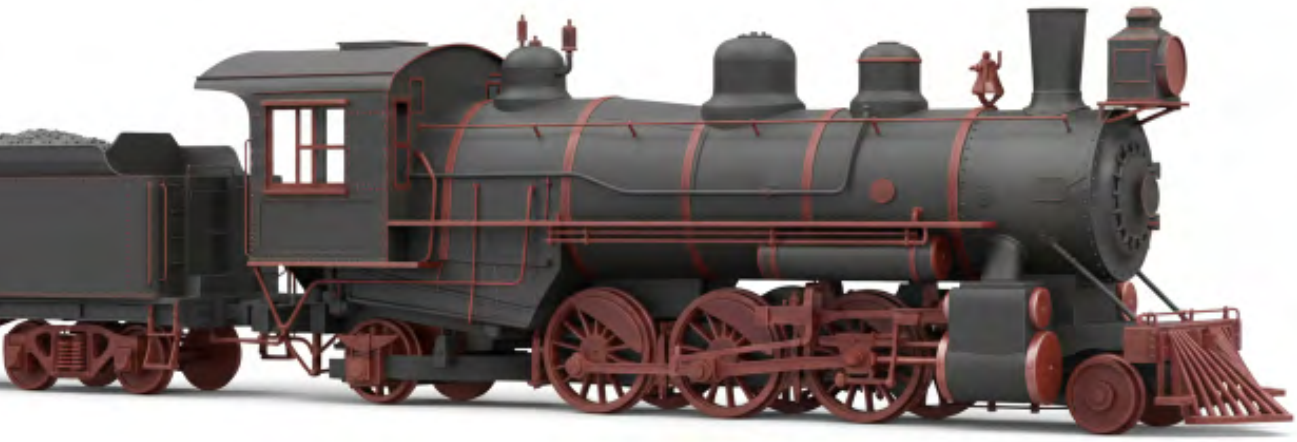
Posteriormente pasó a la División Centrales, manteniendo un rol estratégico en la conexión del centro con el sur del país.

Se convirtió en un testigo del proceso de reorganización ferroviaria entre 1951 y 1953.

Fue utilizada hasta las últimas décadas del sistema férreo nacional, quedando registrada en inventarios de 1992 y 1993.

EJEMPLOS REPRESENTATIVOS:







CENTRALES 128 / GIRARDOT 72

Neiva, Huila

Locomotora Centrales 128 / Girardot 72

Fabricante: Porter Bell & Co.

Ubicación: Estación de Ferrocarril de Neiva, Carrera 16 con Calle 7.

VALOR HISTÓRICO Y TERRITORIAL

Fue parte del grupo de siete locomotoras Porter & Bell compradas para modernizar la red ferroviaria en los años 40.

Refleja las transformaciones del sistema ferroviario colombiano a través de sus cambios de numeración y adscripción.

Su permanencia en inventarios oficiales incluso tras el cierre de vías férreas evidencia su importancia patrimonial.

Recomendación expresa de conservación por Gustavo Arias de Greiff, referente nacional en historia ferroviaria.

Su traslado a Neiva (2005) implicó un complejo proceso de desensamble, transporte y reensamblaje, apoyado por el sector petrolero.

Contribuye al valor cultural y estético de la Estación del Ferrocarril de Neiva, hoy referente de memoria local.

Representa un símbolo del desarrollo regional y del auge ferroviario que integró al Huila con el centro del país.

TESTIMONIOS Y APROPIACIÓN COMUNITARIA

Actualmente es un punto de referencia dentro del espacio público de la estación restaurada.

Participa en actividades educativas, recorridos culturales y procesos de memoria local.

Para la comunidad huilense, simboliza el pasado ferroviario que impulsó el desarrollo económico regional.

FICHA TÉCNICA GENERAL

Nombre / Numeraciones históricas:

Girardot Nº 72 (Ferrocarriles Centrales)

Centrales Nº 128 (tras reorganización de 1953)

Fabricante: Porter & Bell Co., Estados Unidos.

Modelo / Tipo: Locomotora tipo “Montaña”, diseñada por el ingeniero P. C. Dewhurst para adaptarse a topografías complejas.

Fecha estimada de adquisición: 1948.

Líneas en las que operó:

Conexión Girardot – Tolima – Huila

Posteriormente parte de la División Centrales

Declaratoria: Bien de Interés Cultural de la Nación (1998).

Estado actual: Exhibida en la Estación del Ferrocarril de Neiva; trasladada y reensamblada en 2005.

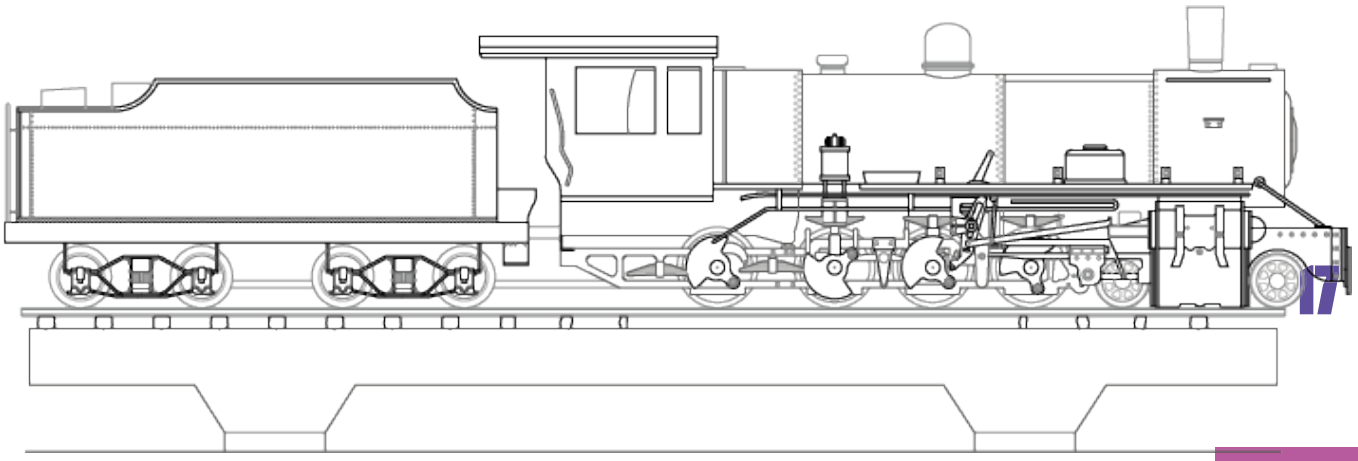
NOTAS HISTÓRICAS ADICIONALES:

Una de las siete Porter & Bell adquiridas en los años 40 para modernizar el sistema ferroviario nacional.

Su numeración cambió durante procesos de integración de redes ferroviarias.

Registrada en inventarios de 1992 y 1993; recomendada para conservación por Gustavo Arias de Greiff (1997).

Adquirida por el municipio de Neiva entre 2001–2003; traslado ejecutado en 2005 con apoyo de la industria petrolera.







ANTIOQUIA 87 “ROJAS PINILLA” / “ANÍBAL JARAMILLO”

Flandes, Tolima

Fabricante: Henschel

Ubicación: Taller de Ferrocarriles de Flandes

VALOR HISTÓRICO Y TERRITORIAL

- Última compra de vapor en Antioquia: cierre de una era tecnológica.
- Marca la transición del vapor al diésel durante la modernización ferroviaria.
- Representa la absorción del Ferrocarril de Antioquia por Ferrocarriles Nacionales.
- Doble nombre: une política nacional (Rojas Pinilla) con memoria laboral (Aníbal Jaramillo).
- Su permanencia en Flandes fortalece la lectura del patrimonio industrial nacional.

TESTIMONIOS Y APROPIACIÓN COMUNITARIA

Ferroviarios mayores la recuerdan como una máquina fuerte y estable.

El nombre “Aníbal Jaramillo” genera cercanía, pues honra a un trabajador.

En Flandes es referencia para estudiantes, investigadores y visitantes.

Inspira orgullo, memoria y reflexiones sobre la preservación del patrimonio ferroviario.

VALOR PATRIMONIAL Y CULTURAL

Es una de las siete locomotoras Porter Bell adquiridas en los años 40, y una de las dos que operaron en la línea Girardot–Tolima–Huila.

Fue incluida en inventarios especiales por Gustavo Arias de Greiff, quien recomendó su conservación por su alto valor histórico.

Declarada BIC Nacional en 1998.

Representa el vínculo regional con el desarrollo ferroviario y la memoria del transporte a vapor.

Su presencia fortalece el valor simbólico y estético de la Estación del Ferrocarril de Neiva, hoy espacio cultural.

La ciudadanía la reconoce como un hito urbano y un punto de identidad, articulado a recorridos, actividades educativas y procesos comunitarios.

NOMBRES HISTÓRICOS:

Antioquia 87

“Rojas Pinilla”

“Aníbal Jaramillo”

Fabricante: Henschel & Sohn (Alemania)

Año de adquisición: 1955

Comprador original: Ferrocarril de Antioquia

Contexto institucional: Última locomotora de vapor adquirida por el Ferrocarril de Antioquia antes de su integración a Ferrocarriles Nacionales (1954).

Valor simbólico: Representa simultáneamente la política nacional y la memoria del oficio ferroviario.

ANATOMÍA DEL VAPOR: ¿CÓMO FUNCIONA?

Caldera: Genera vapor a presión mediante combustión de carbón.

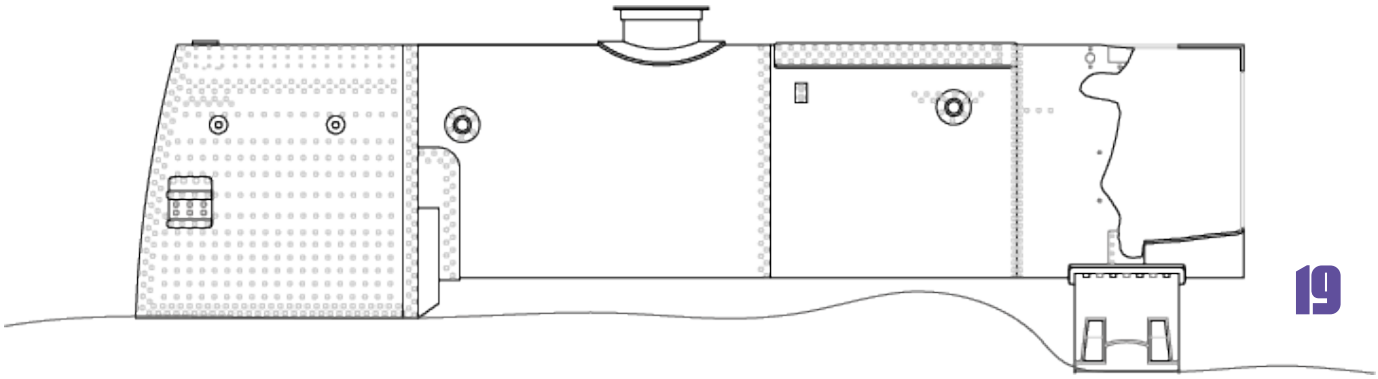
Cilindros: Reciben vapor y accionan los pistones laterales.

Bielas: Transmiten fuerza del pistón a las ruedas motrices.

Chimenea: Expulsa humo y vapor.

Ténder: Transportaba carbón y agua para largas distancias.

Estilo Henschel: Reconocidas por estabilidad y alta potencia en zonas montañosas del noroccidente colombiano.



LIGERAS Y VELOCES

CONTEXTO HISTÓRICO

Las locomotoras clasificadas dentro del grupo “Ligeras y Veloces” fueron diseñadas para responder a las necesidades de movilización más rápida y eficiente en líneas donde se requerían trayectos ágiles, buena velocidad y un desempeño óptimo en distancias medias. En Colombia, estas locomotoras se integraron a las redes férreas especialmente durante el periodo de consolidación del sistema ferroviario a comienzos del siglo XX, apoyando dinámicas de transporte de pasajeros y cargas moderadas.

La locomotora Centrales 70 / Dorada 14, aunque posteriormente se usó en maniobras y labores locales, formó parte de este periodo de expansión ferroviaria y es representativa de la ingeniería pensada para optimizar movilidad y operación en regiones estratégicas del país.

DISEÑO Y AUTORÍA

El diseño de la locomotora estuvo a cargo del reconocido ingeniero P. C. Dewhurst, responsable de establecer estándares técnicos para el ferrocarril colombiano. Su enfoque se centró en crear locomotoras más estables, eficientes y adaptables al territorio nacional, caracterizado por curvas cerradas, pendientes y clima variable.

La configuración 4-8-0, empleada en la Dorada 14, refleja la búsqueda de equilibrio entre potencia y maniobrabilidad, permitiendo un desempeño notable tanto en velocidad como en estabilidad. Aunque hoy se la asocia a cargas medias y pesadas, su concepción inicial respondía también a la necesidad de trayectos más fluidos y tiempos de operación más cortos.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES

- Basadas únicamente en la información entregada:
- Configuración de ruedas: 4-8-0 (Standard Colombia)
- Conocida popularmente como “Doceruedas”, valorizada por su estabilidad en curvas y buena adherencia.
- Caldera de vapor alimentada por carbón.
- Cilindros y pistones laterales que transforman presión en movimiento.
- Bielas motrices conectadas a las ocho ruedas impulsoras.
- Ténder (en su diseño original), necesario para almacenar agua y carbón.
- Chimenea para expulsión de vapor y humo.

- Estas características permitieron un funcionamiento estable incluso a mayor velocidad de lo que lograban otras locomotoras de montaña o de carga pesada.

FABRICANTES PRINCIPALES

4.4.1. American Cooke

Este fabricante es incluido en la categoría general del grupo “Ligeras y Veloces” como referencia histórica, ya que produjo locomotoras diseñadas para rendimiento rápido y eficiente. Aunque no corresponde al ejemplo específico, hace parte del grupo según tu estructura definida.

FUNCIONES Y USOS EN COLOMBIA

La locomotora Centrales 70 / Dorada 14 fue utilizada inicialmente en operaciones que combinaban velocidad, estabilidad y capacidad de recorrer diferentes tramos del ferrocarril colombiano. Aunque su función evolucionó con el tiempo, su rol dentro del sistema ferroviario evidencia:

Servicio en líneas principales, antes de la llegada de locomotoras diésel.

Capacidad para operar en tramos de movilidad ágil, donde era necesaria una combinación de rapidez y respuesta mecánica.

Posterior uso como locomotora de maniobras, una función común cuando las máquinas de vapor comenzaron a desplazarse por equipos más modernos en los años 50.

Su participación en la red Centrales y su presencia en los registros del proceso de liquidación ferroviaria evidencian su papel operativo sostenido a través del tiempo.

Hoy, aunque retirada del servicio, es una pieza clave para comprender la evolución de las locomotoras rápidas adaptadas al territorio colombiano.





ANTIOQUIA 87 “ROJAS PINILLA” / “ANÍBAL JARAMILLO”

Flandes, Tolima

Fabricante: Henschel

Ubicación: Taller de Ferrocarriles de Flandes

VALOR HISTÓRICO Y TERRITORIAL

- Última compra de vapor en Antioquia: cierre de una era tecnológica.
- Marca la transición del vapor al diésel durante la modernización ferroviaria.
- Representa la absorción del Ferrocarril de Antioquia por Ferrocarriles Nacionales.
- Doble nombre: une política nacional (Rojas Pinilla) con memoria laboral (Aníbal Jaramillo).
- Su permanencia en Flandes fortalece la lectura del patrimonio industrial nacional.

TESTIMONIOS Y APROPIACIÓN COMUNITARIA

Ferroviarios mayores la recuerdan como una máquina fuerte y estable.

El nombre “Aníbal Jaramillo” genera cercanía, pues honra a un trabajador.

En Flandes es referencia para estudiantes, investigadores y visitantes.

Inspira orgullo, memoria y reflexiones sobre la preservación del patrimonio ferroviario.

VALOR PATRIMONIAL Y CULTURAL

Es una de las siete locomotoras Porter Bell adquiridas en los años 40, y una de las dos que operaron en la línea Girardot–Tolima–Huila.

Fue incluida en inventarios especiales por Gustavo Arias de Greiff, quien recomendó su conservación por su alto valor histórico.

Declarada BIC Nacional en 1998.

Representa el vínculo regional con el desarrollo ferroviario y la memoria del transporte a vapor.

Su presencia fortalece el valor simbólico y estético de la Estación del Ferrocarril de Neiva, hoy espacio cultural.

La ciudadanía la reconoce como un hito urbano y un punto de identidad, articulado a recorridos, actividades educativas y procesos comunitarios.

NOMBRES HISTÓRICOS:

Antioquia 87

“Rojas Pinilla”

“Aníbal Jaramillo”

Fabricante: Henschel & Sohn (Alemania)

Año de adquisición: 1955

Comprador original: Ferrocarril de Antioquia

Contexto institucional: Última locomotora de vapor adquirida por el Ferrocarril de Antioquia antes de su integración a Ferrocarriles Nacionales (1954).

Valor simbólico: Representa simultáneamente la política nacional y la memoria del oficio ferroviario.

ANATOMÍA DEL VAPOR: ¿CÓMO FUNCIONA?

Caldera: Genera vapor a presión mediante combustión de carbón.

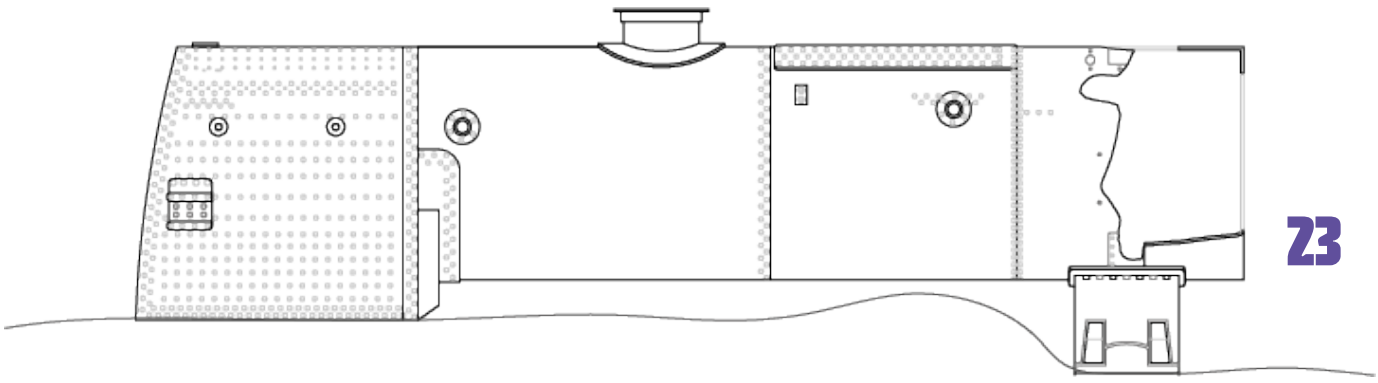
Cilindros: Reciben vapor y accionan los pistones laterales.

Bielas: Transmiten fuerza del pistón a las ruedas motrices.

Chimenea: Expulsa humo y vapor.

Ténder: Transportaba carbón y agua para largas distancias.

Estilo Henschel: Reconocidas por estabilidad y alta potencia en zonas montañosas del noroccidente colombiano.





ACTORES
ORGANIZACIÓN SOCIAL

La gestión y conservación de las locomotoras a vapor involucra diversos actores, entre ellos entidades públicas, organizaciones culturales, comunidades locales y especialistas técnicos. Cada uno cumple un rol específico en la administración, mantenimiento, investigación y apropiación social de estos bienes, lo que hace necesaria una articulación clara entre ellos.

Municipio	Responsables	Aliados estratégicos	Comunidad vinculada
Barrancabermeja	MinCultura, Alcaldía Municipal de Barrancabermeja, Consejos Territoriales, JAC, Secretaría de Cultura local	Archivo General de la Nación, Biblioteca Nacional, ICANH, Sector académico colombiano, Observatorios culturales, Grupos de investigación – Minciencias, Semilleros de investigación – trabajo de campo, Revistas científicas	Organizaciones comunitarias y de base, Organizaciones culturales – Vigías del Patrimonio e instancias de participación social (turísticos y culturales), Personas naturales – habitantes, comerciantes, transeúntes, turistas
La Dorada	MinCultura, Alcaldía Municipal de La Dorada, Cámara de Comercio de La Dorada, ANALPEFER – Pensionados ferroviarios	Organizaciones culturales y turísticas (gestores y comunicadores) Sector académico colombiano, Observatorios culturales, Grupos de investigación – Minciencias, Semilleros de investigación – trabajo de campo, Revistas científicas	Organizaciones comunitarias – JAC Barrio El Conejo, Personas naturales – residentes, comerciantes, turistas y transeúntes
Flandes	MinCultura, Alcaldía Municipal de Flandes, Fondo de Pasivos Sociales, INVIAS, Asociación Nacional de Pensionados – ANALPEFER	Entidades museales del Tolima, Academia – investigación Sector académico colombiano, Observatorios culturales, Grupos de investigación – Minciencias, Semilleros de investigación – trabajo de campo, Revistas científicas	Comunidad en general, Instituciones educativas, Sector comercial y prestadores de servicios turísticos, Visitantes y turistas

Municipio	Responsables	Aliados estratégicos	Comunidad vinculada
Neiva	Alcaldía de Neiva, Gobernación del Huila, Academia Huilense de Historia – ANALPEFER – HUILTUR, INVIAS, Universidad Surcolombiana	Sector académico colombiano, Observatorios culturales, Grupos de investigación – Minciencias, Semilleros de investigación – trabajo de campo, Revistas científicas	Organizaciones comunitarias y de base – sector cultura, Personas naturales – ciudadanos vinculados históricamente a la locomotora, Entidades, fundaciones y organizaciones culturales
Manizales	Alcaldía Municipal de Manizales, Gobernación de Caldas, Sector educativo y académico	Grupos Vigías del Patrimonio Cultural, Academias de historia y universidades Sector académico colombiano, Observatorios culturales, Grupos de investigación – Minciencias, Semilleros de investigación – trabajo de campo, Revistas científicas	Personas naturales – residentes de barrios cercanos, comerciantes, turistas; Instancias de participación cultural y ciudadana constituidas







VALORACIÓN

CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LOCOMOTORAS A VAPOR COMO PATRIMONIO

- **Antigüedad:** Fabricadas entre finales del siglo XIX y mediados del XX, estas locomotoras pertenecen a un momento crucial del desarrollo ferroviario en Colombia. Su diseño fue especialmente adaptado para las condiciones del país, como la trocha angosta y las pendientes pronunciadas del terreno montañoso. Esto las convierte en testimonio directo de los esfuerzos por modernizar el transporte nacional y conectar regiones que de otro modo permanecían aisladas.
- **Autoría:** Fueron producidas por empresas líderes a nivel mundial como Baldwin Locomotive Works (fundada en 1831 en Filadelfia) y Henschel (Kassel, Alemania), reconocidas por su innovación en ingeniería ferroviaria. Su diseño contó con la participación de ingenieros como P.C. Dewhurst, director de la oficina técnica de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas, quien adaptó los modelos internacionales a las particularidades locales. Esta combinación entre tecnología extranjera y adaptación colombiana les otorga un valor adicional significativo.
- **Autenticidad:** A pesar de la pérdida de algunos componentes —como campanas, elementos de control en cabina o partes del ténder— conservan su estructura original y los sistemas fundamentales que las definen como locomotoras de vapor. Las intervenciones de restitución realizadas no alteran su carácter original. En los casos de mayor deterioro, incluso el desmantelamiento es testimonio del proceso de decadencia del sistema ferroviario colombiano y de la falta histórica de protección al patrimonio industrial.
- **Constitución del bien:** Fabricadas en acero y hierro con técnicas industriales propias de su época, conservan elementos clave como el bastidor, la caldera con domo y chimenea, los sistemas de transmisión (ruedas motrices, bielas, carretillos), sistemas de suspensión y frenos, y detalles representativos como el farol, la barredera y los areneros. Los remaches de unión entre componentes son muestra de la calidad constructiva original. Incluso en los casos más deteriorados, las partes conservadas permiten identificar y comprender la tecnología empleada.
- **Forma:** Sus configuraciones técnicas —como la 4-8-0 “Doceruedas” o la 2-8-2 “Mikado”— son ejemplos de diseño funcional que combina eficiencia técnica y estética industrial. Conservan proporciones reconocibles, colores originales (negro en la caldera, detalles en rojo y amarillo) y elementos característicos de cada modelo. En algunos casos, el desmontaje parcial expone componentes interiores que normalmente no son visibles, lo que ofrece una oportunidad didáctica única para entender su funcionamient

- **Estado de conservación:** Es variable entre los distintos ejemplares. Algunos mantienen su integridad estructural con daños menores por corrosión y vandalismo, mientras otros se encuentran en estado crítico, con corrosión generalizada, pérdida masiva de componentes, acumulación de suciedad, y presencia de líquenes y musgo en superficies metálicas. Este deterioro refleja décadas de abandono y falta de mantenimiento, pero también abre oportunidades concretas para intervenciones de conservación y puesta en valor.
- **Contexto ambiental y urbano:** Se encuentran emplazadas en distintos escenarios: algunas en parques como el Bosque Popular El Prado de Manizales, integradas a zonas verdes y recreativas; otras en los antiguos talleres de Flandes, espacios abandonados cerca del río Magdalena. En ambos casos, su ubicación actual las desvincula parcialmente de la memoria ferroviaria original, pero también representa una oportunidad para proyectos de revitalización urbana y cultural que integren estos bienes como elementos centrales de parques, museos o centros comunitarios.
- **Valor simbólico y sociocultural:** Son símbolos de identidad regional y nacional, especialmente para los antiguos trabajadores ferroviarios y sus familias, quienes mantienen un vínculo emocional fuerte con estas máquinas. Más allá de su valor técnico, representan un testimonio vivo del auge y la decadencia del ferrocarril en Colombia, y tienen un alto potencial educativo, turístico y cultural. Su preservación puede fortalecer el sentido de pertenencia de las comunidades, generar conciencia sobre la importancia del patrimonio industrial y abrir reflexiones sobre el futuro del transporte ferroviario en el país.

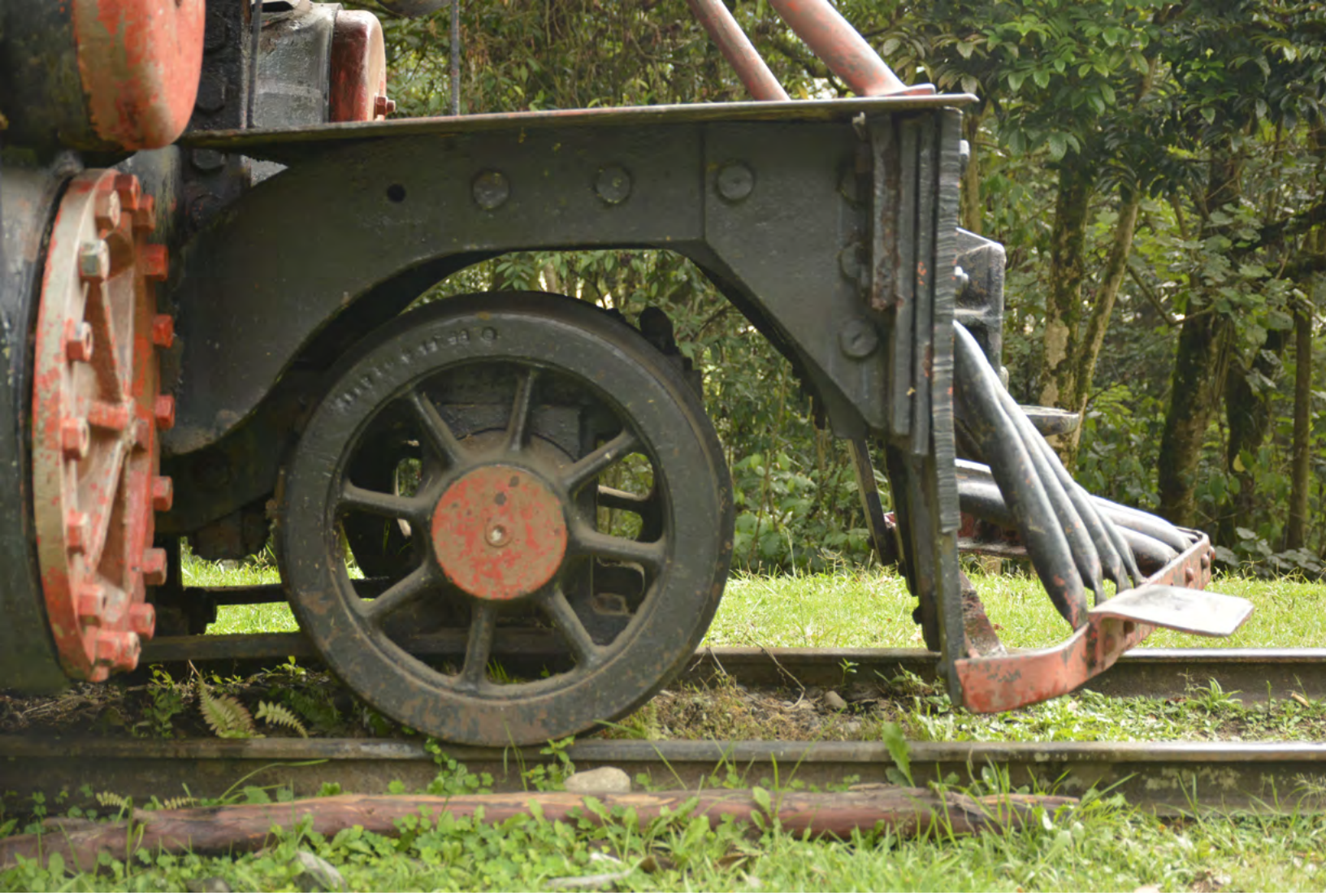
VALORES PATRIMONIALES DE LAS LOCOMOTORAS A VAPOR

VALOR HISTÓRICO:

Fabricadas por empresas europeas como la belga Haine-Saint-Pierre y la alemana Henschel, fueron diseñadas por el ingeniero Paul C. Dewhurst con adaptaciones específicas para la topografía colombiana. Operaron en múltiples líneas ferroviarias del país y reflejan decisiones técnicas y políticas clave, como la inversión en infraestructura tras la pérdida de Panamá o la transición tecnológica del vapor al diésel. Algunas llevan nombres de figuras históricas y fueron erigidas como monumentos en momentos significativos para sus comunidades.

VALOR ESTÉTICO:

Sus configuraciones técnicas —como la 4-8-0 “Doceruedas” o la 2-8-2 “Mikado”— combinan robustez y elegancia, con una silueta industrial reconocible formada por la caldera, ruedas motrices, chimenea y ténder. Las huellas del tiempo, como remaches visibles y marcas de uso, añaden autenticidad. Algunas, elevadas sobre pedestales, funcionan como elementos escultóricos en el paisaje urbano que generan conexión emocional con la comunidad.



VALOR SIMBÓLICO:

Representan una era de progreso y unidad nacional, siendo parte activa de un sistema que integró regiones, facilitó el comercio y el intercambio cultural. Para los antiguos trabajadores ferroviarios y sus familias tienen un vínculo emocional profundo, evocando nostalgia, orgullo e identidad. Su erección como monumentos en momentos de movilización social refleja la capacidad de las comunidades para honrar su patrimonio en tiempos difíciles.

SIGNIFICACIÓN CULTURAL:

Concentran valores históricos, estéticos, tecnológicos y simbólicos que las posicionan como bienes de interés cultural nacional. Su presencia en el espacio público las vincula con la identidad y memoria colectiva, y su potencial educativo y turístico las convierte en elementos clave para preservar la memoria ferroviaria colombiana y fortalecer el sentido de pertenencia de las comunidades.



DIAGNÓSTICO

PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

JURÍDICAS Y NORMATIVAS: La declaratoria de las locomotoras como BIC es limitada y desarticulada — no contempla zonas de influencia, bienes asociados (estaciones, talleres, vías) ni normativas específicas para su intervención. No existen fichas individuales de inventario actualizadas, los tenderes carecen de identificación formal, y la mayoría de locomotoras no aparece en los POT municipales. La propiedad o custodia de estos bienes es difusa, lo que dificulta asignar responsables de su protección y mantenimiento.

ADMINISTRATIVAS: No existen planes, programas ni recursos específicos para el mantenimiento y conservación de las locomotoras. La falta de coordinación interinstitucional impide implementar acciones concretas, y los proyectos de espacio público en sus entornos no integran criterios patrimoniales. En algunos casos, las locomotoras en predios privados cuentan con vigilancia, pero sin una gestión institucional que facilite su apropiación por parte de la comunidad.

FÍSICO-ESPACIALES: Muchas locomotoras presentan desconexión con su entorno inmediato y con la memoria ferroviaria. El espacio público deteriorado afecta su percepción y conservación, y los proyectos urbanos del entorno no aprovechan su potencial patrimonial. La falta de señalización, información y mediación museográfica impide su reconocimiento como bienes de interés cultural.

SOCIALES: La participación ciudadana en su cuidado es baja, agravada por problemáticas del entorno como inseguridad, comercio informal y ocupación del espacio público. Se está perdiendo la transferencia de conocimiento técnico especializado entre generaciones, lo que deriva en intervenciones sin rigor. El desconocimiento del valor patrimonial genera indiferencia y acciones inadecuadas.

ESTADO DE CONSERVACIÓN: El deterioro es progresivo en la mayoría de los casos, causado por exposición ambiental, vandalismo, ausencia de mantenimiento y malas intervenciones. La falta de barreras de protección y soportes adecuados acelera la pérdida de componentes. Aunque en todos los casos se mantiene la integridad estructural, varios requieren medidas urgentes de conservación.

POTENCIALIDADES IDENTIFICADAS

JURÍDICAS: La normativa nacional vigente permite formular PEMP que articulen la protección de las locomotoras con su contexto ferroviario más amplio. La actualización del inventario nacional de locomotoras es una oportunidad para visibilizar bienes no registrados, actualizar declaratorias y planificar intervenciones integrales.

ADMINISTRATIVAS: Existen actores institucionales y privados interesados en el patrimonio ferroviario como motor de desarrollo turístico y cultural. Las locomotoras en manos de entidades públicas tienen mayor viabilidad para acciones de mantenimiento y protección. Referentes exitosos en Latinoamérica —como los museos ferroviarios de México, Argentina y Chile— demuestran el potencial de estos bienes cuando se gestionan adecuadamente.

FÍSICO-ESPACIALES: La cercanía de muchas locomotoras con otros bienes patrimoniales, el río Magdalena y la infraestructura ferroviaria histórica las convierte en nodos estratégicos para rutas culturales y proyectos de revitalización urbana. Su integración en los planes de desarrollo urbano puede fortalecer la imagen de las ciudades y enriquecer el paisaje con elementos de memoria colectiva.

SOCIALES: Las asociaciones de pensionados y exempleados ferroviarios son actores clave para la transmisión de memoria y el apoyo a futuros proyectos. La activación de las locomotoras mediante eventos culturales y educativos puede fortalecer el sentido de pertenencia y la apropiación comunitaria. La museología como herramienta narrativa puede articular relatos sociales e históricos que vinculen a la ciudadanía con estos bienes.

ESTADO DE CONSERVACIÓN: Existe documentación fotográfica extensa que facilita identificar partes faltantes y orientar futuras intervenciones. Los componentes metálicos son de alta calidad y admiten tratamientos anticorrosivos y de control biológico. La instalación de soportes adecuados, estrategias museográficas y fuentes documentales disponibles conforman una base técnica sólida para su conservación y puesta en valor.


THE DORADA
70



Propuesta integral

OBJETIVO GENERAL

Impulsar la protección y conservación de las locomotoras a vapor mediante su valoración y apropiación comunitaria, integrándolas a las dinámicas culturales, sociales, ambientales, económicas y de ordenamiento territorial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Detener el deterioro material de las locomotoras mediante acciones de conservación preventiva y mantenimiento periódico.
- Recuperar la legibilidad tecnológica y formal de los bienes mediante criterios técnicos de intervención rigurosos.
- Mejorar las condiciones de emplazamiento y entorno inmediato para garantizar su protección y adecuada percepción.
- Fortalecer los mecanismos de gestión interinstitucional y definir responsabilidades claras sobre la custodia de los bienes.
- Asegurar la sostenibilidad financiera mediante la identificación de fuentes de recursos públicos y privados.
  Promover la apropiación social y el reconocimiento del patrimonio ferroviario por parte de las comunidades locales.

DIRECTRICES

- Priorizar las intervenciones de conservación con base en el estado de deterioro de cada locomotora.
- Garantizar que toda intervención cuente con soporte técnico y documental, evitando reconstrucciones hipotéticas.
- Articular el PEMP con los instrumentos de planeación territorial como POT y Planes de Desarrollo.
- Definir con claridad la propiedad o custodia de cada bien y las obligaciones que se derivan de ella.
- Integrar a las comunidades, asociaciones de exempleados ferroviarios y actores locales en la gestión y apropiación de los bienes.
- Promover alianzas con entidades culturales, educativas y turísticas para la sostenibilidad del conjunto.

VISIÓN

Las locomotoras a vapor son elementos de memoria del proceso de industrialización y desarrollo ferroviario del país. Como patrimonio cultural industrial, son documentos vivos que permiten comprender el desarrollo tecnológico, las comunidades de trabajadores y el ordenamiento territorial asociado al ferrocarril. Su conservación contribuye a la construcción de la historia industrial de Colombia y al fortalecimiento de la identidad colectiva de las comunidades que las albergan.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- Conservación material y estabilización del conjunto: Garantizar la estabilidad material, estructural y superficial de las locomotoras mediante acciones técnicas orientadas al control del deterioro activo y la mitigación de los factores de riesgo que comprometen su integridad. Incluye procesos de limpieza mecánica y química controlada, pasivación de productos de corrosión, consolidación estructural, aplicación de recubrimientos compatibles con los materiales originales, e implementación de programas sistemáticos de conservación preventiva y mantenimiento periódico que aseguren la sostenibilidad de las intervenciones en el tiempo.
- Recuperación y lectura de la integridad tecnológica y formal: Fortalecer la legibilidad tecnológica, formal e histórica de las locomotoras reconociéndolas como testimonios materiales del desarrollo técnico y productivo del país. Esta línea aborda la pérdida de componentes característicos, la fragmentación de sistemas tecnológicos y la desarticulación funcional de los bienes, estableciendo criterios claros para el tratamiento de faltantes, restituciones selectivas debidamente sustentadas en fuentes documentales, estabilización de elementos expuestos y estrategias de interpretación tecnológica que eviten intervenciones sin rigor técnico o histórico.
- Gestión del emplazamiento y del espacio circundante: Asegurar condiciones adecuadas de protección física, accesibilidad, seguridad y relación espacial de las locomotoras con su entorno inmediato, reconociendo que la mayoría se encuentran fuera de su contexto ferroviario original y que el espacio circundante incide directamente en su conservación y percepción. Comprende lineamientos para la implantación en espacio público o privado, control de impactos ambientales y urbanos, adecuaciones del entorno inmediato, criterios técnicos para traslados o reubicaciones cuando sea necesario, y medidas específicas de protección frente a vandalismo y riesgos externos.
- Gestión y gobernanza del conjunto de bienes: Fortalecer los mecanismos de gestión, coordinación y corresponsabilidad institucional que permitan una administración adecuada, coherente y sostenible del conjunto de locomotoras a vapor. Esta línea aborda la diversidad de situaciones jurídicas y administrativas del conjunto, la definición clara de responsabilidades según titularidad y localización



de cada bien, y la articulación efectiva entre entidades nacionales, territoriales y custodios. Comprende la definición de obligaciones de protección y mantenimiento, el establecimiento de planes de seguimiento y monitoreo, y la integración del PEMP con otros instrumentos de planeación y gestión territorial.

- Consecución de recursos y sostenibilidad financiera: Garantizar la autosostenibilidad financiera del conjunto de locomotoras, asegurando la disponibilidad continua de recursos para su conservación, mantenimiento, gestión y apropiación social en el corto, mediano y largo plazo. Responde a la ausencia de esquemas estables de financiación y a la dependencia histórica de intervenciones puntuales y aisladas. Incluye la identificación y gestión de fuentes de financiación públicas y privadas, la formulación de proyectos susceptibles de apoyo nacional e internacional, el establecimiento de alianzas estratégicas con sectores culturales, turísticos y empresariales, y la estructuración de modelos de gestión económica que garanticen la sostenibilidad sin comprometer los valores patrimoniales de los bienes.
- Apropiación social, divulgación y valoración del patrimonio industrial ferroviario: Promover el reconocimiento, comprensión y valoración social de las locomotoras como bienes de patrimonio industrial, fortaleciendo su apropiación por parte de las comunidades y actores locales. Aborda el desconocimiento generalizado del valor histórico y tecnológico del conjunto, la lectura fragmentada del bien y la limitada vinculación comunitaria en su cuidado y uso responsable. Comprende programas de divulgación e interpretación histórica y tecnológica, señalización interpretativa, estrategias educativas y culturales, y acciones concretas orientadas a fortalecer el vínculo comunidad–patrimonio, aprovechando el potencial de las asociaciones de exempleados ferroviarios, colectivos locales y actores institucionales como aliados estratégicos en la gestión del patrimonio.

CONDICIONES DE MANEJO

Las condiciones de manejo constituyen el núcleo operativo del PEMP: traducen el diagnóstico en acciones concretas, priorizadas y financiadas. Más que un listado de intervenciones, representan una hoja de ruta integral que articula la conservación física de las locomotoras con su gestión institucional, su inserción en el territorio y su apropiación social. Su formulación reconoce que proteger el patrimonio ferroviario no es solo una responsabilidad técnica, sino un compromiso colectivo con la memoria y la identidad del país.

Para ello, las condiciones de manejo se estructuran en tres componentes interdependientes: los proyectos específicos de intervención, el esquema financiero que los respalda y los lineamientos que regulan el uso y manejo cotidiano de los bienes. Esta triada garantiza que las acciones del PEMP sean no solo técnicamente rigurosas, sino también institucional y económicamente viables, y socialmente apropiadas por las comunidades que conviven con estas máquinas.

PROYECTOS - FICHA DE PROYECTO

Los proyectos del PEMP son el instrumento mediante el cual las líneas estratégicas se vuelven ejecutables. Cada ficha de proyecto articula voluntades institucionales, moviliza recursos y define metas medibles, respondiendo a una lógica clara de priorización: atender primero los deterioros críticos que amenazan la integridad de los bienes, para avanzar progresivamente hacia intervenciones de mayor alcance cultural, urbano y social.

Las fichas se convierten así en el lenguaje común entre custodios, entidades territoriales y fuentes de financiación. Cada una define con precisión su objetivo, alcance, actividades, responsables, cronograma e indicadores de seguimiento, permitiendo que el PEMP sea un instrumento de gestión real y no un documento declarativo. Los proyectos se organizan en torno a las seis líneas estratégicas del plan y contemplan tanto intervenciones físicas sobre las locomotoras como acciones de gestión institucional, mejoramiento del entorno, divulgación y apropiación comunitaria.

ESQUEMA FINANCIERO

La sostenibilidad financiera es el mayor desafío estructural para la protección del patrimonio ferroviario en Colombia. Décadas de intervenciones aisladas, reactivas y dependientes de voluntades políticas coyunturales han demostrado que sin un modelo de financiación estable y diversificado, cualquier esfuerzo de conservación está condenado a ser insuficiente.

El esquema financiero del PEMP propone romper con esa lógica. Construye una arquitectura de recursos que combina fuentes públicas nacionales y municipales, cooperación internacional, alianzas con el sector privado, mecanismos de economía cultural y fondos especiales de patrimonio. Esta diversificación no es solo una estrategia financiera: es una declaración de que la conservación del patrimonio ferroviario es una responsabilidad compartida entre el Estado, la sociedad y el sector productivo.

El esquema se estructura en tres horizontes temporales. En el corto plazo, prioriza la

consecución de recursos para las intervenciones urgentes de conservación. En el mediano plazo, consolida alianzas estratégicas y modelos de gestión autosostenibles. En el largo plazo, proyecta la integración de las locomotoras en circuitos de turismo cultural y economía creativa que garanticen su viabilidad financiera sin comprometer sus valores patrimoniales.

LINEAMIENTOS DE USO Y MANEJO DE LA COLECCIÓN

El deterioro de las locomotoras no siempre proviene del abandono o el vandalismo: en muchos casos, las intervenciones realizadas sin criterio técnico han causado daños tan irreversibles como los de la intemperie. Pintar sin los productos adecuados, soldar sin conocimiento metalúrgico, reemplazar piezas con materiales incompatibles — cada una de estas acciones, bien intencionada pero mal ejecutada, erosiona silenciosamente el valor patrimonial de estos bienes.

Estos lineamientos buscan transformar esa realidad. Están diseñados para empoderar a los custodios y responsables directos de las locomotoras, dotándolos de criterios claros y accesibles para el manejo cotidiano de los bienes. Se organizan en cinco grandes áreas de acción.

- La manipulación y acceso establece los protocolos para el contacto físico con las locomotoras, definiendo qué elementos pueden ser tocados, recorridos o utilizados con fines didácticos y cuáles requieren protección especial.
- La limpieza y mantenimiento preventivo define los procedimientos, productos y frecuencias adecuadas para cada tipo de superficie y material, priorizando siempre la compatibilidad con los materiales originales.
- El control ambiental establece las medidas para mitigar el impacto de la humedad, la contaminación y los agentes biológicos sobre las superficies metálicas.
- La protección frente a riesgos externos define las barreras, señalización y medidas de seguridad mínimas para proteger los bienes del vandalismo y el uso inadecuado.
- Finalmente, el registro y documentación establece la obligación de registrar fotográfica y técnicamente el estado de cada locomotora de manera periódica, construyendo una memoria de su evolución que oriente futuras intervenciones.





LINEAMIENTOS GENERALES

LINEAMIENTOS GENERALES

- Los lineamientos generales son el marco ético y técnico que da coherencia a todas las decisiones del PEMP. No son restricciones burocráticas: son los principios que garantizan que cada acción, grande o pequeña, esté alineada con el propósito central de preservar estos bienes para las generaciones futuras.
  Se fundamentan en cuatro principios rectores. La mínima intervención establece que toda acción sobre los bienes debe limitarse a lo estrictamente necesario para garantizar su estabilidad y legibilidad, evitando transformaciones que no estén plenamente justificadas. La reversibilidad exige que las intervenciones realizadas puedan deshacerse o corregirse sin causar daños adicionales al bien, preservando la posibilidad de futuras acciones con mejores técnicas o mayor conocimiento. La autenticidad protege los valores originales de los bienes, rechazando reconstrucciones hipotéticas o añadidos que confundan al observador sobre el estado real de la locomotora. La compatibilidad exige que los materiales y técnicas utilizados en cualquier intervención sean física y químicamente compatibles con los materiales originales, evitando reacciones que aceleren el deterioro.
  Sobre estos principios se construyen las reglas de relación entre los distintos actores: custodios, entidades territoriales, Ministerio de las Culturas y comunidades.
  Los lineamientos definen quién decide qué, cómo se tramitan las autorizaciones de intervención y cómo se resuelven los conflictos entre intereses urbanos, económicos y patrimoniales.

DISPOSICIONES FINALES

Las disposiciones finales son el cierre jurídico del PEMP, pero también su garantía de permanencia. Establecen los mecanismos que permiten que el plan trascienda los períodos de gobierno y los cambios institucionales, asegurando que los compromisos adquiridos tengan continuidad real en el tiempo.
Definen la entrada en vigencia del plan, las obligaciones inmediatas que se derivan de su aprobación para cada actor involucrado, y los mecanismos de control y seguimiento que permiten verificar su cumplimiento. También establecen los escenarios excepcionales que podrían justificar ajustes al plan y los canales formales para gestionarlos, dotando al PEMP de la flexibilidad necesaria para adaptarse a nuevas realidades sin perder su coherencia estratégica ni comprometer la protección de los bienes.

INCORPORACIÓN DE NUEVOS BIENES

El patrimonio ferroviario colombiano es más amplio de lo que recoge el inventario actual. Locomotoras no registradas, ténderes huérfanos, elementos técnicos dispersos — todos ellos forman parte de un legado que merece protección pero que hoy permanece en un limbo jurídico que los hace vulnerables.
Este apartado establece los criterios técnicos, históricos y normativos para incorporar nuevos bienes al conjunto protegido por el PEMP. La incorporación no es un trámite administrativo menor: es una decisión estratégica que amplía el alcance de la protección y consolida una visión sistémica del patrimonio ferroviario. Cada incorporación debe sustentarse en una valoración rigurosa que demuestre que el bien comparte los valores que justifican la protección del conjunto, y debe ir acompañada de un plan de acción que defina las responsabilidades y recursos necesarios para su

conservación.

ESTÍMULOS

La conservación del patrimonio no puede sostenerse únicamente sobre obligaciones legales. Necesita también una cultura del cuidado, y esa cultura se construye, entre otras cosas, con incentivos que hagan visible y valioso el compromiso de quienes protegen estos bienes.

El sistema de estímulos del PEMP reconoce y recompensa el esfuerzo de propietarios, custodios y comunidades que asumen un rol activo en la conservación del patrimonio ferroviario. Va más allá de los reconocimientos simbólicos: contempla apoyo técnico especializado, acceso preferencial a recursos de conservación, visibilidad institucional y vinculación a redes de patrimonio cultural que abren puertas a nuevas oportunidades. El objetivo es transformar la percepción: que cuidar una locomotora no sea visto como una carga administrativa, sino como una distinción que conecta a quien la ejerce con la historia y la identidad del país.

IMPLEMENTACIÓN DEL PEMP

Un plan es tan bueno como su capacidad de ejecutarse. La implementación del PEMP no depende de un solo actor ni de un solo momento: es un proceso continuo que requiere coordinación real entre entidades con agendas distintas, recursos asignados en el momento oportuno y mecanismos de seguimiento que permitan corregir el rumbo cuando sea necesario.

Se estructura en tres fases. La fase de arranque concentra las intervenciones urgentes de conservación y la consolidación de los acuerdos institucionales básicos. La fase de consolidación avanza en la implementación de los proyectos de mediano alcance, el fortalecimiento de los esquemas de gestión y la activación de las estrategias de apropiación social. La fase de sostenibilidad consolida los modelos de gestión autónoma, integra las locomotoras en dinámicas culturales y turísticas del territorio y establece los mecanismos de monitoreo permanente que garantizan la vigencia del plan en el largo plazo.

MODIFICACIÓN DEL PEMP

El PEMP es un instrumento vivo. Su modificación no debe verse como un fracaso, sino como una señal de madurez: evidencia que el plan está siendo monitoreado, que responde a la realidad y que tiene la capacidad de evolucionar sin perder su propósito. Los mejores planes de gestión patrimonial del mundo son aquellos que se revisan periódicamente y se ajustan con base en evidencia técnica y participación de los actores.

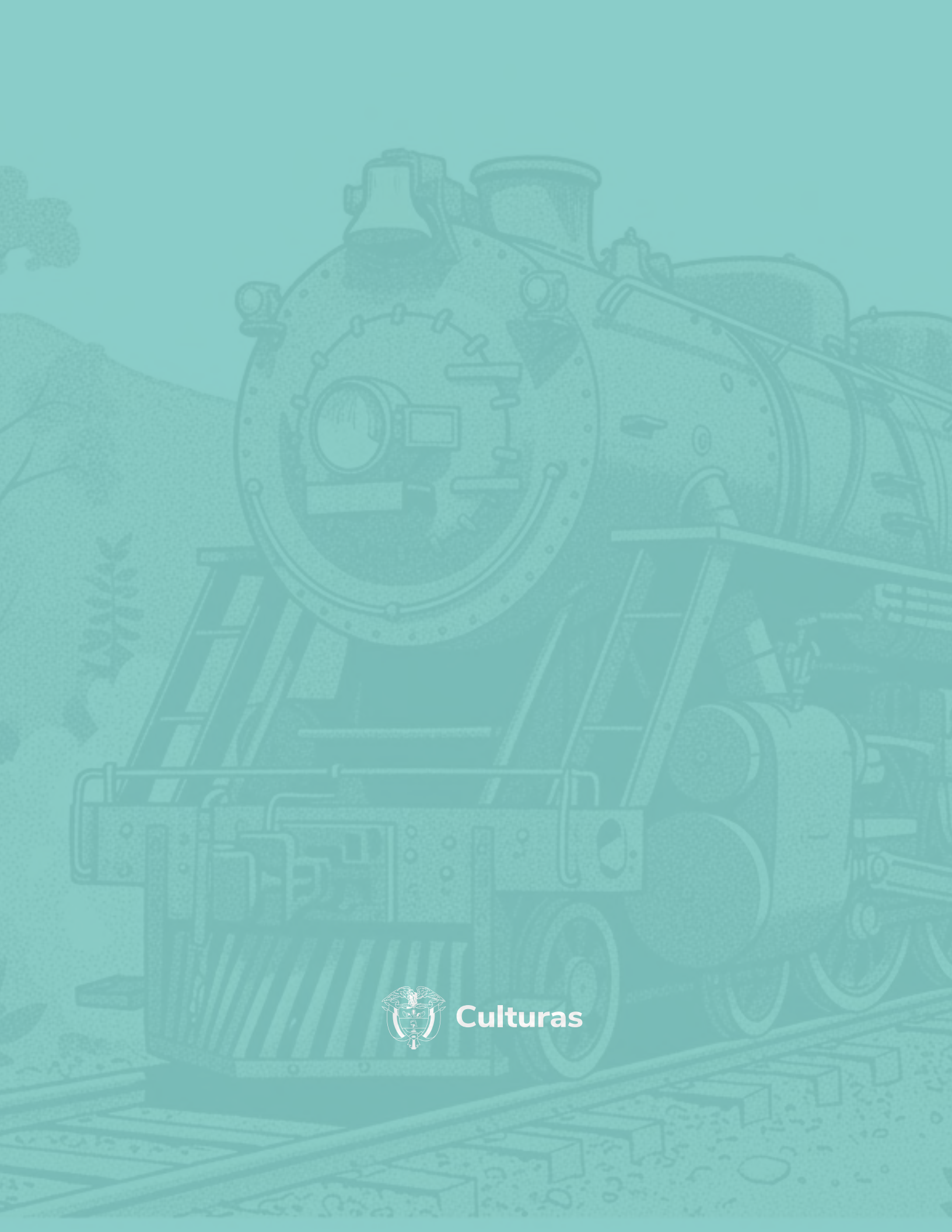
Este apartado establece con claridad los escenarios que justifican una revisión —nuevos hallazgos sobre los bienes, cambios normativos significativos, transformaciones en el entorno urbano o nuevas amenazas para la integridad del conjunto— y los procedimientos para tramitarla ante el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. Cualquier modificación debe sustentarse técnicamente, garantizar que los ajustes fortalezcan la protección del bien y someterse a los mecanismos de participación y aprobación establecidos en la normativa vigente.

BIBLIOGRAFÍA

La bibliografía del PEMP es el mapa del conocimiento que sustenta cada decisión del plan. No es un requisito formal: es la demostración de que las valoraciones, diagnósticos y propuestas del documento están anclados en evidencia sólida y en el mejor conocimiento disponible sobre el patrimonio ferroviario colombiano y latinoamericano.

Reúne fuentes primarias —documentos históricos, registros técnicos originales, fotografías de época, inventarios anteriores— junto a investigaciones académicas especializadas, normativa nacional e internacional de patrimonio cultural, y estudios de caso sobre gestión de patrimonio industrial ferroviario en Colombia y América Latina. Esta base documental no solo respalda el PEMP: constituye un recurso de investigación en sí mismo, disponible para futuras generaciones de investigadores, gestores culturales y comunidades interesadas en comprender y preservar la historia ferroviaria del país.





Culturas

República de Colombia
MINISTERIO DE CULTURA

Resolución Número _____ del ___ de mayo 2026

“ Por la cual se Aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección ─ PEMP de Locomotoras a Vapor Declaradas Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional, Localizadas en los Municipios de Manizales, Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja **”**

LA MINISTRA DE LAS CULTURAS LAS ARTES Y LOS SABERES

En ejercicio de las atribuciones constitucionales consagradas en el artículo 208 de la Constitución Política y las facultades legales consagradas en el numeral 1 del artículo 11 de la Ley 397 de 1997, modificado por el numeral 1 del artículo 7 de la Ley 1185 de 2008 y de manera especial por lo reglado en los Capítulos 1 y 3 del Título 1 de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto Nacional N° 1080 de 2015 ─ Decreto Único Reglamentario del Sector Cultural, que fue modificado y sustituido por el artículo 15 del Decreto Nacional N° 2358 de 2019, y,

CONSIDERANDO

1. Que el 1 de febrero de 1988, se expidió la Ley 21 de 1988, mediante el cual se adoptó el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones que incluyó el otorgamiento de Facultades Extraordinarias al Presidente de la República para expedir las normas conducentes al fin señalado, definir los recursos necesarios, se autoriza la creación y liquidación de entidades y adscribir sus servicios a otras personas jurídicas, y dictar normas especiales sobre contratación, régimen laboral y de presupuesto con la misma finalidad y en virtud de dichas Facultades Extraordinarias se expidió el Decreto Ley N° 1586 del 18 de julio de 1989 **«** Por el cual se ordena liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones **»**.

2. Que el 5 de agosto de 1997 mediante Resolución N° 015 de 1997, emanada del Consejo de Monumentos Nacionales entidad adscrita al Instituto Colombiano de Cultura ─ COLCULTURA, propuso al Gobierno Nacional la declaratoria como Monumento Nacional, del Conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor existentes en el país y de acuerdo con la documentación que soporta y fundamenta la propuesta de calificación y declaratoria, se incluye el conjunto de maquinaria férrea conformada para la fecha por un total de cincuenta y nueve (59) antiguas locomotoras a vapor de las cuales nueve (9) se encontraban en los talleres de Flandes - Tolima, diez (10) en los talleres del Corzo - Cundinamarca, cinco (5) en los patios de la calle 26 en Cali - Valle del Cauca y una (1) en los talleres de Bocas de Ceniza - Atlántico; ocho (8) se encontraban en operación o en proceso de reparación, y veintiséis (26) habían sido emplazadas en diferentes lugares del territorio nacional, conjunto de bienes muebles de innegable valor histórico, tecnológico y documental.

3. Que el 31 de julio de 1998 mediante Resolución N° 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura se concretó la anterior propuesta **«** Por la cual se declara como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional el Conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor existentes en el país **».**

4. Que la Constitución Política de 1991 integra en sus artículos 8, 70, 71 y 72, respectivamente, lo que se ha denominado por la doctrina como la Constitución Cultural, según la cual es obligación del Estado y las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la nación, se consagra el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos y consagra la cultura en sus diversas manifestaciones como fundamento de la nacionalidad, se determina que los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias, y, en general a la cultura y determina que el patrimonio cultural de la Nación estará bajo la protección del Estado y agrega que el patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles.

5. Que la Constitución Política de 1991 determina en sus artículos 58 y 82, que la propiedad privada es una función social que implica obligaciones y le es inherente una función ecológica e indica que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalecerá sobre el interés particular.

6. Que la Ley Orgánica N° 1454 de 2011 dictó normas sobre ordenamiento territorial y determinó en su artículo 29 reglas de distribución de competencia en materia de ordenamiento territorial y en el numeral 1 asignó las competencias a cargo de la Nación y en su Literal f dispuso que le compete la **«** conservación y protección de áreas de importancia histórica y cultural **─SIC─».**

7. Que la Ley 388 de 1997 que modificó la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y dicto otras disposiciones en materia de usos del suelo para ordenar el desarrollo del territorio, cuyo artículo 10 fue modificado por el artículo 32 de la Ley 2294 de 2023 ─ Plan Nacional de Desarrollo: Colombia Potencia Mundial de la Vida y consagro las determinantes de ordenamiento territorial y su orden de prevalencia y señala en su numeral 3° el Patrimonio Cultural de la Nación como una determinante de superior jerarquía así:

> **« Artículo 1. Determinantes de Ordenamiento Territorial y su Orden de Prevalencia**. En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial, **los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes**, que constituyen normas de superior jerarquía en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes. **[…]**
>
> **3.** Nivel 3. Las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las **áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación** y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico, arqueológico y arquitectónico, de conformidad con la legislación correspondiente **[…] ─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

8. Que el artículo 4 de la Ley 397 de 1997, modificado y adicionada por el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008, definió la integración del patrimonio cultural de la nación el cual incluye los bienes materiales de naturaleza mueble y en su numeral b, determinó la existencia de un régimen especial de salvaguarda, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los bienes del patrimonio cultural de la Nación que explícitamente se aplica a bienes materiales declarados bienes de interés cultural, así:

> **« Artículo 4°. Integración del Patrimonio Cultural de la Nación**. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la

> nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, **así como los bienes materiales de naturaleza mueble** e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.
>
> **[…]**
>
> **b) Aplicación de la presente ley**. Esta ley define un **régimen especial** de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo **para los bienes del patrimonio cultural de la Nación que sean declarados como bienes de interés cultural en el caso de bienes materiales** y para las manifestaciones incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, conforme a los criterios de valoración y los requisitos que reglamente para todo el territorio nacional el Ministerio de Cultura **[…]** – **SIC–»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

9. Que el artículo 5 de la Ley 397 de 1997, modificado y adicionada por el artículo 2 de la Ley 1185 de 2008, fijó los objetivos de la Política Estatal en relación con el Patrimonio Cultural de la Nación, señalando que la misma tendrá como **«** objetivos principales la protección, la conservación, la rehabilitación y la divulgación de dicho patrimonio, con el propósito de que éste sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro **–SIC–»**.

10. Que el artículo 8 de la Ley 397 de 1997, modificado y adicionada por el artículo 5 de la Ley 1185 de 2008, designó al Ministerio de Cultura, previo concepto del Consejo Nacional de Monumentos, como **«** responsable de la declaratoria y del manejo de los monumentos nacionales y de los bienes de interés cultural de carácter nacional **–SIC–»** y determinó que para la **«** declaratoria y el manejo de los bienes de interés cultural se aplicará el principio de coordinación entre los niveles nacional, departamental, distrital y municipal y de los territorios indígenas **–SIC–»** y ordenó que los **«** planes de desarrollo de las entidades territoriales tendrán en cuenta los recursos para la conservación y la recuperación del patrimonio cultural **–SIC–»**.

11. Que el artículo 11 de la Ley 397 de 1997, modificado y adicionada por el artículo 7 de la Ley 1185 de 2008, fijó un Régimen Especial de Protección para los bienes de interés cultural, el cual aplica a los bienes materiales de interés cultural de propiedad pública y privada, los cuales quedaron sometidos a un Régimen Especial de Protección y para el caso de bienes muebles se deben destacar las reglas fijadas en el numeral 2° que definió lo que se entiende por intervención y las reglas que aplican para la intervención, indicando que si se trata de un bien de interés cultural del ámbito nacional, deberá contar con la autorización del Ministerio de Cultura; por su parte el numeral 4° reguló lo relacionado con la enajenación de bienes muebles de interés cultural y determinó que la transferencia de dominio de bienes de interés cultural de propiedad privada deberá ser comunicada a la autoridad que realizo la declaratoria dentro de los seis (6) meses siguientes a la celebración del negocio jurídico y se hace necesario destacar en relación con el Régimen Especial de Protección la regulación fijada en los incisos 1, 3 y 4 del numeral 1° en relación con el Plan Especial de Manejo y Protección para bienes muebles y de manera especial la regla del numeral 1.5 que consagró la prevalencia de las normas sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas patrimonio cultural de la Nación y que a su tenor literal dice:

> **« Artículo 11. Régimen Especial de Protección de los Bienes de Interés Cultural**. Los bienes materiales de interés cultural de propiedad pública y privada estarán sometidos al siguiente Régimen Especial de Protección:
>
> **1. Plan Especial de Manejo y Protección**. La declaratoria de un bien como de interés cultural incorporará el Plan Especial de Manejo y Protección -PEMP-, cuando se requiera de conformidad con lo definido en esta ley. El PEMP es el instrumento de gestión del patrimonio cultural por medio del cual se establecen las acciones necesarias para garantizar su protección y sostenibilidad en el tiempo.
>
> **[…]**
>
> Para bienes muebles se indicará el bien o conjunto de bienes, las características del espacio donde están ubicados, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes.
>
> El Ministerio de Cultura reglamentará para todo el territorio nacional el contenido y requisitos de los Planes Especiales de Manejo y Protección y señalará, en dicha reglamentación, qué bienes de interés cultural de la Nación, de los declarados previamente a la expedición de la presente ley, requieren de adopción del mencionado Plan y el plazo para hacerlo.
>
> **[…]**
>
> **1.5. Prevalencia de las normas sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas patrimonio cultural de la Nación**. De conformidad con lo preceptuado en los numerales 2 del artículo 10 y 4° del artículo 28 de la Ley 388 de 1997 o las normas que los sustituyan, las disposiciones sobre conservación, preservación y **uso de las áreas e inmuebles de interés cultural constituyen normas de superior jerarquía** al momento de elaborar, adoptar, modificar o ajustar los Planes de Ordenamiento Territorial de municipios y distritos **[…]─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

12. Que en virtud de lo antes indicado se desprende la existencia de un Principio de Prevalencia de las Normas del PEMP, el cual haya pleno respaldo en lo dispuesto en los artículo 8, 70, 72 y 95 de la Constitución Política de 1991; lo establecido por la Ley Orgánica N° 1454 de 2011 ─ Ley de Ordenamiento Territorial la cual fijó en su artículo 29 reglas de distribución de competencia en materia de ordenamiento territorial y en el numeral 1 asignó las competencias a cargo de la Nación y en su Literal f dispuso que le compete a la Nación la **«** conservación y protección de áreas de importancia histórica y cultural **─SIC─»** y por lo dispuesto en la Ley 388 de 1997 que modificó la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y dictó otras disposiciones en materia de usos del suelo para ordenar el desarrollo del territorio de los municipios, cuyo artículo 10 fue modificado por el artículo 32 de la Ley 2294 de 2023 ─ Plan Nacional de Desarrollo: Colombia Potencia Mundial de la Vida, norma que consagro las determinantes de ordenamiento territorial, su orden de prevalencia y señala en su numeral 3° el Patrimonio Cultural de la Nación como una determinante de superior jerarquía, en interacción con la regla del artículo 4 de la Ley 397 de 1997, modificado y adicionada por el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008, que definió la integración del patrimonio cultural de la nación el cual incluye los bienes materiales de naturaleza mueble y en su numeral b, determinó la existencia de un régimen especial de salvaguarda, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para los bienes del patrimonio cultural de la Nación que explícitamente se aplica a bienes materiales declarados BIC.

13. Que la Presidencia de la República concentró el marco regulatorio sectorial del en materia de cultura, en un decreto compilatorio y para ello expidió el Decreto Único

Reglamentario del Sector Cultura ─ Decreto Nacional N° 1080 de 2015 y en lo que respecta al Capítulos 1, 2 y 3 del Título 1 de la Parte 4 del Libro 2 de dicho decreto, el mismo fue objeto de modificación y sustitución por el artículo 15 del Decreto Nacional N° 2358 de 2019, el cual adoptó en el Capítulo 1, las nuevas reglas en materia Planes Especiales de Manejo y Protección ─ PEMP y que hace las veces de reglas comunes para PEMP de Bienes Muebles y PEMP de Bienes Inmuebles y en su Capítulo 3 fijó reglas para los Planes Especiales de Manejo y Protección ─ PEMP para Bienes Muebles.

14. Que el artículo 2.4.1.1.1. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015 determinó la definición y objetivo de los PEMP, así:

> **« Artículo 2.4.1.1.1. Definición y Objetivo de los PEMP.** Los Planes Especiales de Manejo y Protección PEMP ─ **son un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los BIC** o de los bienes que pretendan declararse como tales. Si a juicio de la autoridad competente dicho plan se requiere; los PEMP deben establecer las relaciones que se tiene con el patrimonio cultural de naturaleza material, inmaterial y las condiciones ambientales **─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

15. Que el artículo 2.4.1.3.2. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015 determinó las categorías de bienes muebles para efectos de la adopción de los PEMP, indicando que se aplica a los bienes muebles asociados a inmuebles por destinación al inmueble y por eso mismo es vinculante para el conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor Bienes Muebles Declarados BIC del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 por el Ministerio de Cultura; la regla del Decreto Nacional N° 1080 de 2015 a su tenor literal dice:

> **« Artículo 2.4.1.3.2. Categorías de bienes muebles.** Los bienes muebles declarados como bienes de interés cultural, para efectos de la adopción del PEMP se clasifican como se indica a continuación, sin perjuicio de otros que por vía general reglamente el Ministerio de Cultura:
>
> 1. Colecciones privadas y públicas: conjunto de bienes de entidades públicas o privadas, como bibliotecas, museos, casas de cultura, iglesias y sedes de confesiones religiosas y bienes asociados a manifestaciones de PCI, entre otros.
>
> 2. Monumentos en espacio público: se refiere a los monumentos ubicados en espacios públicos como vías, plazas y parques.
>
> 3. Bienes muebles asociados a inmuebles: bien o conjunto de bienes adosados o destinados a un bien inmueble y que forman parte integral del mismo **─SIC─»**.

16. Que la Función Pública al decir de la Corte Constitucional en la Sentencia C ─ 037 de 2003, en fallo con Ponencia del Magistro Dr. Alvaro Tafur Galviz, se entiende de la siguiente forma:

> **« 4.1.1.3.1** La Constitución utiliza el término “función” para identificar las actividades del Estado, (art.113 C.P.) así como para determinar las competencias de los diferentes órganos estatales (arts 150, 241, 277 C.P. por ejemplo). Así mismo el artículo 122 señala que *“no habrá empleo público que no tenga funciones detalladas en ley o reglamento”,* en tanto que el artículo 212 superior expresa que *“Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley.*

> La Constitución hace referencia a las expresiones “función pública” y “funciones públicas” de manera específica en el capítulo II del título V sobre la organización del Estado, en el que se establecen los principios que rigen el cumplimiento de “funciones públicas” por los servidores públicos.
>
> Cabe recordar, así mismo, que la Constitución califica expresamente como “funciones públicas” la administración de justicia (art. 228 C.P.) y el control fiscal (art. 267 C.P.), en tanto que el artículo 209 se refiere a la “función administrativa” (art. 209 C.P.) especie dentro del género función pública.
>
> Ahora bien, como ya ha señalado esta Corporación, las actividades de los servidores públicos, propias de su cargo o destino, son por esencia y definición funciones públicas, pues están dirigidas a contribuir al logro oportuno y eficaz de los cometidos a cargo del Estado.
>
> Según la idea que fluye del artículo 123 de la Constitución, servidor público es en este sentido toda persona que ejerce a cualquier título una función pública y, en tal virtud, ostentan dicha condición los miembros de las corporaciones públicas, los empleados y trabajadores del Estado y de sus entidades descentralizadas territorialmente y por servicios (C.P. arts. 123 y 125).
>
> **Así las cosas, la noción de “función pública” atañe al conjunto de las funciones que cumple el Estado**, a través de los órganos de las ramas del poder público, de los órganos autónomos e independientes, (art. 113) y de las demás entidades o agencias públicas, en orden a alcanzar sus diferentes fines.
>
> Empero, debe la Corte señalar que **la posibilidad de desempeñar funciones públicas se predica no solo de las personas que se vinculan con el Estado** mediante la elección o nombramiento y la posesión en un cargo, **sino también de los particulares que, en los casos taxativamente señalados en la Constitución y la ley**, puedan investirse de la autoridad del Estado y desempeñar funciones públicas administrativas (art. 123-3, 210-2, 267-2) o funciones públicas judiciales (art. 118-3) **─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

17. Que la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, tal como fue señalado por la doctrina de la Corte Constitucional en la Sentencia C ─ 037 de 2003 sobre el concepto de Función Pública, consiste en un conjunto de funciones que pueden ser desempeñada tanto por el Estado como por los particulares y dicha calificación jurídica, encuentra pleno soporta y respaldo jurídico en el mandato constitucional del artículo 8 de la Constitución Política de 1991 según la cual **«** Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación **─SIC─»** y en la regla superior del artículo 72 de la Carta Política de 1991 según el cual **«** El patrimonio cultural de la Nación, está bajo la protección del Estado **─SIC─»**.

18. Que la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación (Sentencia C ─ 037 de 2003 de la Corte Constitucional, artículo 8 y 72 de la Constitución Política de 1991), se concreta en el conjunto de funciones en materia de acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural ─ BIC del ámbito nacional; lo anterior, según la regla fijada por el artículo 2.4.1.1.1. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, que definió el PEMP como un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural, que se predica tanto del Estado como de los particulares y por eso mismo se aplica al Conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor existentes en el país que fueron declaradas como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura.

19. Que la Operación Administrativa, se puede es definir como un procedimiento de aplicación de la ley o el proceso de ejecución de los mandatos de la ley, mediante una actividad voluntaria del Estado, a través de la cual se aplican los derechos y obligaciones ya regulados en el ordenamiento jurídico y por eso mismo, constituye la culminación de la actividad Estatal encaminada a la realización plena del derecho; desde esa perspectiva, la norma organiza el derecho, el ordenamiento jurídico administrativo lo aplica y la operación administrativa lo ejecuta. Lo anterior siguiendo lo expresado por la Sala Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en fallo con Ponente del Consejo de Estado Dr. Carlos Gustavo Arriera, Expediente Radicado CE SP N° 147 del 14 de junio de 1961, que concretó de la siguiente forma el concepto de operación administrativa:

> **« LA OPERACION ADMINISTRATIVA.** Los conceptos de acto administrativo escrito y de acto administrativo no escrito tienen incidencia directa en la noción de operación administrativa. Entre aquellos y ésta existen estrechas relaciones de causalidad. Son categorías jurídicas complementarias. **Constituyen procedimientos de aplicación de la ley** vinculados entre sí, o sistemas concatenados de poner en movimiento la función administrativa.
>
> En ambos casos **hay una actividad voluntaria del Estado** que se exterioriza de manera diferente. En el acto, el querer de la administración se limita a establecer la situación jurídica; **en la operación, la voluntad estatal aplica los derechos y las obligaciones ya reguladas por el acto, los realiza en su totalidad y los hace producir la plenitud de sus efectos, empleando para ello procedimientos escritos, verbales o simplemente materiales**.
>
> La operación administrativa, tal como surge de los artículos 68 y 83, es, generalmente, el proceso de ejecución de la ley y de un acto. La norma organiza el derecho, el ordenamiento administrativo lo aplica y la operación lo ejecuta. **De allí que la operación sea la culminación de la actividad estatal encaminada a la realización plena del derecho y que siempre esté vinculada mediatamente a la ley**, e inmediatamente a un acto de la administración expreso o tácito **–SIC–»** Negrillas Fuera del Texto.

20. Que en aplicación de lo indicado por el Consejo de Estado sobre el concepto de Operación Administrativa y la Corte Constitucional sobre el concepto de Función Pública y la definición y objetivo legal de los PEMP vertida en el artículo 2.4.1.1.1. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, se concluye que la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, relacionada acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural – BIC del ámbito nacional, se ejecuta mediante el procedimiento legal del Instrumento de Gestión del PEMP que es una Operación Administrativa que asigna derechos y obligaciones, tanto al Estado como a los particulares.

21. Que el artículo 95 de la Constitución Política de 1991 fijó el catálogo de Deberes Sociales, Cívicos y Políticos de las personas y el ciudadano y en su numeral 8° se determinó como Deber Positivo Constitucional **« Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación del ambiente sano –SIC–»** y desde la perspectiva constitucional, se concluye que la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación entendida como funciones que se radican en el Estado y los particulares indistintamente y relacionada con la obligación de garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural – BIC del ámbito nacional, crea una posición de garante en cabeza del titular de una Locomotora a Vapor y en tal sentido, resulta fundamental verificar la doctrina de las altas cortes sobre la materia.

En primera instancia, se recuerda el fallo madre de la Doctrina de la Posición de Garante en Colombia que es la Sentencia de Unificación SU 1184 de 2001 del 13 de noviembre de 2001 de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente Dr. Eduardo Montealegre Lynett y que es su Fundamento Jurídico N° 13 y 15, esto dijo:

> **« 13.** El énfasis hacia el estudio material de las posiciones de garante es una tarea del siglo XX, que tuvo su máximo exponente en la llamada teoría de las funciones: es la posición que ocupe el sujeto en la sociedad, independientemente del reconocimiento expreso del deber de actuar en una ley, lo que fundamenta la obligación de evitar determinados resultados. Si bien el concepto de garante, como criterio básico de equivalencia entre la acción y la omisión se debe a Nagler (1938), el principal representante de un criterio material fue Armin Kaufmann. Para él, la posición del sujeto con respecto al control de fuentes de peligro (garantes de vigilancia) o frente a bienes jurídicos que debe defender ante ciertos peligros que los amenace (garantes de protección) determina la posición de garante[48].
>
> **15.** En la actualidad, un sector importante de la moderna teoría de la imputación objetiva (la nueva escuela de Bonn: Jakobs, Lesch, Pawlik, Müssig, Vehling) estudia el problema desde una perspectiva distinta a la tradicional de Armin Kaufmann: el origen de las posiciones de garante se encuentra en la estructura de la sociedad, en la cual existen dos fundamentos de la responsabilidad, a saber:
>
> **1)** En la interacción social se reconoce una libertad de configuración del mundo (competencia por organización) que le permite al sujeto poner en peligro los bienes jurídicos ajenos; el ciudadano está facultado para crear riesgos, como la construcción de viviendas a gran escala, la aviación, la exploración nuclear, la explotación minera, el tráfico automotor etc. Sin embargo, la contrapartida a esa libertad es el surgimiento de **deberes de seguridad en el tráfico,** consistentes en la adopción de medidas especiales para evitar que el peligro creado produzca daños excediendo los límites de lo permitido. Vg. Si alguien abre una zanja frente a su casa, tiene el deber de colocar artefactos que impidan que un transeúnte caiga en ella. Ahora bien, si las medidas de seguridad fracasan y el riesgo se exterioriza amenazando con daños a terceros o el daño se produce – un peatón cae en la zanja- surgen los llamados **deberes de salvamento**, en los cuales el sujeto que ha creado con su comportamiento peligroso anterior (generalmente antijurídico) un riesgo para los bienes jurídicos, debe revocar el riesgo – prestarle ayuda al peatón y trasladarlo a un hospital si es necesario- (pensamiento de la injerencia). Esos deberes de seguridad en el tráfico, también pueden surgir por **asunción** de una función de seguridad o de salvamento, como en el caso del salvavidas que se compromete a prestar ayuda a los bañistas en caso de peligro.
>
> Los anteriores deberes nacen porque el sujeto ha configurado un peligro para los bienes jurídicos y su fundamento no es la solidaridad sino la creación del riesgo. Son **deberes negativos** porque su contenido esencial es no perturbar o inmiscuirse en los ámbitos ajenos. Corresponde a la máxima del derecho antiguo de no ocasionar daño a los demás.
>
> **2)** Pero frente a la libertad de configuración, hay deberes que proceden de instituciones básicas para la estructura social (competencia institucional) y que le son impuestas al ciudadano por su vinculación a ellas. Por ejemplo, las relaciones entre padres e hijos y ciertas relaciones del estado frente a los ciudadanos. Estos deberes se caracterizan, porque el garante institucional tiene la obligación de configurar un mundo en común con alguien, de prestarle ayuda y **protegerlo contra los peligros que lo amenacen**, sin importar que el riesgo surja de un tercero o de hechos de la naturaleza. Vg. El padre debe evitar que un tercero abuse sexualmente de su hijo menor y si no lo hace, se le imputa el abuso.
>
> Los deberes institucionales se estructuran aunque el garante no haya creado el peligro para los bienes jurídicos y se fundamentan en la solidaridad que surge por pertenecer a ciertas instituciones básicas para la sociedad. **Se trata de deberes positivos, porque contrario a los negativos en los cuales el garante no debe**

> **invadir ámbitos ajenos, en éstos debe protegerlos especialmente contra ciertos riesgos –SIC–»**. Sección en Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

En segunda instancia, se recuerda uno de los fallos emblemáticos de la Doctrina de la Posición de Garante que en forma definitiva cimento la Teoría de la Responsabilidad Patrimonial del Estado, por violación de Deberes Positivos y por eso la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Sección Tercera del Consejo de Estado en fallo del 4 de octubre de 2007, el Expediente Radicado N° 05001-23-31-000-1991-00789-01(15567) Consejero Ponente Dr. Enrique Gil Botero, que explica de la siguiente forma el concepto de Posición de Garante:

> **« POR POSICIÓN DE GARANTE** debe entenderse aquella situación en que coloca el ordenamiento jurídico a un determinado sujeto de derecho, **en relación con el cumplimiento de una específica obligación de intervención**, de tal suerte que cualquier desconocimiento de ella acarrea las mismas y diferentes consecuencias, obligaciones y sanciones que repercuten para el autor material y directo del hecho. Así las cosas, la **posición de garante halla su fundamento en el deber objetivo de cuidado que la misma ley** -en sentido material- atribuye, en específicos y concretos supuestos, a ciertas personas para que tras la configuración material de un daño, estas tengan que asumir las derivaciones de dicha conducta, siempre y cuando se compruebe fáctica y jurídicamente que la obligación de diligencia, cuidado y protección fue desconocida **–SIC–»**. Mayúsculas, Subrayas y Negrillas Fuera del Texto.

22. Que el artículo 2.3.1.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señaló las Competencias Institucionales Públicas y determinó las entidades que hacen parte del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación y en el ordinal 1.1. señaló las competencias a cargo del Ministerio de Cultura en materia de Bienes de Interés Cultural – BIC del ámbito nacional y territorial y en su numeral 5 dispuso que compete al Ministerio de Cultura **«** 5. Determinar cuáles BIC declarados previamente a la expedición de la Ley 1185 de 200B en los ámbitos nacional y territorial requieren PEMP y el plazo para adoptarlo, si fuere necesario en forma adicional a lo establecido en este decreto **–SIC–»** y agrego en el ordinal 1.2. del artículo 2.3.1.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, las competencias específicas sobre BIC del ámbito nacional a cargo del Ministerio de Cultura y en materia del Régimen Especial de Protección de BIC y determinó determino en su numeral 6 que el Ministerio de Cultura es la instancia competente en materia de aplicación del Régimen Especial de Protección los BIC del ámbito nacional que haya declarado y el numeral 7 determinó que es competencia del Ministerio de Cultura la aprobación del PEMP:

> **« Artículo 2.3.1.3. Competencias institucionales públicas.**
>
> **[…]**
>
> Sin perjuicio de otras atribuciones específicas que les asignen la Constitución Política u otras disposiciones legales, las actuaciones públicas que se establecen en la Ley 1185 de 2008 y en el presente decreto en relación con los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación y con los **Bienes de Interés Cultural, cuya sigla es – BIC –**, son las enumeradas en este artículo.
>
> En consonancia con lo anterior, cuando en este decreto se hace alusión a la competencia de la "instancia competente" o "autoridad competente" en cada caso se entenderá referida a las siguientes atribuciones específicas:
> **Del Ministerio de Cultura**
>
> **1.2.** Competencias específicas sobre BIC del ámbito nacional. Lista Indicativa de Candidatos a Bienes de Interés Cultural.

Régimen Especial de Protección de BIC.

6. Actuar como instancia competente en lo relacionado con la aplicación del Régimen Especial de Protección, cuya sigla es ─ REP ─, de que trata el artículo 11. de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 7. de la Ley 1185 de 2008, respecto de los bienes que declare como BIC del ámbito nacional o de los declarados como tal con anterioridad a la Ley 1185 de 2008.

7. Aprobar los PEMP de bienes que declare como BIC del ámbito nacional o los declarados como tal antes de la expedición de la Ley 1185 de 2008, si tales bienes requieren dicho plan, **previo concepto del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural ─SIC─»** Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

23. Que el artículo 2.4.1.1.12 determina que es competencia del Ministerio de Cultura como entidad que aprueba el PEMP, efectuar el seguimiento del mismo y a su tenor literal dice:

« Artículo 2.4.1.1.12. Seguimiento del PEMP. Una vez publicado el PEMP, la entidad que lo aprueba efectuará su seguimiento.

El seguimiento de este instrumento se realizará mediante la verificación del cumplimiento de las estrategias planteadas en el PEMP, pudiendo llegar a definir la necesidad de revisión del PEMP **─SIC─»**.

24. Que el artículo 2.4.1.1.2. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señaló la competencia para la formulación de los PEMP relacionada con los bienes muebles asociados a inmuebles, en cabeza del propietario del mismo, así:

« ARTÍCULO 2.4.1.1.2. Competencias para la Formulación de los PEMP. Para los bienes del Grupo Arquitectónico, las Colecciones Privadas y Públicas y los **bienes muebles asociados a inmuebles**, la formulación del PEMP corresponde al propietario. En dicha formulación podrá concurrir el tercero solicitante de la declaratoria.

Para los bienes del Grupo Urbano y los Monumentos en Espacio Público, la formulación del PEMP corresponde a las autoridades distritales o municipales del territorio donde se localicen. Las autoridades departamentales y nacionales competentes podrán concurrir mediante EI aporte de recursos en este caso **─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

25. Que en adición de las anteriores reglas de funciones que asignan un marco de competencias de carácter imperativo, mediante la regla del artículo 2.4.1.1.19. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, se señaló una competencia residual en favor de la autoridad que declaró un BIC para formular directamente el PEMP, es decir, se fijó una autentica potestad discrecional que aplica para bienes muebles asociados a inmuebles por destinación y que es vinculante para el conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor Bienes Muebles Declaradas BIC del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 por el Ministerio de Cultura; la disposición del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, dice a su tenor literal:

« Artículo 2.4.1.1.19. Competencia residual. No obstante, lo establecido, las autoridades competentes para declarar BIC podrán formular directamente los PEMP que estimen necesarios **─SIC─»**.

26. Que los incisos 1° y 2° del artículo 2.4.1.1.2. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señaló la competencia para la implementación de los PEMP relacionada con los bienes

muebles asociados a inmuebles, corresponde al responsable señalado definido en el acto administrativo de aprobación del PEMP, así:

> **« Artículo** 2.4**.1.1.5. Competencias para la Implementación de los PEMP**. Una vez expedido y publicado el acto administrativo de aprobación del PEMP, se dará inicio a su implementación.
>
> Para los PEMP que correspondan a bienes del Grupo Arquitectónico, las Colecciones Privadas y Públicas o los **bienes muebles asociados a inmuebles, la implementación de los PEMP corresponde al responsable definido en el mismo ─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

27. Que sintetizando lo antes expuesto, se colige que la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación que asigna derechos y obligaciones, tanto al Estado como a los particulares, en materia de acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de los bienes de interés cultural ─ BIC del ámbito nacional mediante la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP y que es vinculante para el conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor Bienes Muebles Declarados BIC del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 por el Ministerio de Cultura.

28. Que el artículo 2.4.1.1.4. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señaló que el Ministerio de Cultura tiene la competencia para la definición del contenido de los PEMP, la cual podrá desarrollar mediante la definición de las etapas y **«** a través de la definición de aspectos técnicos y administrativos **─SIC─»** y en adición a lo anterior, se concluye que el procedimiento legal de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, se ejecuta mediante las etapas de formulación, aprobación, implementación y seguimiento del PEMP y conforme al anterior marco legal, para el caso de las Antiguas Locomotoras a Vapor que son bienes muebles asociados a inmuebles por destinación y que fueron declarados BIC del ámbito nacional por el Ministerio de Cultura, la competencia para avocar las etapa de aprobación y seguimiento recae en el Ministerio de Cultura, que además ostenta una competencia residual que hace las veces de una verdadera potestad discrecional para avocar la etapa de formulación y las obligaciones relacionadas con las etapas de formulación e implementación del PEMP, corresponde al particular que ostente la Titularidad Jurídica del BIC de alguna de esas Antiguas Locomotoras a Vapor.

29. Que el artículo 2.4.1.3.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, determinó las situaciones en las cuales se hace necesario programar la Formulación de un PEMP para Bienes Muebles, como es el caso de las Antiguas Locomotoras a Vapor y dispuso lo siguiente:

> **« Artículo 2.4.1.3.3. PEMP para Bienes Muebles**. Dentro de las categorías de muebles señaladas en el artículo anterior, se tendrá en cuenta lo siguiente para efectos de la formulación de PEMP.
>
> Se formulará el PEMP para los bienes muebles que se incluyan en la Lista Indicativa de Candidatos a Bienes de Interés Cultural - LIC-BIC-, sin perjuicio de las atribuciones autónomas de decisión que le corresponden a cada autoridad competente, **cuando presenten algunas de las siguientes condiciones**:
>
> 1. El o los bienes presenten variedad de propietarios o poseedores y, por lo tanto, se dificulte su administración y manejo.

> 2. Cuando los propietarios o poseedores no garanticen la adecuada protección y conservación, aspecto evidenciado por el avanzado deterioro de los bienes debido a falta de programas de mantenimiento.
>
> 3. Cuando exista riesgo de división o fragmentación de la colección.
>
> 4. Cuando el diagnóstico integral de un bien mueble o una colección establezca la necesidad de garantizar su manejo y su protección a través de la planeación de acciones de conservación. El diagnóstico integral contempla el análisis del aspecto administrativo, el entorno y el estado de conservación de los bienes.
>
> 5. Cuando el inmueble o el contexto espacial en el que se ubican los bienes muebles presente mal estado de conservación y, por lo tanto, ponga en riesgo la integridad y la conservación de los bienes muebles.
>
> Los bienes muebles declarados con anterioridad a la Ley 397 de 1997, modificada y, adicionada por la Ley 1185 de 2008, requieren PEMP cuando se encuentren en cualquiera de las circunstancias antes enumeradas, sin perjuicio de las atribuciones de la autoridad competente para formularlos en otros casos **─SIC─»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto

30. Que el artículo 2.4.1.3.1. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señala en forma expresa y taxativa la competencia del Ministerio de Cultura para definir los aspectos técnicos y administrativos relacionados con el PEMP para Bienes Muebles, fijando reglas de procedimiento para la formulación y aprobación y señaló que dicho procedimiento deberá desarrollarse como mínimo en **«** dos fases del PEMP: Fase I Análisis y Diagnóstico; Fase II propuesta integral **─SIC─»**.

31. Que dado lo anterior, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes ─ Ministerio de Cultura, ejecutó el Contrato de Consultoría N° 3974-2024 una Primera Fase de Diagnóstico de doce (12) locomotoras situadas en ocho (8) municipios, así:

Departamento	Municipio	Denominación
Atlántico	Barranquilla	Dorada 4 / centrales 1 Doña Helena
Antioquía	Puerto Berrio	Amagá 10. Camilo C. Restrepo Antioquia 50. Baldwin Locomotive Works
Santander	Barrancabermeja	Pacifico 46 / 69, Norte 1a / 27. Haine Saint Pierre
Cundinamarca	Girardot	Centrales 89 / Girardot 29 / 48. Skoda
Caldas	Manizales	**(i)** La Zapata / La Pichinga. Baldwin Locomotive Works **(ii)** Pacifico 66 / 8. Baldwin Locomotive Works **(iii)** Ambalema - Ibagué 2. Baldwin Locomotive Works
	La Dorada	Railway Co. 70 / Dorada 14. Hawthorn Lesli
Tolima	Flandes	**(i)** Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/Anibal Jaramillo. Henschel **(ii)** Norte 1a 7. Haine Saint Pierre **(iii)** Dorada 10 / 11. American Cooke
Huila	Neiva	Centrales 128 / Girardot 72. Porter Bell & Co

32. Que la regla fijada en el artículo 2.4.1.3.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, indica que **«**cuando se presente alguna de las siguientes condiciones **─SIC─»**, se deberá formular un PEMP para bienes muebles y en tal sentido, se advierte como resultado de la Fase I ─ Análisis y Diagnóstico desatado mediante el Contrato de Consultoría N° 3974 de 2024, que existe un problema de trazabilidad documental para acreditar titularidad jurídica del responsable de la respectiva Locomotora a Vapor y por eso dicho Documento de Aspectos Jurídicos y Administrativos, señaló que con base en los trabajos de campo realizados por el equipo consultor, no hay trazabilidad documental

que soporte el título de dominio de la respectiva locomotora, lo cual se sintetizo en el siguiente cuadro:

Locomotora	Titular
Barranquilla.	CLENA. Por venta del Fondo del Pasivo Social. (Falta documento)
Neiva.	Municipio. Venta Fondo de Pasivo Social al antiguo Instituto de Cultura. (Falta documento)
Manizales/Universidad Autónoma	Universidad Autónoma, por venta del Fondo del Pasivo Social. (Falta documento)
Manizales Bosque Popular.	Municipio. Transferida del Fondo del Pasivo Social. (Falta documento)
Manizales rotonda	Municipio (por tradición no hay documento)
Barrancabermeja.	Municipio (por tradición no hay documento)
Girardot	Municipio (por tradición no hay documento)
La Dorada	Cámara de Comercio.
Flandes. (3)	Fondo del Pasivo Social
Puerto Berrío	Municipio (por tradición no hay documento)

33. Que se evidencia del Contrato de Consultoría N° 3974 de 2024, la necesidad de priorizar la Fase II ─ Propuesta Integral en siete (7) locomotoras, distribuidas en los Municipios de Nieva, Flandes, La Dorada, Manizales y el Distrito de Barrancabermeja; dicho diagnóstico, acredita variedad de titulares jurídicos lo cual dificulte su administración y manejo de los BIC y además no se ha garantizado la adecuada protección y conservación de las Locomotoras a Vapor, cuestión palmaria evidenciada por el avanzado deterioro de algunas de ellas debido a falta de programas de mantenimiento, las cuales en otros caso han sido objeto de división o fragmentación de la colección y en algunos casos, el contexto espacial en el que se ubican Antiguas Locomotoras a Vapor presente mal estado de conservación y, por lo tanto, ponga en riesgo la integridad y la conservación de los bienes muebles, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

MANIZALES, CALDAS		**ESTADO**
UBICACIÓN	Ecoparque Bosque Popular El Prado Carrera 23 N° 60-63	
IDENTIFICACIÓN	Pacífico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works	
NEIVA, HUILA		**ESTADO**
UBICACIÓN	Estación de Ferrocarril de Neiva. Carrera 16 con Calle 7 Esquina Nor-Occidente	
IDENTIFICACIÓN	Centrales 128 / Girardot 72. Porter Bell & co.	

“ Por la cual se Aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP de Locomotoras a Vapor Declaradas Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional, Localizadas en los Municipios de Manizales, Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja **”**

<table>
<tr><th colspan="3">FLANDES, TOLIMA</th></tr>
<tr><th colspan="3">UBICACIÓN</th></tr>
<tr><td colspan="3">Antiguo Taller del Ferrocarril en Flandes</td></tr>
<tr><th colspan="3">IDENTIFICACIÓN</th></tr>
<tr><td>Norte 1a 7. Haine Saint Pierre</td><td>Dorada 10 / 11. American Cooke</td><td>Antioquia 87 "Rojas Pinilla" / Anibal Jaramillo. Henschel.</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><th colspan="2">LA DORADA, CALDAS</th><th>ESTADO</th></tr>
<tr><td>UBICACIÓN</td><td>Calle 10 entre Carreras 2ª y 3ª</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>IDENTIFICACIÓN</td><td>Centrales 70 Railway Co. 70/Dorada 14</td></tr>
<tr><th colspan="2">BARRANCABERMEJAM SANTANDER</th><th>ESTADO</th></tr>
<tr><td>UBICACIÓN</td><td>Avenida 36 – Avenida Ferrocarril Cra. 33 con Calle 50, Frente a la Antigua Estación del Ferrocarril</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>IDENTIFICACIÓN</td><td>Pacífico 46 / 69, Norte 1a / 27. Haine Saint Pierre</td></tr>
</table>

34. Que de igual manera, mediante documentos y evidencias institucionales de la Dirección Nacional de Patrimonio del Ministerio de Cultura, entre otros el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril que incluye el Inventario de Estaciones de Pasajeros que son BIC del Ámbito Nacional, se acredita la existencia de causales para la formulación del PEMP para las Locomotoras a Vapor, según la regla del artículo 2.4.1.3.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015 y en particular, se distinguen situaciones relacionada con la variedad de propietarios o poseedores y ausencia de garantías de adecuada protección y conservación.

35. Que en aplicación de la regla del artículo 2.4.1.3.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, que fijó situaciones en las cuales es necesario programar la Formulación de un PEMP para Bienes Muebles, como es el caso de las Antiguas Locomotoras a Vapor y en apoyo de lo antes expuesto, se evidencia la existencia causales específicas que motivan la formulación del PEMP y bajo el Principio de Colaboración el Ministerio de

Cultura, con la finalidad de preparar lo necesario en relación con la Fase de Propuesta Integral del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP de Bienes Muebles, celebró el Contrato de Consultoría N° 1720 de 2025 para el primer conjunto priorizado de siete (7) locomotoras a vapor declaradas bien de interés cultural de ámbito nacional, ubicadas en cinco municipios de Colombia, tal como sigue a continuación:

Departamento	Municipio	Denominación
Caldas	Manizales	Pacifico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works
Santander	Barrancabermeja	Pacifico 46 / 69, Norte 1a / 27. Haine Saint Pierre
Caldas	La Dorada	Railway Co. 70 / Dorada 14. Hawthorn Lesli
Tolima	Flandes	**(i)** Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/Anibal Jaramillo. Henschel **(ii)** Norte 1a 7. Haine Saint Pierre **(iii)** Dorada 10 / 11. American Cooke
Huila	Neiva	Centrales 128 / Girardot 72. Porter Bell & Co

36. Que el artículo 2.4.1.3.4. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, señala en forma expresa que la formulación de un PEMP, deberá indicar el bien o conjunto de bienes, las características del espacio donde están ubicados, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a su conservación; en lo que hace referencia al significado de bien, se indica por parte del artículo 2.4.1.3.5. que es la descripción física y de sus partes constitutivas, luego para efectos de los Bienes Muebles Declarados BIC del Ámbito Nacional como son las Antiguas Locomotoras a Vapor, se define y describe de la siguiente forma:

> **« LOCOMOTORA A VAPOR**. es una máquina impulsada por la acción del vapor de agua, condición para la que se requería disponer permanentemente de un material combustible y de otra parte de agua, insumos que eran transportados en un receptáculo que frecuentemente estaba acoplado en la parte posterior de la cabina, denominado comúnmente como ténder o carbonera, elemento esencial e imprescindible para la puesta en funcionamiento de la locomotora a vapor, condición por la que caldera, cabina y ténder son considerados como una unidad, conjunción sin la cual resulta prácticamente improbable la comprensión del funcionamiento de este importante medio de trasporte, clave del desarrollo social, económico, tecnológico y cultural del país, por tanto las disposiciones planteadas en esta consultoría son de carácter integral para el conjunto de estos bienes **»**.

37. Que el artículo 2.4.1.3.6. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, definió el espacio de ubicación como la **«** descripción, demarcación y caracterización del espacio en que se encuentra ubicado el bien **–SIC–»** e indica que el uso apropiado de este espacio es necesario para conservar los valores del bien y agrega que **«** podrá delimitar la zona de influencia del BIC con plano arquitectónico o topográfico que lo delimite y defina un polígono georreferenciado que lo acote **–SIC–»**.

38. Que el artículo 2.4.1.3.7. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, definió el nivel permitido de intervención para los bienes muebles declarados BIC, indicando que **«** solamente se permitirá el nivel de conservación integral, teniendo en cuenta que estos deben ser preservados en su integralidad; y, por lo tanto, se deben contemplar las acciones de conservación preventiva a las que haya lugar **–SIC–»** y bajo el criterio de la conservación integral se indica que como cualquier intervención puede poner en riesgo sus valores y su integridad, las acciones que se pretendan efectuar deben ser legibles y dar fe del momento en el que se hicieron y de manera especial se destaca la

regla fijada en el inciso 6° del artículo 2.4.1.3.7. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, que aplica para los Bienes Muebles Locomotoras a Vapor que son BIC de ámbito nacional, bajo la categoría de Bienes Muebles Asociados a Inmuebles por Destinación, cuando a su tenor literal dice:

> **«** La conservación integral de los bienes muebles asociados a inmuebles incluye la intervención del espacio arquitectónico inmediato que los contiene **–SIC–»**.

39. Que el artículo 2.4.1.3.8. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, determinó las condiciones de manejo para los bienes muebles así:

> **«Artículo 2.4.1.3.8. Condiciones de Manejo.** Son el conjunto de pautas y determinantes para el manejo del bien mueble o conjunto de bienes muebles en tres (3) aspectos: físico-técnicos, administrativo y financiero, los cuales deben propender a su preservación y sostenibilidad.
>
> **1. <u>Aspecto físico-técnico</u>**: determinantes relacionadas con las condiciones físicas del bien o del conjunto de bienes, con su uso y función, espacio de ubicación, condiciones de exhibición, presentación, manipulación, almacenamiento, seguridad y el ambiente (temperatura, humedad e iluminación). Se deben desarrollar los lineamientos o directrices para la protección (documentación, conservación, investigación) del bien o del conjunto de bienes, incluyendo lo relativo a los espacios donde se ubican.
>
> **2. <u>Aspecto administrativo</u>**: esquema administrativo del bien o del conjunto de bienes, que defina y garantice un responsable a cargo del cuidado de este y de la aplicación del PEMP correspondiente.
>
> **3. <u>Aspecto financiero</u>**: medidas económicas, financieras y tributarias para la recuperación y la sostenibilidad del bien o del conjunto de bienes, que comprenden la identificación y la formulación de proyectos para incorporarlos a la dinámica económica y social, así como la determinación de las fuentes de recursos para su conservación y mantenimiento, incorporando los aspectos tributarios reglamentados en este decreto **–SIC–»**. Negrillas y Subrayas Fuera del Texto.

40. Que el artículo 2.4.1.3.9. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, fijó el Plan de Divulgación en relación el PEMP de Bienes Muebles así:

> **Artículo 2.4.1.3.9. Plan de Divulgación.** Es el conjunto de acciones para difundir las características y los valores del bien mueble o de un conjunto de estos. El objetivo principal de este plan es asegurar el respaldo comunitario a la conservación.
>
> El plan de divulgación está encaminado a potencializar la apropiación social del bien o del conjunto de bienes, fortaleciendo la identidad y memoria cultural de la institución, entidad o comunidad propietaria o custodio. Este aspecto debe incluir la participación, así como la coordinación, la responsabilidad y el liderazgo de las instituciones locales y regionales **–SIC–»**.

41. Que las Antiguas Locomotoras a Vapor ostentan la categoría de Bienes Muebles Asociados a Inmuebles por Destinación, las cuales fueron Declaradas BIC del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 expedida por el Ministerio de Cultura y en ejercicio de la regla fijada en el artículo 2.4.1.1.19. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, norma que determinó una competencia residual en favor de la autoridad que declaró un BIC para formular directamente el PEMP, razón por la cual el Ministerio de Cultura avoca dicha potestad discrecional, para lo cual verificó el cumplimiento de

condiciones de procedibilidad para la Formulación del PEMP según lo regla del artículo 2.4.1.3.3 del Decreto Nacional N° 1080 de 2015.

42. Que el Ministerio de Cultura en aplicación de la regla del artículo 2.4.1.1.8. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, que fijó los documentos requeridos para la aprobación del PEMP y que constituyen el resultado del proceso de formulación, procedió a verificar el cumplimiento de todos y cada uno de ellos, los cuales se acreditan de la siguiente forma:

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE	
FASE I – ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO	
Denominación o Descripción del Documento	**Total Folios**
1. Diagnóstico	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
– PROPUESTA INTEGRAL DE FORMULACIÓN	
Denominación o Descripción del Documento	**Total Folios**
1. Aspecto Físico – Técnico	
1.1. Condiciones Físico – Técnicas Locomotora ubicada en Manizales	
1.2. Condiciones Físico – Técnicas Locomotora ubicada en Neiva	
1.3. Condiciones Físico – Técnicas Locomotoras ubicadas en Flandes	
1.4. Condiciones Físico – Técnicas Locomotora ubicada en La Dorada	
1.5. Condiciones Físico – Técnicas Locomotora ubicada en Barranquilla	
2. Aspecto Administrativo	
2.1. Informe Metodológico de Respaldo Jurídico – IMR Jurídico	**153**
2.2. Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Manizales	**19**
2.3. Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Neiva	**30**
2.4. Condiciones de Manejo Administrativo Locomotoras ubicadas en Flandes	**19**
2.5. Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en La Dorada	**17**
2.6. Condiciones de Manejo Administrativo Locomotora ubicada en Barrancabermeja	**20**
3. Aspecto Financiero	
3.1. Medidas Económicas, Financieras y Tributarias Locomotora ubicada en Manizales	
3.2. Medidas Económicas, Financieras y Tributarias Locomotora ubicada en Neiva	
3.3. Medidas Económicas, Financieras y Tributarias Locomotoras ubicadas en Flandes	
3.4. Medidas Económicas, Financieras y Tributarias Locomotora ubicada en La Dorada	
3.5. Medidas Económicas, Financieras y Tributarias Locomotora ubicada en Barrancabermeja	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
Documento de Resumen	
Cartografía Georreferenciada de las Locomotoras del PEMP	
Evidencia del Proceso de Participación	
Presentación de Síntesis del PEMP	

43. Que el Ministerio de Cultura en aplicación de la regla fincada en el artículo 2.4.1.6. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, sometió a concepto del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, anterior base documental que soporte todo el proceso de formulación del PEMP de las Antiguas Locomotoras a Vapor, órgano que emitió concepto favorable y recomendó al Ministerio de Cultura su aprobación, tal como consta en el Acta de la Sesión Ordinaria N° ___, que se llevó a cabo el día 22 de abril de 2026.

El Ministerio de Cultura, en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

TÍTULO I
DISPOSICIONES TRANSVERSALES Y GENERALES

CAPÚTULO I
APROBACIÓN, CARÁCTER JURÍDICO, PRINCIPIOS Y DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Artículo 1. Aprobación y Adopción. Aprobar y Adoptar el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP para las Locomotoras a Vapor como instrumento de gestión integral para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de dichos bienes muebles, las cuales para todos los efectos reputan como Bienes Muebles Asociados a Inmuebles por Destinación y que fueron Declaradas Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional mediante Resolución N° 0791 del 31 de julio de 1998 por el Ministerio de Cultura; dichas Locomotoras a Vapor se localizan en los Municipios de Manizales, Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja.

Artículo 2. Carácter Jurídico de la Resolución. El carácter jurídico de la presente resolución, es la de una Operación Administrativa que se circunscribe al Instrumento de Gestión del PEMP para las Locomotoras a Vapor y que en forma integral se proyecta mediante las Etapas de Formulación, Aprobación, Implementación y Seguimiento, las cuales se avocan conforme a las competencias que el Marco Regulatorio del Sector Cultura, asigna en cada instancia.

Parágrafo. Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación. La Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP para las Locomotoras a Vapor, en lo que respecta a la Etapa de Implementación, tendrá a título de Instrumentos de Ejecución: **(i)** un Plan de Acción, **(ii)** un Pla de Divulgación y **(iii)** un Plan de Inversión que integra desde el aspecto financiero, tanto el Plan de Acción como el Plan de Divulgación.

Artículo 3. Principio de Prevalencia de las Normas del PEMP. El presente Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP para las Locomotoras a Vapor, constituye una regulación integrada al Sistema Normativo del Patrimonio Cultural de la Nación y tendrá aplicación preferente frente a cualquier disposición que lo contraríe o desconozca en su sentido, alcance, contenido o vigencia y por eso mismo, se entenderá como una Regulación de Superior Jerarquía que subordinan la aplicación de reglas relacionadas con la ordenación del desarrollo del suelo de los Municipios o Distritos a través de los Planes de Ordenamiento Territorial – POT o instrumentos equivalentes, razón por la cual, al momento de ajustar,

adoptar o modificar o dicho instrumento en cualquier ámbito, así como los demás instrumentos de planificación y gestión territorial de los municipios y distritos, deberán tener en cuenta la regulación del presente PEMP de Locomotoras a Vapor y en forma previa a la aprobación de dichas disposiciones, deberán contar con concepto favorable del Ministerio de Cultura, en su calidad de autoridad que ordenó la Declaratoria de BIC del Ámbito Nacional.

Artículo 4. Principio de Interpretación Institucional de Autoridad. En aplicación de la Presunción de Legalidad de los Actos Administrativos y de la potestad reglamentaria asignada al Ministerio de Cultura en quien se radica la Competencia Institucional Pública, relativa a la función de establecer lineamientos técnicos y administrativos como parte de las Competencias Generales sobre BIC del Ámbito Nacional y Territorial, a los que deberán sujetarse las entidades y personas que integran Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación, conforme al mandato fijada en el Numeral 1° del Ordinal 1.1. del artículo 2.3.1.3. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, cualquier diferencia de criterio que surjan en relación con la aplicación e interpretación del presente PEMP de Locomotoras a Vapor, siempre será dirimido por el Ministerio de Cultura a través del Mecanismo de Interpretación Institucional de Autoridad y en consecuencia, carece de validez cualquier interpretación doctrinal efectuada la Entidad Administradora del BIC o por cualquier funcionario o particular, cuyo propósito sea apartarse o alejarse del Sistema Normativo del Patrimonio Cultural de la Nación que incluye la regulación fijada en el presente PEMP de Locomotoras a Vapor.

Artículo 5. Principio de Integración Instrumental del PEMP. En aplicación del Principio de Integración Instrumental de los Actos Administrativos, la presente resolución de aprobación del PEMP de Locomotoras a Vapor, incluye todos los trabajos preparatorios vinculados a la Resolución N° 015 del 5 de agosto de 1997 del Consejo Nacional de Monumentos, la Resolución N° 0791 del 31 de julio de 1998 del Ministerio de Cultura y de manera especial, incluye la totalidad de documentos de la Fase I – Análisis y Diagnóstico y la Fase II – Propuesta Integral, que fueron relacionados en el Considerando N° 42 de la presente resolución y en forma adicional, se entenderá incorporado el Plan de Acción enviado por cada Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor y que opera como mecanismo de ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP, una vez haya sido objeto de aprobación por el Ministerio de Cultura.

Parágrafo. En caso de cualquier contradicción entre la presente Resolución y la base documental señalada en el Considerando N° 42 y que en virtud del Principio de Integración Instrumental de los Actos Administrativos, se incorpora a la presente resolución, prevalecerá esta Resolución.

Artículo 6. Principio de Coercibilidad del PEMP. Una vez expedida la presente resolución de Aprobación del PEMP de Locomotoras a Vapor, la misma tendrá carácter vinculante y se integrará al Sistema Normativo del Patrimonio Cultural de la Nación, la cual deberá ser aplicada y acatada por cualquier agente que directa o indirectamente este interconectado con la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación; los efectos de la presente resolución, se incorporan tanto a las instituciones públicas y privadas e incluye de manera especial, tanto a la Entidad Administrativa de la Locomotora a Vapor, en quien concurre la posición de garante, así como a la Entidad Territorial en la cual localiza la respectiva Locomotora a Vapor, razón por la cual las condiciones establecidas en la

presente resolución son de aplicación obligatoria para el área afectada y la zona de influencia, según corresponda a cada BIC.

Artículo 7. Definición de Conceptos. En el marco del PEMP de las Locomotoras a Vapor Declaradas Bienes de Interés Cultural del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura y con la finalidad de lograr la correcta aplicación de las disposiciones de la presente resolución e inducir claridad frente al Sistema Normativo del Patrimonio Cultural de la Nación, se realiza la siguiente definición de concepto.

Bien Mueble Asociado a Inmueble por Destinación. Se entiende por Bien Mueble Asociado a Inmueble por Destinación, aquella Locomotora a Vapor que se ubica en un segmento de suelo que jurídicamente se reputa como Bien Inmueble y cuya titularidad jurídica se radica en cabeza de cualquier persona natural o jurídica o que de conformidad con la Teoría Constitucional del Dominio Patrimonial del Estado, ostenta la calidad de Bien Fiscal, Bien de Uso Público, Espacio Público según la definición legal fijada por el artículo 5 de la Ley 9 de 1989 o en un Baldío en Suelo Urbano según lo reglado por el artículo 123 de la Ley 388 de 1997 en apoyo de la Ley 137 de 1959 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, las disposiciones aquí citada.

Ecosistema Cultural. Se entiende por ecosistema cultural, el conjunto de agentes, instituciones públicas y privadas, intermediarios, audiencias y todos aquellos agentes interconectados en red que de alguna manera se relacionan con la actividad cultural directa o indirectamente en un determinado territorio. Lo anterior según la definición del glosario del Plan Nacional de Cultura 2024 ─ 2038: Cultura para el Cuidado de la Diversidad de la Vida, el Territorio y la Paz, visible a página 158.

Entidad Administradora. Se entiende por Entidad Administradora en el marco de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, aquel destinatario o destinatarios de las Responsabilidades en Aspectos Físico Técnicos, Administrativos y Financieros que se deriva de la Aprobación del Plan Especial de Manejo y Protección ─ PEMP de un Bien Mueble Locomotora a Vapor Declarada BIC del Ámbito Nacional. La condición de Entidad Administradora implica una Posición Garante que surge de la Relación Jurídica entre el titular jurídico de la Locomotora a Vapor a cualquier título de imputación como Propietario, Usufructuario, Poseedor, Tenedor o Custodio y la Declaratoria del Bien Mueble como un BIC del Ámbito Nacional, lo cual implica un nexo de responsabilidad frente al cumplimiento de Deberes Positivos Constitucionales que conlleva el Deber Objetivo de Ciudad y la Específica Obligación de Intervención para garantizar la Protección, Conservación y Sostenibilidad de la respectiva Locomotora a Vapor y que es conforme al Principio de Confianza Legitima, para lo cual se exige acreditar prueba siquiera sumaria.

Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación. Se entiende por Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, la actividad sistemática de Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, mediante la asignación de funciones y obligaciones que pueden ser desempeñada tanto por el Estado como por los particulares y se materializa mediante la adscripción de funciones y responsabilidades en el marco de alguna de las Etapas de Formulación, Aprobación, Implementación o Seguimiento de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, según corresponda a su competencia y cuya finalidad es concretar acciones necesarias para garantizar la protección, la conservación y la sostenibilidad de la respectiva Locomotora a Vapor. Lo anterior en aplicación de la

Doctrina Constitucional de la Corte Constitucional fijada en la Sentencia C – 037 de 2003 y los mandatos de los artículos 8, 72 y 95 de la Constitución Política de 1991.

Inmueble. Se entiende por inmueble y como criterio de interpretación sistemático para la comprensión y la fijación del correcto significado del concepto de Bien Mueble Asociado a Inmueble por Destinación, una expresión que desde el punto de vista del instituto jurídico de la Propiedad y la Teoría Patrimonial, hace referencia a un lugar físico sin construir como un segmento de suelo o construido como un edificio y en el cual se encuentra ubicada o localizada una Antigua Locomotora a Vapor que es un Bien Mueble Declarado BIC de Ámbito Nacional y en tal sentido, se entiende por inmueble conceptualmente hablando, un mecanismo de clasificación que represente un género en el cual confluyen y pueden concurren diferentes especias tales como la expresión predio o dominio, terreno o suelo, parcela o solar, finca o heredad, hacienda o granja, edificio o edificación, bien raíz o propiedad inmobiliaria, entre otras.

Locomotora a Vapor. Se entiende por Locomotora a Vapor, una máquina impulsada por la acción del vapor de agua, condición para la que se requería disponer permanentemente de un material combustible y de otra parte de agua, insumos que eran transportados en un receptáculo que frecuentemente estaba acoplado en la parte posterior de la cabina, denominado comúnmente como ténder o carbonera, elemento esencial e imprescindible para la puesta en funcionamiento de la Locomotora a Vapor, condición por la que caldera, cabina y ténder son considerados como una unidad, conjunción sin la cual resulta improbable la comprensión del funcionamiento de este importante medio de trasporte, clave del desarrollo social, económico, tecnológico y cultural del país, por tanto las disposiciones planteadas en la presente resolución son de carácter integral y aplican para el conjunto de estos bienes.

Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP. Se entiende por Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP de Bienes Muebles Locomotoras a Vapor Declaradas BIC del Ámbito Nacional, como aquel proceso articulado que en el marco de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, tiene el objetivo de garantiza la Protección, Conservación y Sostenibilidad de la respectiva Locomotora a Vapor, mediante la programación de un Modelo de Responsabilidades en Aspectos Físico Técnicos, Administrativos y Financieros en el Marco de las Etapas de Formulación e Implementación del PEMP a cargo de la Entidad Administradora que es el Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor a cualquier Título de Imputación frente a dicho Bien Mueble y la programación de un Modelo Funciones Taxativas en el Marco de las Etapas de Aprobación y Seguimiento del PEMP a cargo del Ministerio de Cultura en su calidad de Competente Institucional Público y que en su momento efectuó la Declaratoria de BIC del Ámbito Nacional y por eso mismo, se le reconoce la potestad discrecional de avocar la competencia residual para asumir la Etapa de Formulación.

Posición de Garante. Se entiende por Posición de Garante, aquélla situación en que coloca el ordenamiento constitucional y legal a una persona que es Titular Jurídico a cualquier Título de Imputación como Propietario, Poseedor, Usufructuaria, Tenedor o Custodio de un Bien Mueble Locomotora a Vapor, que previamente fue Declarada BIC del Ámbito Nacional por el Ministerio de Cultura y como consecuencia de dicha declaratoria se deriva una relación jurídica que entraña el cumplimiento de Deberes Positivos Constitucionales y conlleva el Deber Objetivo de Ciudad y la Específica Obligación de Intervención para garantizar la Protección, Conservación y Sostenibilidad de la respectiva

Locomotora a Vapor, de tal suerte, que cualquier desconocimiento de dichos deberes positivos, acarrea las mismas y diferentes consecuencias, obligaciones y sanciones que repercuten para el autor material y directo de cualquier hecho o situación que haya dado lugar al menoscabo y el detrimento de la integridad del Bien Mueble Declarado BIC del Ámbito Nacional. Así las cosas, la Posición de Garante, atribuye en el marco de la relación jurídica el Deber Objetivo de Cuidado a la Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor y la configuración material de cualquier daño, implica que esa Entidad Administradora, tendrá la obligación de asumir las derivaciones de dicha conducta, siempre y cuando se compruebe fáctica y jurídicamente que la obligación de diligencia, cuidado y protección fue desconocida, lo cual implica acreditar prueba siquiera sumaria. Lo anterior en aplicación de la Sentencia de Unificación SU 1184 de 2001 del 13 de noviembre de 2001 de la Corte Constitucional, la Sentencia N° 05001-23-31-000-1991-00789-01(15567) del Consejo de Estado y los mandatos de los artículos 8, 72 y 95 de la Constitución Política de 1991.

Titular Jurídico de una Locomotora a Vapor. Se entiende por Titular Jurídico de una Locomotora a Vapor, aquella situación jurídica en la que se encuentra un tercero en relación con el Bien Mueble Declarado BIC del Ámbito Nacional, a cualquier Título de Imputación como Propietario, Poseedor, Usufructuario, Tenedor o Custodio y que en sentido genérico quedan agrupados, indistintamente, bajo la denominación de Entidad Administradora.

Título de Imputación. Se entiende por Título de Imputación, el señalamiento y calificación jurídica de Entidad Administradora, que en el marco de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, hace el Ministerio de Cultura en su calidad de Coordinador General del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación y en ejercicio de su Facultad de Fijar Normas Técnicas y Administrativas, en relación con un tercero que ostenta la condición de Titular Jurídico de una Locomotora a Vapor, la cual legalmente es un Bien Mueble previamente Declarado BIC del Ámbito Nacional por el Ministerio de Cultura; dicha calificación jurídica se efectúa con fundamento jurídico en los Principios Constitucionales de Buena Fe , Solidaridad y los Principios Constitucionales de la Función Pública fijados respectivamente en los artículos 83, 95 y 209 de la Constitución Política de 1991.

CAPÚTULO II
ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DESTINATARIOS, FUNCIÓN Y FINALIDAD, IDENTIFICACIÓN DE LOS BIENES DEL PEMP

Artículo 8. Ámbito Institucional de Aplicación y Ámbito Territorial de Aplicación. En el marco del PEMP de Locomotoras a Vapor Declaradas Bienes de Interés Cultural del Ámbito Nacional mediante la Resolución N° 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura, se determina que el **ámbito institucional** de aplicación del PEMP es la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, razón por la cual la presente resolución se integra al Sistema Normativo del Patrimonio Cultural de la Nación y formará parte del Marco Regulatorio del Sector Cultural y a título **ámbito territorial** de aplicación, la misma se circunscribe a la Entidades Territoriales de Manizales, Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja y al interior de las señaladas entidades territoriales, el ámbito territorial de aplicación, integra de manera especial la definición particular del área afectada y la zona de influencia según corresponda al respectiva BIC Bien Mueble Asociado a Inmueble por Destinación, razón por la cual su aplicación es obligatoria conforme a las condiciones establecidas en la presente resolución.

Artículo 9. Destinatarios. Serán destinatarios de la presente resolución, la cual se aplicará global e integralmente en cualquier momento procesal relacionado con la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP y en consideración a lo antes indicado, tendrá como destinatarios generales a todos los operadores de la Función Pública del Estado Colombiano y a título de destinarios particulares tendrá a la Entidad Administradora en calidad de Titular Jurídica de la respectiva Locomotora a Vapor y a las Entidades Territoriales en las cuales se ubican, es decir, Municipios de Manizales, Neiva, Flandes, La Dorada y Barrancabermeja, según corresponda a la localización e identificación aquí definida.

Artículo 10. Función y Finalidad del PEMP. La Función del PEMP de Locomotoras a Vapor como Operación Administrativa del Instrumento de Gestión, es efectuar la adscripción de responsabilidades en aspectos físico técnicos, administrativos y financieros que en el marco de la Etapa de Implementación, corresponda el Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor, mediante la definición acciones necesarias para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad del respectivo Bien Mueble Asociado a un Inmueble por Destinación y según corresponda a la ubicación e identificación de la Locomotora a Vapor y de manera especial, en relación con cualquier Entidad Administradora, se determina que la Finalidad del PEMP de Locomotoras a Vapor, es fijar el Deber Objetivo de Cuidado, reiterando su calidad jurídica como competente institucional y garante de las obligaciones derivadas de la aplicación de la presente resolución.

Artículo 11. Identificación de los Bienes Muebles del PEMP. Los Bienes Muebles que integran la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP y que se vinculan mediante la presente resolución, serán objeto de una descripción, demarcación, caracterización del espacio de ubicación, área de afectación y zona de influencia, en el respectivo título y capítulo relativo a las disposiciones particulares de cada Locomotora a Vapor y en forma genérica se identifican mediante la designación del Departamento y el Municipio de Ubicación y la denominación que históricamente tiene, así:

Departamento	Municipio	Denominación
Caldas	Manizales	Pacifico 66 / 87. Baldwin Locomotive Works
Santander	Barrancabermeja	Pacifico 46 / 69, Norte 1a / 27. Haine Saint Pierre
Caldas	La Dorada	Railway Co. 70 / Dorada 14. Hawthorn Lesli
Tolima	Flandes	**(i)** Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/Anibal Jaramillo. Henschel **(ii)** Norte 1a 7. Haine Saint Pierre **(iii)** Dorada 10 / 11. American Cooke
Huila	Neiva	Centrales 128 / Girardot 72. Porter Bell & Co

CAPÚTULO III
ETAPAS DEL PEMP DE LOCOMOTORAS A VAPOR Y FIJACIÓN DE OBJETIVOS

Artículo 12. Etapas del PEMP de Locomotoras a Vapor. La Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP de Locomotoras a Vapor, se integra globalmente mediante las Etapas de Formulación, Aprobación, Implementación e Seguimiento

Artículo 13. Etapa de Formulación. En el marco de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, la Etapa de Formulación, fue avocada por el Ministerio

de Cultura en ejercicio de su potestad discrecional y se surtió mediante una Fase I – Análisis y Diagnóstico y una Fase II – Propuesta Integral, tal como se desprenden del Considerando N° 42 de la presente resolución; lo anterior en aplicación de la regla del artículo 2.4.1.1.19. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, que señaló una competencia residual en favor de la autoridad que declaró un BIC para formular directamente el PEMP, situación que es congruente con la Resolución N° 0791 de 1998 del Ministerio de Cultura por medio de la cual se declaró BIC del Ámbito Nacional al conjunto de las Antiguas Locomotoras a Vapor.

Artículo 14. Etapa de Aprobación. En el marco de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, la Etapa de Aprobación, fue avocada por el Ministerio de Cultura y se surtió en aplicación de la regla fincada en el artículo 2.4.1.6. del Decreto Nacional N° 1080 de 2015, sometiendo a concepto del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, la base documental de la Etapa de Formulación del PEMP, órgano que emitió concepto favorable y recomendó al Ministerio de Cultura su aprobación, tal como consta en el Acta de la Sesión Ordinaria N° ___, que se llevó a cabo el día 22 de abril de 2026.

Artículo 15. Etapa de Implementación. En el marco de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, la Etapa de Implementación, será avocada por el Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor, sin importar el Título de Imputación en virtud del cual ostenta dicho Bien Mueble y para todos los efectos de la presente resolución tendrá la calidad jurídica de Entidad Administradora, en quien concurre una posición de garante y con fundamento en el Deber Objetivo de Cuidado, tendrá la obligación de diligencia y cuidado en el marco de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, para desatar la actividad sistemática de Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, representado en la respectiva Locomotora a Vapor BIC del Ámbito Nacional.

Parágrafo 1. Instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación. La Entidad Administradora del BIC, deberá presentar un Plan de Acción y un Plan de Divulgación que operan como instrumentos de Ejecución de la Etapa de Implementación y se integrarán como un instrumento unificado para surtir el trámite de aprobación por parte del Ministerio de Cultura, dentro de un plazo impostergable de dos (2) meses, luego de la publicación de la presente resolución por parte del Ministerio de Cultura y deberá configurarse así:

(i) Plan de Acción. Estará integrado mediante un esquema de fases, en el corto, mediano y largo plazos, que busca facilitar su ejecución mediante un plan de inversiones en el cual se identifican costos, fuentes de financiación y propuesta de sostenibilidad, mediante la vinculación de los programas y proyectos asociados a los Aspectos Físico Técnicos, Administrativos y de Divulgación.

(ii) Plan de Divulgación. Estará conformado por el conjunto de acciones para difundir y enseñar las características y los valores de la Locomotora a Vapor, cuyo objetivo principal es asegurar el respaldo comunitario a la conservación del BIC para potencializar la apropiación social del mismo y tendrá como finalidad, fortalecer la identidad y memoria cultural del territorio local y en su formulación deberá incluir la participación de actores vinculados al Ecosistema Cultural Local y Regional, que podrán vincularse en consenso con la Entidad Administradora mediante acciones coordinación, la responsabilidad y el liderazgo e incluirá las diferentes dependencias y órganos asesores de la Entidad Territorial del lugar de ubicación de la respectiva Locomotora a Vapor. El Plan de Divulgación, deberá programar acciones tales como:

proyectos de investigación, pedagógicos y editoriales, estrategias para el fortalecimiento del vínculo entre el BIC y la comunidad educativa, guiones interpretativos para la capacitación de guías turísticos, y manuales de mantenimiento del BIC, entre otros.

Parágrafo 2. Integración del Plan de Acción y el Plan de Divulgación al Plan de Desarrollo Local. El Ministerio de Cultura, luego de recibir por parte de la Entidad Administradora el proyecto de Plan de Acción y Plan de Divulgación integrados en aspecto financiero en un Plan de Inversión, solicitará los ajustes a que hubiera lugar y luego de eso, procederá a su aprobación mediante una resolución que será comunicada a la entidad territorial en la cual se ubica la respectiva Locomotora a Vapor, para que con fundamento en la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, sea objeto de integración al Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo Municipal o Distrital para que conjuntamente con este, sea puesto a consideración del respectivo Concejo Municipal o Distrital. Lo anterior, aplica a cualquier Locomotora a Vapor y sin importar su Entidad Administradora, cuestión que es congruente con la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación, la condición de Bien Mueble Asociada a Inmueble por Destinación que se predica de la Locomotora a Vapor y en virtud de lo reglado por el Principio de Prevalencia de las Normas del PEMP fijado en el artículo 3 de la presente resolución.

Parágrafo 3. Integración del Plan de Acción y el Plan de Divulgación al Programa de Ejecución Municipal o Distrital. En consideración a la anterior regla, el Ministerio de Cultura, luego aprobar a la respectiva Entidad Administradora el proyecto de Plan de Acción y Plan de Divulgación integrados en aspecto financiero en un Plan de Inversión, en la resolución de aprobación que será comunicada a la entidad territorial en la cual se ubica la respectiva Locomotora a Vapor y se ordenará que en aplicación de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación y regla fijada en el artículo 18 de la Ley 388 de 1997, que el Plan de Inversiones que integra el Plan de Acción y el Plan de Divulgación, sea agregado al Programa de Ejecución que define con carácter obligatorio las actuaciones obre el territorio previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial ─ POT y que serán ejecutadas durante el período de la correspondiente administración municipal, de acuerdo a lo definido en el Plan de Desarrollo y se indicará el Plan de Inversiones de la Locomotora a Vapor, tendrá prioridad y se le deberán asignar recursos económicos a través del Plan de Inversiones que hace parte del Plan de Desarrollo Municipal o Distrital, para que sea puesto a consideración del respectivo Concejo Municipal o Distrital, por su alcalde.

Artículo 16. Etapa de Seguimiento. En el marco de la Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP, la Etapa de Seguimiento, se realizará mediante la verificación del cumplimiento de los objetivos fijados en el PEMP y las estrategias planteadas en el Plan de Acción que es el instrumento de ejecución del PEMP, pudiendo llegar a definir la necesidad de revisión del PEMP e iniciará luego de la publicación del PEMP a cargo del Ministerio de Cultura, que en el marco de sus funciones y como competente institucional público, determino la aprobación del presente PEMP de Locomotoras a Vapor.

Parágrafo 1. Informe Semestral de Seguimiento. La Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor, en su calidad de competente de la Etapa de Implementación del PEMP, remitirá a la Dirección de Patrimonio y Memoria del Ministerio de Cultura un informe semestral de seguimiento que se refleje el grado de cumplimiento de los objetivos del

PEMP y estrategias fijadas en el Plan de Acción como instrumento de ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo 2. Visita Técnica a la Locomotora a Vapor. El Ministerio de Cultura, para efectos del seguimiento, en asocio de personal profesional, programará visitas técnicas al lugar de emplazamiento de la Locomotora a Vapor, por lo menos una (1) vez al año, y resultado de estas se elaborará un informe en el que se refleje el grado de cumplimiento de los objetivos y estrategias del PEMP.

Artículo 17. Modificación del PEMP. Cualquier modificación del presente PEMP requiere la elaboración previa de un estudio técnico que la sustente en concordancia con las normas vigentes sobre el patrimonio cultural, y requerirá el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

Artículo 18. Objetivos Generales del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP. La Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP en lo relativo a la Etapa de Implementación, para alcanzar la adecuada gestión de la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación en relación con un Bien Mueble Locomotora a Vapor que goza de la previa Declaratoria de Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional efectuada por el Ministerio de Cultura, fija un conjunto de pautas que reflejan y consolidan el Régimen Especial de Protección de los BIC y constituyen una actividad sistemática de Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, las cuales propenden por su preservación y sostenibilidad, para lo cual se fijan los siguientes Objetivos Generales.

Parágrafo 1. Objetivo General en Aspectos Físico Técnicos. La Etapa de Implementación del PEMP a través del Plan de Acción en cabeza del Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor, deberá **establecer** las determinantes relacionadas con las condiciones físicas de preservación y sostenibilidad de la Locomotora a Vapor, fijando lineamientos de protección del BIC en materia de **(i)** Uso y Función, **(ii)** Espacio de Ubicación y **(iii)** Condiciones de Seguridad y Entorno de Emplazamiento, tales como señalización, iluminación y defensa por lluvias y aislamiento de humedad, entre otros.

Parágrafo 2. Objetivo General en Aspectos Administrativos. La Etapa de Implementación del PEMP a través del Plan de Acción en cabeza del Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor, deberá **programar** un modelo de adscripción de Responsabilidades Administrativas, cuyo cumplimiento se imputan a la Entidad Administradora que será garante de su cuidado y encargado de la aplicación del PEMP y sin que opere como eximente de responsabilidad, podrá hacer uso de los diferentes mecanismos como la delegación, desconcentración, adscripción de funciones y utilizará instrumentos de colaboración como la contratación y similares .

Parágrafo 3. Objetivo General en Aspectos Financieros. La Etapa de Implementación del PEMP a través del Plan de Acción, en cabeza del Titular Jurídico de la Locomotora a Vapor, deberá **proyectar** el conjunto de medidas económicas, financieras y tributarias para la recuperación y la sostenibilidad del BIC que comprenden **(i)** Identificación y la formulación de proyectos para incorporarlos a la dinámica económica y social, y **(ii)** determinar fuentes de recursos para su conservación y mantenimiento, incorporando los aspectos tributarios reglamentados en el Marco Regulatorio del Sector Cultura.

Artículo 19. Objetivos Particulares del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP. La Operación Administrativa del Instrumento de Gestión del PEMP en lo relativo a la Etapa de Implementación, establece parámetros cuya ejecución se hará mediante el respectivo Plan de Acción a cargo de la Entidad Administradora, mediante la programación de actividades sistemáticas de protección, conservación y sostenibilidad de la respectiva Locomotora a Vapor, para lo cual se fijan los siguientes Objetivos Particulares.

Parágrafo 1. Objetivos Particulares en Aspectos Físico Técnicos. El Plan de Acción para ejecutar la Etapa de Implementación del PEMP, deberá:

(i) Definir las condiciones para la articulación del Bien Mueble buscando su integración con el entorno local, considerando el contexto físico ambiental, paisajístico, urbanístico y arquitectónico y para dicho fina deberá:

(a) Precisar las acciones requeridas en diferentes escalas de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de la Locomotora a Vapor.

(b) Armonizar y garantizar la regulación del uso del suelo, la ocupación y el aprovechamiento para la protección del BIC y de ser necesario, deberá incorporar instrumentos de gestión urbanística para superar condiciones se segregación físico espacial de la Locomotora a Vapor, buscando que el BIC no sea considerado en forma aislada y se integre plenamente a las demás realidades urbanas.

(ii) Definir las condiciones para la intervención y los usos asociados al BIC, garantizando la conservación de los valores asociados a la Locomotora a Vapor y para tal fin deberá considerar:

(a) El Contexto Físico y Territorial. Teniendo en cuenta lo dispuesto en la presente resolución, el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial – POT o instrumento equivalente, el Plan Nacional de Desarrollo y los Planes Locales de Desarrollo y otros los planes preexistentes.

(b) El Contexto Sociocultural. Teniendo en cuenta el Ecosistema Cultural del respectivo territorio del Municipio de ubicación de la Locomotora a Vapor y bajo el Principio de Coordinación se buscará con el apoyo de Autoridades y Entidades del Sector Cultura y Turismo su potencial inserción en el Nivel Departamental y Regional y su interacción con el Plan Nacional de Cultura 2024 – 2038 y otros planes preexistentes del Nivel Local.

(iii) Vela por la mitigación de los riesgos que pueden afectar la Locomotora a Vapor, procurando el aprovechamiento de sus potencialidades y para tal fin deberá:

(a) Precisar las acciones de conservación y protección de carácter preventivo y correctivo que fueran necesarias para la conservación de la Locomotora a Vapor.

(b) Establecer las condiciones físicas de mantenimiento y conservación del BIC.

Parágrafo 2. Objetivos Particulares en Aspectos Administrativos. El Plan de Acción para ejecutar la Etapa de Implementación del PEMP, deberá:

(i) Fijar un programa de mantenimiento rutinario que deberá aplicarse tanto al espacio físico de emplazamiento donde se ubica el BIC, así como a la respectiva Locomotora a Vapor, buscando prevenir situaciones deterioro de condiciones físico ambientales y paisajísticas.

(ii) Generar condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación por parte de los habitantes y la comunidad del lugar de ubicación de la Locomotora a Vapor, con el fin de garantizar la conservación del BIC y su transmisión a las futuras generaciones.

Parágrafo 3. Objetivos Particulares en Aspectos Financieros. El Plan de Acción para ejecutar la Etapa de Implementación del PEMP, deberá:

(i) Programar en función al conjunto de actividades y proyectos derivados las condiciones de manejo de la respectiva Locomotora a Vapor, en Aspectos Físico Técnicos y Aspectos Administrativos, un Plan de Inversiones que hará parte integral del Plan de Acción que opera como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP, mediante una estructura temporal que identifique los proyectos del corto, mediano y largo plazo para que sean incorporados a la dinámica económica y social de la Entidad Administradora y la Entidad Territorial en la cual se ubica la respectiva Locomotora a Vapor.

(ii) Configurar una estrategia de sostenibilidad financiera a título de gastos recurrentes para garantizar frente al BIC, la permanente conservación y las actividades de mantenimientos rutinarios de la respectiva Locomotora a Vapor, así como la estabilidad del Plan de Divulgación, mediante la identificación de fuentes de recursos que incorpore aspectos tributarios reglamentados en el Marco Regulatorio del Sector Cultura y de esa forma, lograr el aprovechamiento de sus potencialidades del BIC.

(iii) Perfilar una estrategia integral de fuentes de recursos que incluya medidas económicas, financieras y tributarias para garantizar la estabilidad y permanencia del Plan de Inversiones, el Plan de Divulgación y el Plan de Mantenimiento Rutinario del BIC, buscando su protección, conservación y sostenibilidad.

TÍTULO II
LOCOMOTORA A VAPOR EN EL MUNICIPIO DE MANIZALES

CAPITULO I
ASPECTOS FÍSICO TÉCNICOS

Artículo 20. Delimitación del Área Afectada del Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 21. Delimitación de la Zona de Influencia Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 22. Directrices de Manejo Urbanístico y Arquitectónico.

Artículo 23. Directrices de Manejo y Ambiental y Paisajístico.

Artículo 24. Nivel Permitido de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 25. Acciones de Conservación Preventiva para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 26. Programa de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 27. Acciones de Emergencia y Recuperación para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 28. Lineamientos Específicos para la Protección del el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales y su Entorno Inmediato

Artículo 29. Niveles Permitidos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

Artículo 30. Lineamientos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

CAPITULO II
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 31. Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor .

Artículo 32. Gestión y Gobernanza del PEMP para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 33. Comité de Participación y Promoción del PEMP.

Artículo 34. Plan de Acción como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 35. Plan de Divulgación como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

CAPITULO III
ASPECTOS FINANCIEROS

Artículo 36. Plan de Inversión como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Cuantificación Financiera de los Programas y Proyectos del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 37. Financiación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP.

Parágrafo. Fuentes de Financiación del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

TITULO III
LOCOMOTORA A VAPOR EN EL MUNICIPIO DE NEIVA

CAPITULO I
ASPECTOS FÍSICOS - TÉCNICOS

Artículo 38. Delimitación del Área Afectada del Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 39. Delimitación de la Zona de Influencia Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 40. Directrices de Manejo Urbanístico y Arquitectónico.

Artículo 23. Directrices de Manejo y Ambiental y Paisajístico.

Artículo 41. Nivel Permitido de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 42. Acciones de Conservación Preventiva para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 43. Programa de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 44. Acciones de Emergencia y Recuperación para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 45. Lineamientos Específicos para la Protección del el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales y su Entorno Inmediato

Artículo 46. Niveles Permitidos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

Artículo 47. Lineamientos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

CAPITULO II
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 48. Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor .

Artículo 49. Gestión y Gobernanza del PEMP para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 50. Comité de Participación y Promoción del PEMP.

Artículo 51. Plan de Acción como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 52. Plan de Divulgación como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

CAPITULO III
ASPECTOS FINANCIEROS

Artículo 53. Plan de Inversión como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Cuantificación Financiera de los Programas y Proyectos del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 54. Financiación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP.

Parágrafo. Fuentes de Financiación del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

TITULO IV
LOCOMOTORA A VAPOR EN EL MUNICIPIO DE FLANDES

CAPITULO I
ASPECTOS FÍSICOS - TÉCNICOS

Artículo 55. Delimitación del Área Afectada del Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 56. Delimitación de la Zona de Influencia Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 57. Directrices de Manejo Urbanístico y Arquitectónico.

Artículo 58. Directrices de Manejo y Ambiental y Paisajístico.
Artículo 59. Nivel Permitido de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 60. Acciones de Conservación Preventiva para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 61. Programa de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 62. Acciones de Emergencia y Recuperación para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 63. Lineamientos Específicos para la Protección del el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales y su Entorno Inmediato

Artículo 64. Niveles Permitidos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

Artículo 65. Lineamientos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

CAPITULO II
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 66. Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor .

Artículo 67. Gestión y Gobernanza del PEMP para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 68. Comité de Participación y Promoción del PEMP.

Artículo 69. Plan de Acción como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 70. Plan de Divulgación como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

CAPITULO III
ASPECTOS FINANCIEROS

Artículo 71. Plan de Inversión como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Cuantificación Financiera de los Programas y Proyectos del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 72. Financiación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP.

Parágrafo. Fuentes de Financiación del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

TITULO V
LOCOMOTORA A VAPOR EN EL MUNICIPIO DE LA DORADA

CAPITULO I
ASPECTOS FÍSICOS - TÉCNICOS

Artículo 73. Delimitación del Área Afectada del Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 74. Delimitación de la Zona de Influencia Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 75. Directrices de Manejo Urbanístico y Arquitectónico.

Artículo 76. Directrices de Manejo y Ambiental y Paisajístico.

Artículo 24. Nivel Permitido de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 77. Acciones de Conservación Preventiva para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 78. Programa de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 79. Acciones de Emergencia y Recuperación para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 80. Lineamientos Específicos para la Protección del el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales y su Entorno Inmediato

Artículo 81. Niveles Permitidos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

Artículo 82. Lineamientos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

CAPITULO II
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 83. Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor .

Artículo 84. Gestión y Gobernanza del PEMP para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 85. Comité de Participación y Promoción del PEMP.

Artículo 86. Plan de Acción como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 87. Plan de Divulgación como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

CAPITULO III
ASPECTOS FINANCIEROS

Artículo 88. Plan de Inversión como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Cuantificación Financiera de los Programas y Proyectos del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 89. Financiación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP.

Parágrafo. Fuentes de Financiación del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

TITULO VI
LOCOMOTORA A VAPOR EN EL MUNICIPIO DE BARRANCABERMEJA

CAPITULO I
ASPECTOS FÍSICOS - TÉCNICOS

Artículo 90. Delimitación del Área Afectada del Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 91. Delimitación de la Zona de Influencia Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.
Artículo 92. Directrices de Manejo Urbanístico y Arquitectónico.

Artículo 93. Directrices de Manejo y Ambiental y Paisajístico.

Artículo 94. Nivel Permitido de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 95. Acciones de Conservación Preventiva para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales.

Artículo 96. Programa de Intervención para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 97. Acciones de Emergencia y Recuperación para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales
Artículo 98. Lineamientos Específicos para la Protección del el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales y su Entorno Inmediato

Artículo 99. Niveles Permitidos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

Artículo 100. Lineamientos de Intervención en Inmuebles del Área Afectada y la Zona de Influencia.

CAPITULO II

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 101. Entidad Administradora de la Locomotora a Vapor .

Artículo 102. Gestión y Gobernanza del PEMP para el Bien Mueble Locomotora a Vapor de Manizales

Artículo 103. Comité de Participación y Promoción del PEMP.

Artículo 104. Plan de Acción como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 105. Plan de Divulgación como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Relación y Descripción de Programas y Proyectos de la Etapa de Implementación del PEMP

CAPITULO III
ASPECTOS FINANCIEROS

Artículo 106. Plan de Inversión como Instrumento de Ejecución de la Etapa de Implementación del PEMP.

Parágrafo. Cuantificación Financiera de los Programas y Proyectos del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

Artículo 107. Financiación del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP.

Parágrafo. Fuentes de Financiación del Plan de Acción y del Plan de Divulgación de la Etapa de Implementación del PEMP

TÍTULO VII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 108. Autorización de intervenciones en el área afectada y la zona de influencia. Las intervenciones que se pretendan realizar en el área afectada y la zona de influencia del BIC deberán contar con la autorización previa de la Secretaria de Cultura y antes de su aprobación se elevará consulta al Ministerio de Cultura.

Artículo 109. Régimen sancionatorio. Las personas que vulneren el deber constitucional de proteger el patrimonio cultural de la Nación, representado en este caso por del conjunto del Parque Histórico, la Piedra de Barreiro, las Ruinas del Antiguo Molino Hidráulico y el área de mayor enfrentamiento entre los ejércitos, justo al norte de la carretera que conduce a Samacá, que se encuentran asociados a la Batalla del Puente de Boyacá, localizados en los municipios de Tunja y Ventaquemada, Departamento de Boyacá y su zona de influencia, incurrirán en las faltas de que trata el artículo 15 de la Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, modificado por el artículo 10 de la ley 1185 de 2008, y demás normas aplicables, según la falta de que se trate.

Igualmente, quienes incurran en uno más de los comportamientos contrarios a la protección y conservación del patrimonio cultural, previstos en la Ley 1801 de 2016, Código Nacional de Policía y Convivencia, serán objeto de la aplicación de las medidas correctivas, sin perjuicio de las establecidas en la normatividad específica, y demás disposiciones que la reglamenten, modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 110.- Comunicaciones. Comunicar la presente resolución a la Dirección de Patrimonio y Memoria para lo de su competencia, a las Entidades Administradoras en calidad de Titulares Jurídicos de las Locomotoras a Vapor, a los terceros que conforme a la Función Pública del Patrimonio Cultural de la Nación quedan vinculados en virtud de la presente resolución y a la Entidades Territoriales en las cuales se ubican la respectiva Locomotora a Vapor.

Artículo111. Vigencia y derogatorias. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga todas las normas que le sean contrarias.
Dado en Bogotá D. C., a los _____ días de mayo de 2026.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

YANNAI KADAMANI FONRODONA
Ministra de las Culturas, las Artes y los Saberes

Producto . Contrato de Consultoría N° 1720 de 2025
Proyectó. Abogado Oscar Márquez Buitrato – T.P. 100.333 del C.S. de la J.

DIAN

FACTURA ELECTRÓNICA DE VENTA

Representación Gráfica

Datos del Documento

Código Único de Factura - CUFE :
674b4b16b1ca1f1e9cc150a3c30beefd919f42c25d867a515837db5f736db4eaf51d0226cecce0d8b497e177fbbc5474

Número de Factura: FE-117
Fecha de Emisión: 28/04/2026
Fecha de Vencimiento: 28/05/2026
Tipo de Operación: 10 - Estándar

Forma de pago: Crédito
Medio de Pago: Crédito Ahorro
Orden de pedido:
Fecha de orden de pedido:

Datos del Emisor / Vendedor

Razón Social: GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS
Nombre Comercial: GUERRERO GOMEZ JUAN DE JESUS
Nit del Emisor: 19486315
Tipo de Contribuyente: Persona Natural
Régimen Fiscal:R-99-PN
Responsabilidad tributaria: ZZ - No aplica
Actividad Económica: 9005

País: Colombia
Departamento: Bogotá
Municipio / Ciudad: Bogotá, D.c.
Dirección: CR 6 11 73 BRR LA CATEDRAL
Teléfono / Móvil: 3138451987
Correo: jdejguerrerog@gmail.com

Datos del Adquiriente / Comprador

Nombre o Razón Social: MINISTERIO DE CULTURA
Tipo de Documento: NIT
Número Documento: 830034348
Tipo de Contribuyente: Persona Jurídica
Régimen fiscal: R-99-PN
Responsabilidad tributaria: ZZ - No aplica

País: Colombia
Departamento: Bogotá
Municipio / Ciudad: Bogotá, D.c.
Dirección: CARRERA 8 # 8 - 55
Teléfono / Móvil: 3424100
Correo: siifnacion.facturaelectronica@minhacienda.gov.co

Detalles de Productos

								IMPUESTOS				
Nro.	Código	Descripción	U/M	Cantidad	Precio unitario	Descuento detalle	Recargo detalle	IVA	%	INC	%	Precio unitario de venta
1	PEMP3	Tercer pago 25 porciento a la entrega de Documento Técnico de Soporte de la fase II de propuesta integral, resumen ejecutivo del PEMP y presentación, proyecto de resolución y cartilla resumen de PEMP	NIU	1,00	$ 65.319.275,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 12.410.662,25	19.00			$ 65.319.275,00

Notas Finales

#$33-01-01; Contrato 1720-2025; eserpa@mincultura.gov.co #$
Linea de negocio: Contrato consultoría No. 1720 de 2025 objeto Realizar fase de propuesta integral del plan especial manejo y protección del primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor BIC Nal en 5 municipios de Colombia

Datos Totales



Documento generado el:
28/04/2026 15:07:43
Documento validado por la DIAN:
28/04/2026 15:07:44
XML Generado por: Solución Gratuita DIAN
800197268
PDF Generado por: Solución Gratuita DIAN
Nit:800197268

MONEDA	COP
TASA DE CAMBIO	0

Subtotal	65319275
Descuento detalle	0,00
Recargo detalle	0,00
Total Bruto Factura	65319275
IVA	12410662.25
INC	0,00
Bolsas	0,00
Otros impuestos	0
Total impuesto (=)	12410662.25
Total neto factura (=)	77729937.25
Descuento Global (-)	0,00
Recargo Global (+)	0,00
Total factura (=) **COP $**	$ 77729937.25

Valores informativos

ANTICIPOS	
Anticipos	0

RETENCIONES	
Rete fuente	0,00
Rete IVA	0,00
Rete ICA	0,00

MONEDA	COP
TASA DE CAMBIO	

Subtotal	65.319.275,00
Descuento detalle	0,00
Recargo detalle	0,00
Total Bruto Factura	65.319.275,00
IVA	12.410.662,25
INC	0,00
Bolsas	0,00
Otros impuestos	0,00
Total impuesto (=)	12.410.662,25
Total neto factura (=)	77.729.937,25
Descuento Global (-)	0,00
Recargo Global (+)	0,00
Total factura (=) **COP $**	$ 77.729.937,25

Valores informativos

ANTICIPOS	
Anticipos	0,00

RETENCIONES	
Rete fuente	0,00
Rete IVA	0,00
Rete ICA	0,00

Numero de Autorización: 18764100808351 Rango desde: 107 Rango hasta: 200 Vigencia: 2026-04-29